

Romina Valeria Schroeder
Licenciada en Turismo
Doctoranda en Geografía
Asistente de Investigación en CIUR Estudios Territoriales
Departamento de Geografía y Turismo
Universidad Nacional del Sur (UNS)
Integrante de dos proyectos de investigación:
"Tendencias y desafíos en las ciudades medias.
Efectos dinamizadores, procesos sociodemográficos y
territorialización de las acciones en la ciudad de Bahía
Blanca" (SGCYT – UNS) y "sistemas productivos locales
y ciudades intermedias. Trayectorias urbano-regionales
pampeanas y norpatagónicas" (PICT Red – CONICET – UNS)
roschroeder@hotmail.com



**LA ACTIVIDAD TURÍSTICO-
RECREATIVA EN LA
REESTRUCTURACIÓN DEL
ESPACIO URBANO.**

**EL CASO DE UNA CIUDAD
MEDIA: BAHÍA BLANCA,
ARGENTINA***

**THE TOURIST-
RECREATIONAL ACTIVITY IN
THE RESTRUCTURING OF
URBAN SPACE.
THE CASE OF A MIDDLE-
SIZED CITY: BAHÍA BLANCA,
ARGENTINA**

* Fecha de recepción: 07 de julio de 2011
Fecha de modificación: 20 de septiembre de 2011
Fecha de aceptación: 30 de septiembre de 2011

Resumen

Muchas de las políticas urbanas han incorporado, recientemente, una posición proactiva hacia el turismo y la actividad recreativa, que se ve cada vez más como un sector estratégico para la revitalización urbana en determinados sectores de la ciudad. El presente artículo propone una reflexión acerca de la incidencia de la actividad turístico-recreativa en espacios urbanos, como inductora de un proceso de desarrollo local. Se plantea como caso de estudio Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires, Argentina), centro urbano intermedio con preponderancia regional, que procura insertarse entre las ciudades que se orientan a promover actividades propias del turismo y la recreación. Varias son las acciones realizadas en este sentido, poniendo de relieve, por un lado, los diferentes proyectos y planes urbanos que se desarrollaron y, por el otro, los cambios sociales y la renovación urbana que impulsaron. Si bien el estudio de esta temática se encuentra en su etapa inicial¹, el trabajo plantea interrogantes acerca de las transformaciones urbanas actuales y cómo éstas se vinculan a la dinamización de un territorio, a partir de la actividad turístico-recreativa.

Abstract

Recently, many urban policies have adopted a proactive stance towards tourism and recreational activity, which is seen increasingly as a strategic sector for urban regeneration in certain areas of the city. This article proposes a reflection on tourism and recreational activities as a tool for local development. Bahía Blanca is an intermediate urban center with regional preponderance, which seeks to insert itself between the cities that aim to promote urban tourism activities. There are several actions taken in this regard; emphasizing on

¹ Este artículo se realiza en el marco del proyecto de investigación "Tendencias y desafíos en las ciudades medias. Efectos dinamizadores. Procesos sociodemográficos y territorialización de las acciones en la ciudad de Bahía Blanca", que se desarrolla en el Departamento de Geografía y Turismo, financiado por la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional del Sur.

one hand, various projects and urban plans that have been developed, as well as, social impacts and urban renewal that they might have propelled. This article raises concern about current urban transformations and how they are linked to a territorial revitalization, taking into account tourism activities.

Palabras clave: Bahía Blanca, actividad turística/recreativa, proyectos urbanos, ciudad media, dinamización económica, reestructuración territorial.

Key words: Bahía Blanca, tourism and recreational activity, urban projects, middle-sized city, economic dynamization, territorial restructuring.

Introducción

Diversos estudios dan cuenta de la función de las ciudades medias en contextos territoriales definidos y de la importancia de su área de influencia, en relación con las redes y flujos que generan. Sobre la base de una red territorial consolidada, se considera que pueden constituirse en centros regionales de equilibrio y de regulación, desde perspectivas demográficas y económicas. Las estrategias relacionadas con el fomento de la actividad turístico-recreativa parecen ser un enlace clave entre el desarrollo social y económico, además se convierten en una visión de largo plazo de la planificación integrada de las ciudades medias, que se vislumbran como una escala acorde para lograr un mayor equilibrio en la gestión del territorio. Muchas de las políticas urbanas han incorporado recientemente una posición proactiva hacia la actividad turística y recreativa, que cada vez más se ve como un sector estratégico para la revitalización urbana y la (re)significación patrimonial en determinados sectores de la ciudad.

A su vez, la expansión de las modalidades del turismo y la recreación, asociadas a la ciudad, está relacionada con nuevas expectativas de turistas y residentes, donde la mo-

vilidad turístico-recreativa adquiere nuevas dimensiones: a) el incremento del turismo de corta duración; b) otras motivaciones en la demanda; y finalmente, c) procesos de revitalización urbana.

En la actualidad, Bahía Blanca se encuentra transitando un camino de fortalecimiento y diversificación de su estructura económica y ordenamiento urbano, con la intención de mejorar las condiciones de vida de la población local y atraer inversiones. Desde la perspectiva turístico-recreativa se recurre a dos estrategias principales; una, con enfoque regional, potenciando la imagen de la ciudad como centro cultural, comercial y de servicios; otra, con enfoque local, a partir de operaciones urbanas tendientes a la (re)significación de los espacios públicos, los recursos patrimoniales y el frente marítimo como “imagen de venta”.

En ese sentido, este artículo se propone analizar la incidencia de la actividad turístico-recreativa en espacios urbanos como inductora de un proceso de desarrollo local. Para ello, en la primera parte del trabajo, se realiza una recopilación analítica de la literatura relacionada con la actividad turístico-recreativa en ámbitos urbanos como una forma de contribuir al crecimiento constante, pero aún fragmentado, del *corpus* teórico. Posteriormente, se toma como caso de estudio Bahía Blanca, centro urbano con preponderancia regional, que procura insertarse entre las ciudades capaces de promover actividades propias del turismo urbano. Varias son las acciones realizadas en este sentido, como se puede observar en la revisión de los diferentes proyectos y planes urbanos que se desarrollaron desde los primeros años hasta la actualidad, tomando en consideración la renovación urbana que impulsaron. Si bien el estudio de esta temática se encuentra en su etapa inicial, el trabajo plantea interrogantes acerca de las transformaciones urbanas actuales y cómo estas afectan la dinamización de un territorio.

En este contexto, es pertinente preguntarse si en vez de tender hacia un enfoque inclusivo desde lo social, las políticas públicas sobre el espacio urbano, que promueven actividades de ocio y turismo pueden, en cambio, convertirse en meros disparadores de renta urbana y alentar la fragmentación en curso. Es importante reflexionar acerca de la necesidad de fortalecer a los distintos actores que intervienen en ese proceso: el sector público local, los emprendedores privados y la comunidad en su conjunto.

1. El turismo y la recreación como actividades promotoras del crecimiento

A menudo se ha observado que la actividad turística-recreativa es un componente atractivo para la expansión y reestructuración de las economías locales. La Organización Mundial del Turismo (OMT/WTO) considera al turismo como uno de los sectores principales en la generación de ingresos a escala mundial, superando incluso a producciones tradicionales primarias e industriales en numerosos países que la tienen como primera o segunda actividad económica, por su volumen e ingreso de divisas. Esto se sustenta en dos aspectos: por un lado, los ingresos provenientes de turistas y excursionistas que llegan a un determinado lugar; por otro, el estímulo que genera el turismo y la recreación en actividades económicas con una incidencia directa en la creación de puestos de trabajo, así como en infraestructura y servicios de soporte a las mismas. Incluso hay autores que postulan que el turismo puede formar parte de “un grupo de áreas y actividades estratégicas posibles” para la instrumentación de políticas que superen situaciones actuales de pobreza estructural, dado que constituiría una oportunidad de desarrollo socioeconómico y cultural (Defino, 2007, p. 40).

Ahora bien, mientras se enfatiza en el aspecto económico, tomando a la actividad turística-recreativa como una alternativa

capaz de dinamizar un determinado territorio, comienza a observarse dentro de las ciudades la implementación de una serie de políticas de reestructuración urbana tendientes al desarrollo local, que podrían alentar la fragmentación en curso al ser selectivas en cuanto a su localización. Por ello es necesario estar atentos a las repercusiones que dichas intervenciones puedan generar.

