

Ocio y revitalización urbana: de barreras urbanas a espacios con finalidad de ocio. Estudio de caso: Bahía Blanca, Argentina.

Ercolani, Patricia¹
Rosake, Paola²

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Bahía Blanca se localiza en el Sudoeste de la Provincia de Buenos Aires, Argentina (Figura 1). Por sus funciones administrativas, financieras y educativas, es el principal centro urbano de la región. A nivel nacional e internacional se destaca como área portuaria que canaliza importantes flujos comerciales y como sede de un complejo petroquímico y agroindustrial de envergadura.

En los últimos años, se observa un incremento de las demandas locales y regionales de ocio y esparcimiento, acorde a las nuevas pautas de consumo de la sociedad, favoreciendo la generación de oportunidades turístico-recreativas para la ciudad.

Los cambios económicos globales vividos en las últimas décadas (la relativa desindustrialización, la terciarización de la economía y la desregulación de los mercados) han exigido a las ciudades industriales y portuarias la formulación de nuevas estrategias, entre ellas las oportunidades que pueden generarse a partir de las actividades turístico-recreativas, orientadas a la regeneración de la economía urbana.