2. Perspectivas aplicadas al estudio de la actividad turístico-recreativa

Existen diversas corrientes de análisis, de las cuales las posturas más radicales afirman que el turismo y la actividad recreativa, como fenómeno de la actual sociedad capitalista, se apoya en un modelo de desarrollo excluyente y generador de desigualdades socio-espaciales. Al reproducir las contradicciones del sistema económico vigente, se va apropiando de espacios y recursos naturales y culturales en ellos contenidos. Hiernaux sugiere que la actividad turístico-recreativa,

“tiende a una apropiación privada de ciertas porciones ‘atractivas’ del territorio (...) a las que ciertos grupos sociales tendrán acceso restringido, haciendo un uso intensivo del mismo. Además en este espacio se difundirán relaciones de producción, distribución e intercambio totalmente capitalistas, aún si uno de los atractivos consiste en el carácter folclórico, precapitalista de las sociedades locales” (1989, p. 56).

Asimismo, en muchos casos, al incrementarse considerablemente el número de visitantes a un determinado espacio, se alteran los equilibrios locales correspondientes a los recursos naturales (uso del suelo, aprovechamiento del agua, etc.), así como también, la disposición y tratamiento de los desechos, lo que requiere nuevas estrategias en materia de gestión (Hiernaux, 1989, p. 66 y 2006, p. 413; Morani et ál. 2007, p. 74). Esta corriente crítica considera que aún no se han podido

evidenciar las potencialidades del turismo como factor de desarrollo humano, social y cultural. Retomando el planteamiento de Hiernaux y dentro del contexto Latinoamericano, el autor explica que de alguna manera, la persistencia de esta visión extremadamente crítica, es el resultado de promesas discursivas por parte de los gobiernos locales que colocaban al turismo como una alternativa posible para salir del atraso, ante el fracaso de las actividades industriales. “Frente a los hechos, expresa Hiernaux:

‘... esta afirmación no se ha podido sostener, y a lo largo del continente el turismo ha sido interpretado por las ciencias sociales como una nueva forma perversa del ‘imperialismo’ y de la ‘dependencia’, sin que se haya analizado con rigor el sentido mismo del turismo, tanto para las poblaciones emisoras como para las receptoras, ni las implicaciones geográficas que tiene’ (2006, p. 416).

Como ocurre en muchos destinos turísticos (principalmente de países periféricos), la ganancia del turismo y la actividad recreativa es, a menudo, manejada por intereses privados o extranjeros, y poco queda para las comunidades locales. Como explica Morani si la actividad turístico-recreativa se radica en un contexto local de normas débiles y permeables a exigencias privadas o externas, se da lugar a una “marginalización de las actividades preexistentes, la pérdida de control local sobre las herramientas de la nueva *proyectualidad* turística y la alteración del espacio social” (Morani et ál., 2007, pp. 74-78).

Sin embargo, desde una perspectiva más positiva se reconoce que el turismo se ha convertido en un instrumento para el desarrollo sostenible, el diálogo intercultural y la cultura de la paz, como constata la propia OMT, integrada en la Organización de las Naciones Unidas (ONU). Además constituye una de

las principales estrategias para la reducción de la pobreza, como reflejan las políticas y programas del Banco Mundial y organismos asociados como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), así como las agencias internacionales de cooperación para el desarrollo (el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo: *PNUD*; *EuropeAid*; la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional: *USAID*; la Agencia Española para la Cooperación Internacional: *AECI*, y la Agencia Alemana de Cooperación Internacional: *GTZ*, entre otras). Hay quienes plantean que los inconvenientes relacionados con el desarrollo turístico-recreativo son comunes a la mayoría de las modalidades y actividades de crecimiento en un mundo globalizado, mientras que el turismo tiene mayores posibilidades de dar, inclusive, resultados positivos (Morani et ál., 2007, pp. 74-78).

Entonces, partiendo del hecho de que el turismo y la recreación son capaces de provocar profundas transformaciones en la reestructuración del espacio, trastocando la forma de apropiación y el uso del mismo, es necesario identificar las posibles repercusiones, especialmente las sociales, como también las potencialidades reales del turismo para promover una dinamización de la estructura económica, con un enfoque inclusivo desde lo social. Por ello y para una mejor comprensión del turismo, no sólo como un instrumento de generación de empleo e ingresos sino, principalmente, como uno de los elementos necesarios en la vida social de los individuos y su integración; “se debe considerar el espacio y el conjunto de prácticas socioculturales como elementos de un proceso sensible e importante de ese desarrollo” (Azevedo, 2007).

Autores como Vera Rebollo (1997, p. 156) expresan el carácter fragmentario de las reflexiones sobre la actividad turístico-recreativa. A pesar de que en las últimas décadas se ha aceptado la condición espacial del turismo y por consiguiente su estudio

desde la perspectiva geográfica, poco se ha avanzado en esta línea (Salinas Chávez et ál., 2008). También se enfatiza que si bien la actividad turístico-recreativa ha estado sujeta a cierta atención de investigación en los últimos años, este esfuerzo no podría decirse que ha reflejado su grado de importancia relativa en destinos de menor jerarquía o en proceso de desarrollo (Edwards et ál., 2008, p. 1033).

3. El turismo y la recreación dentro de los ámbitos urbanos

Antes de los 80's, la investigación sobre el turismo y la actividad recreativa fue fragmentada y no reconocida como campo distintivo dentro de las ciencias sociales (Edwards et ál., 2008). Ya en los años 80 había autores que consideraban al turismo y la recreación, dentro de los ámbitos urbanos, como fenómeno significativo, prestando atención a su potencial y a la necesidad de investigar en esta área (Vandermey, 1984; Hall, 1987; Pearce 1987, citados por Edwards et ál., 2008, p. 1034). Ashworth insistió en que:

“Un turismo específicamente urbano requiere el desarrollo de un cuerpo coherente de teorías, de conceptos, de técnicas y de métodos de análisis que permitan una serie de estudios comparables que contribuyan hacia una cierta meta común de comprensión del papel particular de las ciudades dentro del turismo o del lugar del turismo dentro de la forma y función de las ciudades” (1992, p. 5, traducción propia, citado por Pearce, 2001, p. 928).

Pearce (2001) y Judd (2003), entre otros autores, remarcan la importancia de las escalas de estudio para una comprensión completa de las especificidades del turismo urbano. Es esencial distinguir la relación entre zonas y áreas particulares abocadas al turismo en grandes metrópolis y concentrarse, también, en problemas de espacios más reducidos y delimitados como ciudades medias, pueblos o incluso distritos turísticos para entendimiento total de patrones, procesos y correlaciones.

Fainstein y Gradstone dividen la investigación sobre turismo urbano en sólo dos tipos: un enfoque político-económico y un enfoque cultural. El primero “evalúa la contribución del turismo a las economías urbano-regionales y las mejoras en la calidad de vida de los residentes del destino” (1997, 120, traducción propia). En cambio, el enfoque cultural se refiere a los impactos sobre el turista/excursionista, hace hincapié en los aspectos simbólicos del turismo y la recreación y se pregunta: “¿cuál es el significado del turismo en el mundo (post)moderno?” (Ibíd., p. 121). Pearce contribuye a un enfoque desde la oferta, analizando una serie de cuestiones (oferta y demanda, desarrollo, comercialización, planificación, organización, operaciones e impactos) en diversas escalas espaciales. Su argumento es que la naturaleza de la oferta “variará de una escala a otra, junto con los cambios en la responsabilidad de la formulación de políticas, administración, operaciones y otras implicaciones prácticas” (2001, p. 929, traducción propia).

La revisión de la literatura muestra que el estudio del turismo y la recreación, en los ámbitos ciudadanos, cubre una amplia gama de temas: algunos se focalizan en los núcleos urbanos e incluyen aspectos como la conservación del patrimonio, los cambios en la estructura de la ciudad y la dotación de infraestructura de sectores turístico-recreativos, revitalización de las áreas urbanas centrales así como también de los frentes costeros. En otros casos, los estudios se concentran en las actividades específicas que allí se desarrollan, como salidas de compras, visitas a galerías de arte, prácticas relacionadas con los casinos, los juegos de azar y la gastronomía. Asimismo, los temas más genéricos incluyen impactos económicos y sociales, la característica de la demanda y las tareas de marketing desarrolladas por el destino.

El desarrollo de este artículo se enmarca en el enfoque adoptado por Edwards, Griffin y Hayllar, ya que avanza en la adaptación de

varias de las tipologías anteriormente mencionadas. Los autores creen que el análisis del turismo y la recreación en los ámbitos urbanos pueden abordarse desde tres perspectivas: industrial, cultural y planificación y gestión urbana (Edwards et ál., 2008).

– *Industrial*: concibe el turismo como una industria, que incluye una amplia gama de productos disponibles para la venta, mercados que identificar y segmentos a los que acceder, inversiones por realizarse, distribución de productos y obtención de ganancias.

– *Cultural*: como el concepto esbozado por Fainstein y Gladstone (1997), el interés se centra en el lugar que el turismo ocupa dentro de una cultura cambiante y con cuestiones más amplias por contextualizar, tales como la globalización y el imperialismo. Dentro de la perspectiva cultural hay dos puntos importantes; en primer lugar, los impactos turístico-recreativos dentro del destino (moverse en ciudad, ocupar espacios, consumir recursos, participar en actividades e interactuar con la comunidad)²; y en segundo, la experiencia propia del turista/excursionista dentro del destino urbano y la forma en la que el viaje afecta sus motivaciones, preferencias y perspectivas culturales.

– *Planificación y gestión urbana*: considera que el turismo es solo uno de los sectores donde se concentran los actores sociales y económicos dentro de la ciudad, que compiten por el espacio y contribuyen a la actividad económica. Para esta perspectiva, los gobiernos regionales y locales se enfrentan al desafío de promover, recibir y controlar la

actividad turístico-recreativa junto con otras urbanas.

Vera Rebollo cree que la expansión de las modalidades del turismo y la recreación, asociadas a la ciudad, está relacionada también con nuevas expectativas de turistas y residentes, donde la “movilidad recreativa adquiere nuevas dimensiones” (1997, p. 156). Teniendo en cuenta autores como Clary (1993) o Cazes y Potier (1996), menciona (Ibíd.:157-158) tres tendencias generales que impulsan el crecimiento y las relaciona con tres tipos de turistas/excursionistas potenciales: a) *el incremento del turismo de corta duración*, dando lugar a visitantes individuales, en tránsito o en movimiento de una ciudad a otra, a través de circuitos organizados; b) *nuevas motivaciones en la demanda* dirigida al consumo de recursos naturales, culturales y patrimoniales que permitirían, a los visitantes, utilizar a la ciudad como centro de distribución ante la posibilidad de conocer su entorno comarcal/regional, o como un complemento a su destino principal de vacaciones; y finalmente, c) *regeneración urbana*, basada en “la puesta en escena y la imagen” como potenciadoras del consumo turístico-recreativo.

Aquí la ciudad podría funcionar como un centro de estadía a partir de la oferta de una amplia variedad de atractivos (museos, monumentos, centros de conferencia, salas de exposiciones, instalaciones deportivas, salas de espectáculos y diversión, centros comerciales, etc.). Precisamente, se destaca el valor social del consumo, ya no solo desde la perspectiva económica sino también desde el punto de vista simbólico, subrayando el papel de la imagen como constructora de la demanda (González Viaña, 2006, p. 36). Las ciudades comienzan a pensarse como lugares de servicios más que como lugares de producción, a partir de un proceso de cambio de funciones y aspecto físico que pasa al ámbito del intercambio simbólico, de la producción

² Ser presenta, en este caso, una preocupación particular sobre la manera en la que los turistas y excursionistas afectan los sistemas de valores individuales y colectivos de las comunidades anfitrionas (comportamiento, patrones, estructura de la comunidad, estilo y calidad de vida).

de significados y del propio consumo. En algunos casos, los “destinos urbanos” son objeto de un significativo proceso de marketing, donde actores públicos y privados trabajan de forma conjunta para imponer un valor de marca, en un contexto por demás competitivo. Como afirma González Viaña “las ciudades se reciclaron, se maquillaron y se prepararon para hacer convivir en su espacio a dos tipos de usuarios: el residente y el turista. Tras lo cual se convirtieron en entornos privilegiados para el turismo así como para las actividades del tiempo libre de los propios residentes” (2006, p. 13). Una concentración de instalaciones y servicios (distritos históricos, museos, frentes costeros, centros de convenciones, *shopping centers*, parques temáticos, entre otros) (Judd, 2003 y Edwards, *et ál*, 2008) fueron construidos para crear un espacio o una serie de espacios separados del resto de la ciudad. En muchos casos, las urbes –transformadas en sitios de consumo– han resultado ser un paisaje creado para el turismo y la recreación (Sassen y Roost, 1999, p. 143), en determinados sectores.

En particular, en este artículo se aborda la perspectiva de planificación y gestión urbana, orientada al desarrollo local, para considerar las potencialidades de Bahía Blanca como una ciudad media, en aspectos recreativos y turísticos, y de esa manera analizar las acciones emprendidas y las transformaciones en curso, no restando por ello importancia a las demás dimensiones enunciadas, objeto de otros estudios como parte del proyecto de investigación.

En el actual contexto mundial, las ciudades medias son valoradas no sólo como instrumentos claves de equilibrio y ordenamiento territorial, sino como centros potenciales de generación y difusión de procesos de desarrollo hacia su entorno próximo. Sin embargo, en el marco de las profundas transformaciones operadas por la globalización,

comienzan a enfrentar una potencial pérdida de dinamismo económico frente a las grandes aglomeraciones urbanas, por lo que requiere una adecuada articulación en el contexto global-local. Es por ello, que las ciudades de rango medio han sido objeto de atención en los últimos años como posibles lugares para emprender procesos de desarrollo local.

En la revisión de la bibliografía sobre el tema, se observan distintos rangos en la determinación cuantitativa de esta categoría de ciudades de tamaño medio, así como la utilización de distintos conceptos, que tienen relación con las realidades territoriales donde se aplican y los criterios utilizados. Para el caso de América Latina, se lleva a cabo en los centros urbanos de más de 50.000 habitantes y menos de 1 millón (Rodríguez, 2002, p. 38). Por ello, se considera que más que el tamaño demográfico, lo importante desde la perspectiva del territorio, es considerar las funciones que desempeña como centro de servicios regional. En este sentido señala Llop que el concepto ciudades medias es transversal ya que incorpora, a las dimensiones física y demográfica, “la intermediación, como dimensión intermedia o estar en medio de flujos y de espacios diversos. La doble cuestión a destacar en el momento de la definición de la ciudad media, es que la talla mediana está en función del tamaño de la población... y que siempre tienen sentido y funcionan en y para un territorio regional, concreto y característico” (2008, p. 13). Es importante considerar que las ciudades medias se posicionan como territorios de amplias posibilidades y potencialidades para el desarrollo local y, en relación a su tamaño, los problemas territoriales es posible que no alcancen dimensiones inmanejables. A partir de allí, es dable tener en cuenta lo indicado por Jaume Feliu Torrent para las ciudades medias europeas, cuando indica que presentan “ciertas características cualitativas particulares”, destacando “el desarrollo de funciones territoriales de intermediación

entre la ciudad grande y el territorio y, por lo tanto, de capitalidad territorial”; desde lo socioeconómico “su mayor anclaje en la realidad local (identidad), su alta diversificación social, un pasado histórico que les ha dado una solidez institucional, y una capitalidad territorial que les ha permitido albergar equipamientos y servicios de calidad (educación, sanidad, producción, comunicación)” (2007, p. 87). Cuando se habla de la capacidad de intermediación de las ciudades medias es significativa ya que apunta a la posibilidad de articular las potencialidades de productos, recursos locales o condiciones adaptativas para mejorar las condiciones de vida de los territorios (Bellet y Llop, 2004). Entre las estrategias y actuaciones más utilizadas en pos de la dinamización del territorio, aparecen aquellas dirigidas al fortalecimiento de la capacidad local de planificación introduciendo nuevas formas de gobernanza (Caravaca y González, 2010), otras que apuntan a la incorporación de conocimiento e innovación e incluso aquellas que implementan estrategias relacionadas con el fomento de las actividades culturales y turístico-recreativas. Con respecto a estas últimas, el turismo y la actividad recreativa parecen ser un enlace clave entre desarrollo social y económico y una visión de largo plazo de la planificación integrada de las ciudades.

4. Bahía Blanca y su rol dentro del sudoeste de la Provincia de Buenos Aires

Con relación al tema que se viene desarrollando, en el espacio urbano bahiense, se puede apreciar un reacondicionamiento en función de las lógicas del consumo y de los servicios avanzados, propiciando una declinación del rol vivencial, de encuentro y de sociabilidad de ciertos espacios urbanos. Esto se hace evidente en algunas zonas de consumo colectivo (áreas comerciales y de ocio urbano), los cuales parecen configurarse como los más intergrupales e interclasistas, aunque la experiencia sugiere una tendencia hacia la creciente fragmentación

social, perceptible en la existencia de diversos núcleos comerciales y de diversión socialmente delimitados (Schroeder, 2007). Asimismo, el renovado interés por la actividad turística y recreativa como alternativa para la dinamización económica, condujo a un aumento de las políticas públicas de renovación urbana por parte del municipio. En los últimos años, el área de Planeamiento Urbano ha comenzado un programa de intervención sobre diversos espacios con el fin de agregar valor al entorno, mejorar la calidad de vida urbana y atraer inversiones, entre los objetivos principales.

Según Cabrero, Orihuela y Ziccardi:

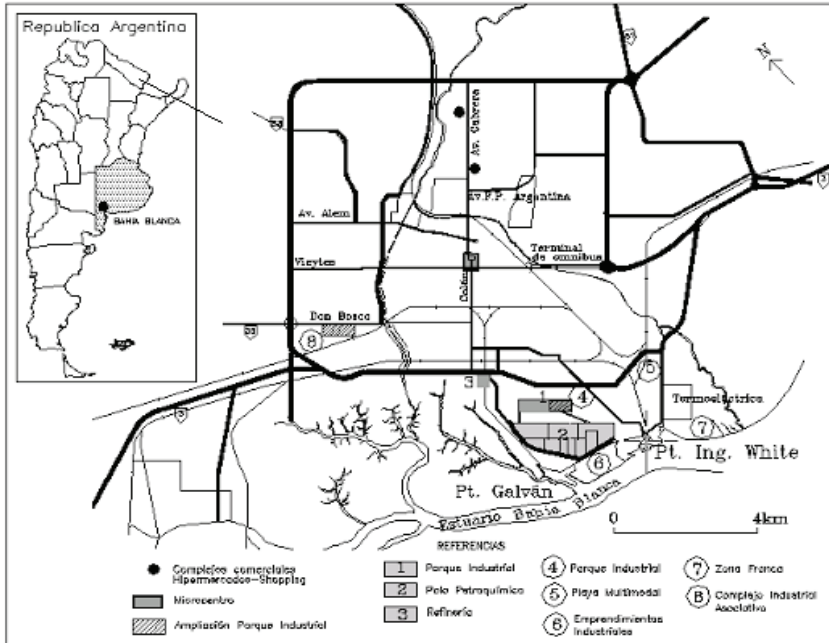
“...las condiciones de competitividad están dadas no sólo por la localización geográfica sino también por la dotación de un conjunto de condiciones de producción y de intercambio de bienes y servicios que pueden ser construidas o creadas no sólo en el municipio o la ciudad central sino en el conjunto de municipios que conforman la zona o región a la que pertenecen” (2003, p. 5).

Bahía Blanca es un fiel reflejo de lo anteriormente mencionado. Su fundación, en el año 1828, respondió a las necesidades de expansión territorial y desarrollo económico de la región sur de la Provincia de Buenos Aires (Figura 1).

La presencia del ferrocarril, como elemento de afirmación territorial y pieza clave del modelo productivo de la región, sumado al espacio portuario marítimo, a través del cual se tuvo la posibilidad de expandir las comunicaciones internas hacia el exterior; se transformaron en los protagonistas del desarrollo económico local y regional, otorgándole a la ciudad de Bahía Blanca, un perfil cerealero orientado a la exportación, que se mantuvo en el tiempo (Schroeder, 2007). La actual actividad portuaria se ve reflejada en el movimiento de mercaderías: cereales

Figura n.º 1

Ubicación geográfica de la ciudad de Bahía Blanca y esquema de las principales actividades



Fuente: Elaboración propia, 2007.

y oleaginosas, combustible, fertilizantes y productos manufacturados de origen agropecuario, que representa un valor por encima del 50% sobre el total de movimientos registrado en los puertos marítimos nacionales no petroleros³. Esta actividad se sostiene en la existencia de una extensa infraestructura ferroviaria y vial (RN n.º 22, n.º 33, n.º 35 y n.º 3 y RP n.º 51) (Figura 2) que conecta a la ciudad con distintas zonas del país. El sistema de transporte se complementa con los servicios aéreos. El aeropuerto, y su área de influencia, opera básicamente con vuelos a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Aeroparque Jorge Newbery) y algunos vuelos esporádicos a otros destinos. La Terminal fue ampliada, remodelada y reinaugurada en junio de 2009 (Schroeder y Pasciaroni, 2010). Lo dicho, sumado a la disponibilidad

de materias primas, facilidades educativas en todos los niveles, centros de investigación, núcleos comerciales, centros asistenciales especializados y actividades profesionales, han posibilitado el asentamiento de importantes empresas relacionadas con la actividad portuaria, agroindustrial, refinerías de petróleo y petroquímicas. La gran concentración de flujos de capital en el área portuaria (principalmente), las características de las empresas involucradas y la introducción de modernas tecnologías han creado un espacio particularizado, estructurador del área costera y principal núcleo dinamizador de la ciudad⁴ y la región que atrae nuevas inversiones tanto en el sector industrial, como

³ Según las estadísticas publicadas por la Secretaría de Transporte de la Nación para el periodo 2005-2006.

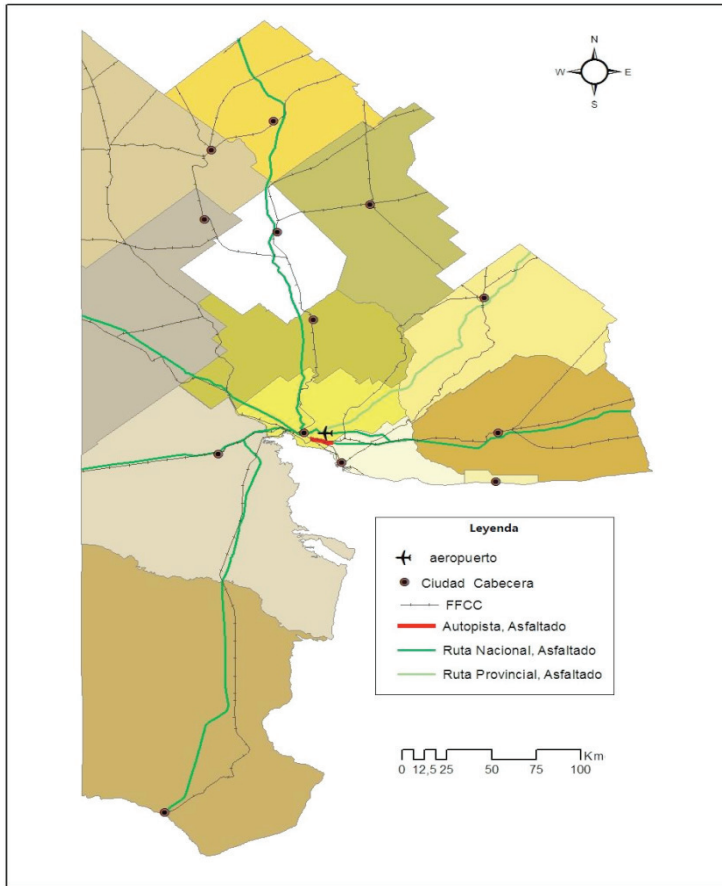
⁴ “Las empresas del Complejo Petroquímico participan en promedio con un 36% de la facturación de los pequeños y medianos proveedores locales (...). Además, los montos de pagos realizados al personal ascendieron en el año 2000 a \$75 millones, de los cuales \$50 millones corresponden a mano de obra local.” (Programa URB-AL, Proyecto Común R7 P1 02, Bahía Blanca, 2004).

en el comercial (hipermercados, centros de compras) y en el de los servicios (financiero, de las comunicaciones, etc.) (Schroeder).

Las grandes empresas vinculadas al capital extranjero se constituyen en los actores

hegemónicos en la producción y refuncionalización de espacios, así como en la construcción de nuevas estrategias territoriales de vinculación de la ciudad y la región con los mercados internacionales.

Figura n.º 2
Sedes de transportes (vial, ferroviaria y aérea).



Fuente: Elaboración propia sobre la base de SIG de Guillermo Ángeles.

De esta manera, la ciudad de Bahía Blanca se ha ido configurando como un centro urbano de orden intermedio en el sudoeste de la Provincia de Buenos Aires, donde se destaca como centro comercial y de servicios a nivel regional.

5. La función del turismo y la recreación en la última década

El turismo en Bahía Blanca ha sido calificado de “interés municipal” al considerarlo como una “actividad estratégica y esencial para el desarrollo del partido” (HCD, Decreto

992/2007) y a partir de esta afirmación, se crea el Consorcio de Promoción y Desarrollo de las Actividades Turísticas del Partido de Bahía Blanca (COPROTUR), con el objeto de planificar, impulsar y gestionar la actividad turística local. Se pueden mencionar tres funciones turístico-recreativas con diferente grado de desarrollo:

a) *Centro de escala*: las características del puerto, junto con la importante red vial, ferroviaria y aérea, conecta a la ciudad con distintas zonas del país y la convierten en nodo de comunicaciones.

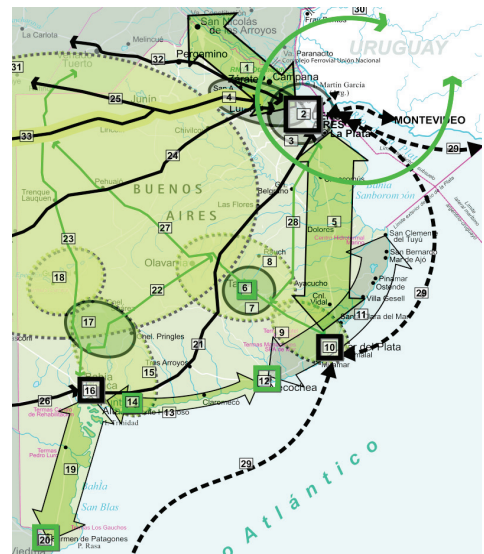
b) *Centro de distribución*: la presencia de destinos turísticos variados (sector rural/serrano y localidades atlánticas), en un radio aproximado de dos horas distancia-tiempo. La concentración espacial de atributos naturales y culturales de los partidos del área de influencia de Bahía Blanca permite una baja estacionalidad desde el punto de vista turístico y un disfrute, por parte de turistas/excursionistas, durante todo el año.

c) Según Ercolani y Rosake (2009), se la identifica, también, como *Centro de estadía*, dado que la consolidación de centros comerciales y *shoppings centers*, la realización de numerosos congresos o convenciones y la variada actividad cultural y deportiva, estarían propiciando esta nueva condición desde lo turístico.

Es así que constituye uno de los centros en la regionalización turística de la Provincia de Buenos Aires dentro del Plan Federal de Turismo Sustentable 2016 (PFTS, 2005) para Argentina. Se distingue Bahía Blanca (Figura 3) como una de las “puertas” principales dentro de la Provincia de Buenos Aires (referencia 16) por su vinculación con la Región Patagónica. Se puede observar, también, su posicionamiento privilegiado respecto a las áreas “Ventana al Mar” (referencia 15) y “Sierra de la Ventana” (referencia 17), así como

respecto a la “Puerta Monte Hermoso” (referencia 14). A lo anterior se suma el constituir el punto de convergencia de dos potenciales corredores turísticos: Corredor Atlántico Sur Bonaerense y Corredor San Blas, donde se destacan, las playas litorales, las termas y la pesca deportiva.

Figura 3
Mapa de oportunidades turísticas



Fuente: Plan Federal de Turismo Sustentable, 2005.

Asimismo, Bahía Blanca como núcleo urbano atrayente, muestra un número significativo de atributos, presentes en el volumen poblacional; la heterogeneidad social y cultural; la amplia variedad de atracciones; los factores de localización y accesibilidad; las plazas hoteleras y el legado histórico y cultural. Esta situación ventajosa de Bahía Blanca se ve reflejada en su reconocimiento como importante centro del área circundante.

6. Los procesos de revitalización urbana: acciones postergadas

La ciudad se ha destacado, a lo largo del tiempo, por la elaboración de proyectos urbanísticos de gran envergadura, aunque su concreción ha sido escasa.

Desde las primeras formulaciones, hacia 1909, pasando por el Plan de Desarrollo de Bahía Blanca (1970), la Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de Bahía Blanca (1986), el Plan Estratégico de Bahía Blanca (1999), el Plan Particularizado para el Desarrollo de los Grandes Vacíos Urbanos de Bahía Blanca (2006), hasta las últimas propuestas realizadas en el 2010 y la actual reformulación del Código de Planeamiento Urbano (en proceso de aprobación); en todos, se observa la preocupación constante por construir una ciudad, en la cual los espacios destinados al turismo y la recreación estuvieran presentes. Según Ercolani,

“el Plan de 1970 y los posteriores realizan diagnósticos acertados sobre la situación de los mismos en la ciudad, avanzan sobre estudios particularizados (...) y desarrollan propuestas en proyectos consensuados o no, de acuerdo al momento político en el cual se gestaron” (2002, p. 166).

En general se consideró el contexto regional en el cual se enmarca la ciudad y la necesidad de relaciones intermunicipales e interinstitucionales, aunque los marcos normativos e instrumentos de gestión no han avanzado demasiado en los hechos concretos.

Los planes elaborados en los años 1909 y 1950 constituyen antecedentes de ordenamiento urbano a nivel local. El inicio fue marcado por el Arquitecto Faure Bujarric, pensando a la ciudad dentro de un esquema radiocéntrico donde el área principal actuaba como ordenadora del espacio y las áreas verdes constituían elementos claves dentro del sistema urbano. Se destacaba la riqueza paisajística de los arroyos y del área costera. “Pocas propuestas se implementaron, quedando para planes posteriores el rescatar la idea de generar un anillo de circunvalación externo como límite de la expansión urbana” (BID-do. 1, 2010, p. 11). En el año 1950, se hace hincapié en la reestructuración de la red ferroviaria como principal aporte.

El *Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*, encadrado por el Municipio (bajo la dirección de los arquitectos Sarrailh y Suárez) entre los años 1968 y 1970, es considerado el primer plan de desarrollo urbano que no sólo contempla la escala local, sino también la regional. El documento destaca la función de Bahía Blanca como “polo prioritario del crecimiento provincial y principal núcleo urbano de Comahue, Región n°. 2”, incluyendo dentro de sus objetivos, la posibilidad de delimitar el área de influencia directa de la ciudad. El diagnóstico identifica ciertas funciones dentro del contexto regional, entre ellas y en relación al sector portuario, se reconoce su calidad como “centro de concentración de productos” y los primeros indicios de desarrollo industrial. Se hace alusión a la ciudad de Bahía Blanca como “centro de intercambio comercial; centro de convergencia e irradiación bancaria, sanitaria, asistencial y educacional y centro de irradiación de comunicaciones” (Plan de Desarrollo de Bahía Blanca, 1971, p. 39); lo dicho permite observar el predominio de las actividades terciarias y su función como centro prestador de servicios.

A fines de los años 60, unas tres líneas aéreas (LADE, Aerolíneas Argentinas y Austral) realizaban frecuentes vuelos de escala (entre 2 y 4 mensuales) en la ciudad, desde y hacia destinos como: Mar del Plata, Buenos Aires, Córdoba, Santa Rosa, San Luis, Mendoza, Neuquén-Bariloche y Comodoro Rivadavia, lo que permite destacar la cualidad de “nexo de unión o de paso” (Ibíd., p. 139), no sólo con el sur del país, sino con otros destinos de relevancia. Estas últimas cuestiones resultan interesantes al momento de explorar su potencial recreativo y turístico, en décadas tempranas. Asimismo, el Plan evidencia una localización del equipamiento socio-cultural agrupado en el área central “en un radio aproximado de 8 cuadras a partir de la plaza Rivadavia” (plaza central de la ciudad) y se considera que la relación de espacios verdes y recreativos por habitantes es satisfactoria, con un promedio de 17 m² por habitante, aunque

ya en esta época, existen diferencias dentro de la ciudad observándose una mayor concentración de espacios verdes en el “sector N y NE (...) evidenciándose la carencia de estos usos en la zona S y SO donde se agrupa una densa cantidad de población de limitados recursos económicos” (Ibíd. pp. 101-102). Se hacía notar la dificultad que presentaba el área costera para ser utilizada con fines recreativos y la necesidad de la población de aprovechar el agua del mar. El Plan trata la temática del sector costero, proponiendo abrir la ciudad al mar. Insiste en propuestas de programación de áreas recreativas. Se prevé sobre los terrenos bajos de la costa, dos grandes sectores a recuperar y equipar con balnearios, piletas y espacios deportivos. Los sectores a los que hace referencia son dos grandes áreas ubicadas hacia el oeste y el sur del borde costero, como continuación de los cursos paisajísticos del canal Maldonado y del arroyo Napostá.

En el año 1969 el gobierno de la provincia de Buenos Aires designa al Partido de Bahía Blanca como “Polo de Crecimiento Provincial n.º 1 de la Región del Comahue”. A partir de esta declaración se impulsa, principalmente, la actividad industrial respaldada por la cercanía al puerto y a nodos ferroviarios así como también por la facilidad para el aprovisionamiento de materias primas básicas (Zinger y Campos, 2002, p. 261). En este sentido, el Plan propone este hecho y –ante el crecimiento que se esperaba– hace alusión al equipamiento cultural y recreativo necesarios, entre los que se incluían: jardín botánico, zoológico, teatro de verano, museos, autódromo, velódromo, hipódromo, estadios, etc. También se planteaba que su “agrupamiento puede llegar a constituir un punto significativo en su morfología” (Plan de Desarrollo de Bahía Blanca, 1971, p. 106), algo revelador para esta época si pensamos en el posterior desarrollo de hipermercados y *shopping centers* en la década de los 90. Con el transcurso de los años, se plantea

desde el municipio la necesidad de rever y adecuar el diagnóstico y las propuestas anteriormente elaboradas. Es así que en 1986, se realiza la *Reformulación del Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*, que junto con su predecesor son los únicos que produjeron marcos normativos (códigos de zonificación) (BID-do. 1, 2010, p. 11). En esta ocasión, intervienen en su elaboración técnicos municipales, los Colegios de Profesiones locales (Arquitectos, Ingenieros, etc.), las Universidades (UNS y UTN), así como también, organizaciones vecinales e informantes claves.

El Plan, entre otros proyectos turístico-recreativos, retoma la ambiciosa idea de recuperación de la zona costera, centrándose en el rescate del sector sudoeste, como continuación del curso paisajístico del canal Maldonado y en directa relación con el Parque Náutico Almirante Brown. Definía una zona apta para la práctica de actividades náuticas, y otra para las actividades de esparcimiento (con *camping*, piletas, circuitos de salud, prados para *pic-nic*, aeromodelismo y espejos de agua. Mantenía las tres piletas del Balneario Municipal Maldonado. Por otra parte, vinculaba el área a recuperar con el resto de la franja costera a través de una “Vía Paisajística Costera”. Se le critica la carencia de una perspectiva a mediano plazo, al no tener en cuenta los cambios socioeconómicos que se avecinaban, evidenciando una contradicción entre el Plan y el Código resultante, que provocaron dificultades y continuas adaptaciones en su implementación (Ob. cit., p. 14).

Ante la crisis de gobernabilidad imperante durante la década de los noventa, y por iniciativa del gobierno municipal, se elabora el *Plan Estratégico de Bahía Blanca*, desarrollado entre los años 1997 y 1999. Con una metodología de base participativa, generó espacios de discusión y concertación entre los diferentes actores de la comunidad en un plano de igualdad, que acordaron las acciones necesarias para la transformación

de la ciudad. Sobre una base de trabajo interdisciplinario, avanza sobre tres instancias metodológicas: a) diagnóstico de tipo social, económico, urbano, ambiental y regional; b) ejes estratégicos surgidos de las actividades en los talleres participativos y c) programas y proyectos. La definición de estos últimos, constituye una instancia importante del Plan. Con respecto a la etapa de implementación, se ha desarrollado hasta agosto de 2003, cuando debido a un cambio en la administración municipal, fue desestimado (Formiga y Marengo, 2006). El Plan Estratégico resalta, en cuanto a las debilidades, que “la ciudad se ha extendido de manera poco controlada, con un patrón del suelo discontinuo y de baja densidad, condicionando la calidad de vida de importantes sectores de la periferia urbana”. Y en esta baja calidad ambiental, entran en juego, aspectos como el déficit de infraestructuras, equipamientos, espacios verdes y arbolado urbano. En cuanto a los espacios verdes hay concentración de los parques urbanos en el norte y noreste, una falta de mantenimiento en espacios consolidados y baja calidad en el tratamiento de los mismos. Se señala de la misma forma, que en el centro de la ciudad los espacios públicos, en particular, la plaza central, no funcionan como lugares de encuentro. Entre los avances relacionados con las actividades turístico-recreativas, propone un desarrollo integral del litoral costero (reordenamiento y recuperación de tierras, desarrollo y creación de áreas protegidas y deportivo-recreativas), fortalecimiento del perfil de la ciudad como nodo de comunicaciones, transporte y logística y revitalización del área central, entre los principales.

La problemática es puesta en consideración en el *Plan Particularizado para el Desarrollo de los Grandes Vacíos Urbanos* del año 2006. Se promueve el ordenamiento de las tierras fiscales nacionales y provinciales, que generan problemas de cohesión, conectividad y accesibilidad en el tejido urbano de amplios

sectores de la ciudad. Además se destaca la importancia en la revalorización de sitios de interés histórico.

Finalmente, entre las propuestas recientes encontramos: *Master Plan 2008-2011* (Agencia de Desarrollo – MBB), definición del esquema de Gestión del Desarrollo Territorial de la Zona Urbano-Portuaria de “La Bahía Blanca 2028” (*AdeFrance – Informe de Diagnóstico y Proyecciones*, 2009), Plan de Desarrollo Local (2008-2010) y Reformulación del Código de Planeamiento de la ciudad; respecto a este último, ya se encuentran implementadas varias de sus propuestas en ordenanzas municipales.

Importante para la temática que estamos considerando es el **Plan de Desarrollo Local**, que toma dos ejes en las estrategias de desarrollo y promoción de la actividad turístico-recreativas. Por un lado, un enfoque vinculante con el desarrollo turístico regional, destacando el posicionamiento de la ciudad dentro de la región del sudoeste bonaerense y la existencia de atractivos naturales y culturales de jerarquía en un circuito de 200 km, con la posibilidad de conformar nuevas ofertas, de acuerdo a las diferentes modalidades en materia turística. Por otro lado, desde lo local pero con proyección regional, se focaliza en los espacios públicos con la idea de generar una red ambiental y paisajística “continua”, en donde se encuentren presentes los espacios públicos tradicionales (plazas, parques y paseos) hasta los grandes espacios de protección natural –zonas húmedas del litoral costero– (BID-do. 1, 2010 pp. 174-175). Se orienta a la búsqueda de significantes patrimoniales, como parte de las acciones de recuperación de identidades centrales y barriales, articulando con los recursos culturales entendidos como totalidad y creando una visión amplia del concepto cultura. “Esto permite integrar los diferentes centros locales creadores de conocimiento en todas sus manifestaciones (humánicas, social, tecnológico, científico)”, (Ob. cit., p. 211). Entre los objetivos principales se

encuentran los de recuperar y reciclar sectores urbanos degradados, disfuncionales o en proceso de deterioro y refuncionalizarlos de acuerdo a las “exigencias de la vida moderna” (BID-do. 3, 2010, 55). Aquí se destaca el frente marítimo, “donde la recuperación del Estuario como recurso natural y turístico articule las actividades propias de cada rol, tanto dentro de la zona portuaria como de la industrial y logística” (BID-do. 1, 2010, 121). El documento 2 (BID-do. 2, 2010, 63) avanza en la propuesta, resaltando la necesidad de “construir una estrategia de <marca>”, elaborando el “Proyecto Estuario Sustentable como <imagen de venta> y *marketing* futuro”. Se presenta la idea de un paseo costero como ruta turística con la intención de valorizar la costa desde el punto de vista paisajístico-ambiental, proponiendo entre otras actuaciones “áreas relacionadas con el turismo, la cultura y el ocio, y miradores como piezas fundamentales de espacio público, acordes a la singularidad del sistema costero bahiense” (Ibíd., p. 85).

El Plan de Desarrollo Local introduce como novedad el modelo de “corredores territoriales”, articulando vacíos urbanos lineales y laterales y tierras ociosas ferroviarias con operaciones urbanas con una alta impronta de la arquitectura (BID-do. 3, 2010, 79 y BID-do. 1, 2010, 115), superando el modelo de “fajas” de planificaciones anteriores y reformulando el esquema “centro-periferia”. Propone estrategias de promoción a través de “proyectos urbanos” y espacios de gestión público-privado. Las “operaciones urbanas” que plantea en su formulación, en general, han seguido modelos aplicados en reestructuraciones de ciudades europeas, como Barcelona y Bilbao, por mencionar algunos ejemplos en el ámbito internacional, mientras que el ámbito nacional, se pueden observar intervenciones similares en lugares como Rosario, Mar del Plata, San Miguel de Tucumán y Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Cabe aclarar que todas las propuestas mencionadas están en fase de estudio por parte del gobierno local.

Un aspecto positivo es el interés y los esfuerzos que se están invirtiendo en plantear una nueva perspectiva para la ciudad, que se pueden interpretar como acciones hacia el desarrollo local y el ordenamiento territorial. Sin embargo, se observa una desarticulación entre las distintas propuestas, aún cuando todas están vinculadas o tienen su eje en el gobierno local y la promoción de actividades en el territorio. Las Áreas de Oportunidad se vinculan con el proyecto del BID o el proyecto de *Adefrance* y tienen una perspectiva orientada al desarrollo local, que incluye un modelo territorial. El proyecto de Modificación del Código Urbano está más concentrado en la estructura urbana y es el que se ha impulsado durante el 2009 en el ámbito de la Agenda de Desarrollo, cuyo equipo básico desarrolla sus actividades en dependencias de la MBB y es el que ha presentado las primeras ordenanzas, ya vigentes (Schroeder y Formiga, 2011).

Frecuentemente, las nuevas inversiones que se dan en los ámbitos urbanos, fomentadas en muchos casos por la exención o reducción impositiva, lleva a que la ciudad sea analizada por técnicos, empresarios y políticos como una “mercancía” que debería ser “vendida” para atraer, a su vez, mayores inversiones.

En cambio, el proceso de planificación de las ciudades debería ser entendido no sólo como instrumento de transformación morfológica y de (re)funcionalización de fragmentos urbanos degradados u obsoletos, para su posterior puesta en valor con fines de ocio y turismo, sino también como ámbito de gestión y concertación público-privada, donde la participación de la población local tendría que servir de estímulo en la conformación de espacios de discusión, de debate, de consenso, para la solución de los problemas locales. En general, se incluyen instancias de participación a través de talleres, jornadas de información, audiencias públicas, consorcios de vecinos o delegaciones municipales, pero surgen algunos interrogantes al respecto: ¿Quién deter-

mina qué “sectores representativos” estarán incluidos?, ¿qué sensación tiene la población local sobre los planes de desarrollo?, ¿están realmente legitimados?, ¿qué conocimiento real se tiene sobre las implicaciones de las actuales o futuras intervenciones?, ¿son los vecinos escuchados?

7. Reflexiones finales

Como se ha puesto de manifiesto, el patrimonio material e inmaterial de las ciudades comienza a ser visto, al mismo tiempo, como un recurso cultural y económico: por un lado, se asocia a los procesos de construcción de la identidad y al “sentimiento de pertenencia a una comunidad” y por otro, se vincula a la oferta de turismo urbano y al “plusvalor de la renta inmobiliaria” (Sosa, 2010) derivado del valor real o adquirido por ese territorio en cuestión. Como ocurre con otros espacios urbanos, también en Bahía Blanca es que a partir de diversos instrumentos de gestión (planes, proyectos), se propician equipamientos culturales y comerciales, normalmente ubicados en áreas suburbanas; se procede a la rehabilitación de edificios históricos o de cierto valor patrimonial, que a su vez, pueden desencadenar procesos de transformación y regeneración o recualificación urbana; se alientan emprendimientos privados (residenciales, deportivos, turísticos, etc.) o mecanismos de colaboración público-privados para invertir en vacíos urbanos y áreas de oportunidad; se procura la revitalización del área central de las ciudades (intervenciones en plaza central, paseos peatonales, etc.) e incluso se promociona el turismo a nivel urbano y regional (construcción de la imagen-marca, etc.).

Ahora bien, se esboza el interrogante sobre si estas intervenciones urbanas tienen la capacidad de fortalecer el tejido social y brindar mejores condiciones de vida para la población en su conjunto, o son inductores de los proyectos comerciales y del consumo de actividades de ocio y turismo, atrayendo

inversiones que alientan una mayor segregación territorial, al ser sumamente selectivas en cuanto a su localización y al segmento poblacional al cual se orientan (consumo de clase media-alta, principalmente). En la ciudad actual, los espacios de consumo y los flujos sustituyen los lugares de referencia comunitaria. Las dinámicas privatizadoras del espacio socavan la concepción de la urbe como ámbito de ciudadanía. En este contexto, desconectado del derecho a la ciudad, las políticas del espacio urbano pueden convertirse en meros disparadores de renta y alentar la fragmentación y segregación en curso. Si bien en este artículo se reflexiona sobre los aspectos mencionados anteriormente, también se reconoce la búsqueda de “recuperación del espacio urbano para el habitante, para el peatón, como espacio de recreación y encuentro social, económico, político, cultural” (Formiga, 2007, p. 178). Si bien las tareas en pos del desarrollo de la actividad turística y recreativa han sido el foco de acciones “consensuadas” de planificación, se observan también repercusiones negativas asociadas con la expansión del turismo urbano (tomando en consideración ciudades que han comenzado antes estos procesos), especialmente si se refiere a cuestiones sociales. Las grandes infraestructuras para el turismo y las actividades de esparcimiento, según Nivon Bolan y Mantecon,

“han seguido una tendencia a establecerse en las áreas de mejores ingresos o de mayor aprecio simbólico, profundizando la segregación de grandes áreas de la ciudad que no disponen de polos de infraestructura cultural, aunado a la tendencia creciente a la privatización de los espacios públicos y la restricción que la inseguridad impone a los usos del espacio urbano para la sociabilidad” (2008, p. 183).

Por lo tanto, y a pesar de que las políticas públicas se han orientado a concertar esfuer-

zos en la revitalización de las zonas urbanas y sus economías, a través de los diferentes planes estratégicos, de desarrollo local o de marketing, esto ha derivado en una estrategia, en muchos casos, para atraer a turistas y consumidores. A decir de Precedo Ledo: “Los estudios y la planificación urbana precisan devolver a la ciudad sus contenidos más valiosos, adoptando un enfoque integrado que abarque a todos los aspectos que en el espacio urbano interactúan, y sus relaciones con el entorno regional...” (1996, p. 21).

La importancia de las distintas políticas públicas para la ciudad de Bahía Blanca está dada por la medida en que favorezcan lo existente, o produzcan mejoras que valoricen el espacio local, y posibiliten concretar espacios atractivos y de convivencia capaces de generar interés en sus usuarios diarios como en otros potenciales, sus visitantes. Entre las iniciativas recientes se destaca que se han acordado acciones en pos de la revitalización urbana, dinamizando espacios degradados. Importantes zonas públicas de uso libre y gratuito –como la plaza central Bernardino Rivadavia, el paseo peatonal y el Parque de Mayo, principal área verde de la ciudad– han sido objeto de puesta en valor, transformaciones y reestructuraciones con el fin de incorporarlos plenamente a los usos colectivos. Como surge del estudio realizado, Bahía Blanca cuenta con una base económica y relaciones que la posicionan en condiciones ventajosas en el sistema urbano regional y nacional. También se puede concluir que posee una suficiente masa crítica y que cuenta con los recursos para actuar como intermediaria entre la gran ciudad y los espacios rurales. De esta síntesis de la realidad bahiense, se puede concluir la importancia de considerar que las ciudades medias/intermedias se posicionan como territorios de amplias posibilidades y potencialidades para el desarrollo local y, en relación a su tamaño, es posible que los problemas territoriales no alcancen dimensiones inmanejables.

Se considera que la actividad turístico-recreativa podría transformarse en un inductor económico para la ciudad de Bahía Blanca y los partidos del área de influencia. Para ello, es necesario tener en cuenta un enfoque vinculante con el desarrollo turístico a escala comarcal/regional. Bahía Blanca al ser el nodo central de un área de mar y sierras, en un circuito de apenas 200 Km., es una alternativa que requiere un análisis más profundo. Desde el punto de vista exclusivamente local, el alcance turístico actual de Bahía Blanca se limita a representar una ciudad de paso, para los turistas que viajan al sur, y su mayor caudal viene dado por los visitantes de su área de influencia que llegan a la ciudad, especialmente los fines de semana, motivados por la oferta cultural, los centros comerciales y los servicios gastronómicos. Para dimensionar su impacto real, será preciso avanzar en la unificación de criterios en cuanto a la recolección de datos, su procesamiento y análisis posterior, para conformar una base de datos que permita evaluar de manera integral la actividad turístico-recreativa y su importancia económica y social para la ciudad de Bahía Blanca y los Partidos cercanos.

Agradecimientos

La autora agradece las valiosas observaciones del evaluador anónimo. Asimismo, quiere hacer llegar su reconocimiento a la Doctora Nidia Formiga por el tiempo dispensado en la lectura crítica de los borradores de este artículo.

Bibliografía

Ashworth, G. J. (1989). *Is There an Urban Tourism?*. En: *Tourism Recreation Research* 17(2), pp. 3-8.

Azevedo Ito, C. (2007). *Turismo e inclusão social*. En: IX Encuentro Internacional Humboldt. Juiz de Fora, Minas Gerais - Brasil.

Bahía Blanca (1971). *Plan de Desarrollo de Bahía Blanca*. Municipalidad de Bahía Blanca.

- Bahía Blanca (1986). *Reformulación del Plan de Desarrollo Urbano de Bahía Blanca*. Municipalidad de Bahía Blanca.
- Bahía Blanca (2000). *Plan Estratégico Bahía Blanca*. Municipalidad de Bahía Blanca.
- Banco Interamericano de Desarrollo –BID– (2010). *Plan de Desarrollo Local. Bahía Blanca 2009-2028*. Documentos 1, 2 y 3, Bahía Blanca.
- Bellet Sanfeliu, C. & Llop Torne, J.M. (2004). *Miradas a otros espacios urbanos: las ciudades intermedias*. En: Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 8 (165).
- Cabrero, E., Orihuela, I. & Ziccardi, A. (2003). *Ciudades competitivas-ciudades cooperativas: conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas*. En: Colecciones de Documentos de trabajo del CIDE. Centro de Investigación y Docencia Económicas (139). México, D.F. Recuperado de <http://www.premiomunicipal.org.mx/p2009/docs/Ciudades%20competitivas-%20EC.pdf> [fecha de consulta: agosto 2011].
- Carava, I. & González G. (2010). *Estrategias y actuaciones para el desarrollo de ciudades medias. Algunos ejemplos*. En: Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, 14 (331), 33.
- Defino, J. (2007). *El turismo social como aporte a las políticas sociales*. En: Julián Kopecek (comp.): *Turismo y Pobreza: una aproximación a los modelos de desarrollo turístico*. 1ª ed. Universidad Nacional de Lanús Ed. [ISBN 978-987-1326-14-3], pp. 37-40.
- Edwards, D., Griffin, T. & Hayllar, B. (2008). *Urban Tourism Research. Developing an Agenda*. En: *Annals of Tourism Research* 35(4), pp. 1032-1052.
- Ercolani, P. (2005). *Configuración socio-espacial urbana: el espacio del ocio en Bahía Blanca. Estado actual y propuesta de futuro*. Tesis de doctorado. Universitat de Les Illes Balears. Departament de Ciències de la Terra. Palma de Mallorca, p. 260.
- Ercolani, P. & Rosake, P. (2009). *Ocio y revitalización urbana: de barreras urbanas a espacios con finalidad de ocio. Estudio de caso: Bahía Blanca, Argentina*. En: XII Encuentro de Geógrafos de América Latina “Caminando en una América Latina en transformación”, del 3 al 7 de abril de 2009. Sede: Universidad de la República, Montevideo, Uruguay.
- Faintein, S. & Gladstone, D. (1997). *Tourism and Urban Transformation: Interpretations of Urban Tourism*. En: *Cities in Transformation – Transformation in Cities: Social and Symbolic Change in Urban Space*, O. Källtorp, I. Elander, O. Ericsson y M. Franzén, Eds. Aldershot, Hants: Avebury, pp. 119-135.
- Feliu Torrent, J. (2007). *El desarrollo local en la ciudad media ante los proyectos de T.A.V*. En: *Estudios Geográficos*, 68 (282), pp. 65-90, doi: 10.3989/egeogr.2007.i262.6
- Formiga, N. & Marengo, S. (2006). *Avances y retrocesos en las relaciones territorio-estado-sociedad*. En: *Seminario Internacional de la Red de Investigadores en Globalización y Territorio*. 13-20 de mayo, Bahía Blanca. CD-Rom p. 22.
- González Viaña, M. (2006). *Turismo y ciudad: nuevas tendencias*. p. 128. Buenos Aires: Ediciones Turísticas. [ISBN 987-9473-57-4]
- Hiernaux Nicolás, D. (1989). *La Dimensión Territorial de las Actividades Turísticas*. En: Daniel Hiernaux Nicolás (compilador): *Teoría y praxis del espacio turístico*, 1ª ed., Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, pp. 51-74.
- Judd, D. (2003). *El turismo urbano y la geografía de la ciudad*. En: *Revista EURE*, 29 (87), pp. 1-13. Santiago de Chile.
- Llop, J.M. (2008). *Ciudades intermedias, entre sus territorios y la globalización*. En: *Modular* (5), julio. Colegio Arquitectos. PBA Distrito X. pp. 9-13.
- Morani, M., Carlini, S., Uccelli, V. & Brisacani, C. (2007). *El turismo es desarrollo... ¿pero para quién?*. En: Julián Kopecek (comp.): *Turismo y Pobreza: una aproximación a los modelos de*

desarrollo turístico. 1ª ed. Universidad Nacional de Lanús Ed. [ISBN 978-987-1326-14-3] pp. 59-82.

Nivón Bolán, E. & Mantecón, A. (2008). *México: La política cultural de los Gobiernos del Distrito Federal 1997-2006. Notas para un balance*. En: Lacarrieu, M. y Álvarez, M. (comp.): La indigestión cultural. Una cartografía de los procesos culturales contemporáneos. Buenos Aires, La Crujía. [ISBN 978-987-601-044-3] pp. 175-216.

Pearce, D. (2001). *An Integrative Framework for Urban Tourism Research*. En: Annals of Tourism Research 28. pp. 926-946.

Rodríguez V., J. (2002). *Distribución territorial de la población de América Latina y el Caribe: tendencias, interpretaciones y desafíos para las políticas públicas*. En: Serie Población y Desarrollo (32). Diciembre, LC/L, p. 1831.

Salinas Chavez, E., Navarro Jurado, E., Echarri Chavez, M. & M. La O Osorio, J.A. (2008). *Metodologías para la evolución de la sustentabilidad territorial: el uso de indicadores en destinos turísticos de Cuba*. En: Boletín de la Real Sociedad Geográfica, 144. pp. 77-102.

Sassen, S., & F. Roost (1999). *The City: Strategic Site for the Global Entertainment Industry*. En: The Tourist City, D. R. Judd y S. S. Fainstein, eds., pp. 143-154. New Haven CT: Yale University Press.

Schroeder, R. (2007). *El concepto de un espacio-tiempo de ocio y las actividades recreativas en la Franja Costera de Bahía Blanca*. Tesina de Grado. UNS. Bahía Blanca.

Schroeder, R. & Garriz, E. (2009). ¿Es posible

recuperar el espacio público? La ciudad de Bahía Blanca como caso de estudio. En: XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, 3-7 de abril Montevideo, Uruguay. Recuperado de http://egal2009.easyplanners.info/area05/5653_Schroeder_Romina_Valeria.doc.

Schroeder, R. & Pasciaroni, C. (2010). *Las funciones de intermediación. La ciudad de Bahía Blanca y su área de influencia (hinterland) como caso de estudio*. En: VIII Bienal de Transformaciones Territoriales, 25-27 de agosto de 2010, Universidad de Buenos Aires. Publicado en soporte CD.

Schroeder, R. & Formiga, N. (2011). *Las funciones de la ciudad intermedia desde una perspectiva turística recreativa*. En: Actas de las VIII Jornadas Patagónicas de Geografía. UNPSJB (Sede Comodoro Rivadavia). 14 -16 de abril de 2011. Publicado en soporte CD [ISBN 978-987-26721-0-2].

Secretaría de Turismo de la Nación (2005). *Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable: Argentina 2016*.

Vera Rebollo, F. y otros (coordinador) (1997). *Análisis territorial del turismo. Una nueva geografía del Turismo*. Barcelona: Ed. Ariel. S.A.

Yúdice, G. (2008). *La globalización y la nueva división internacional del trabajo cultural*. En: Lacarrieu, M. y Álvarez, M. (comp.): La indigestión cultural. Una cartografía de los procesos culturales contemporáneos. Buenos Aires, La Crujía. [ISBN 978-987-601-044-3], pp. 31-62.

Zinger, A. & Campos, M. (2002). *La Microplanificación/Gestión ambiental en: áreas periurbanas*. En: IV Jornadas Nacionales de Geografía Física. Mar del Plata, pp. 256-269.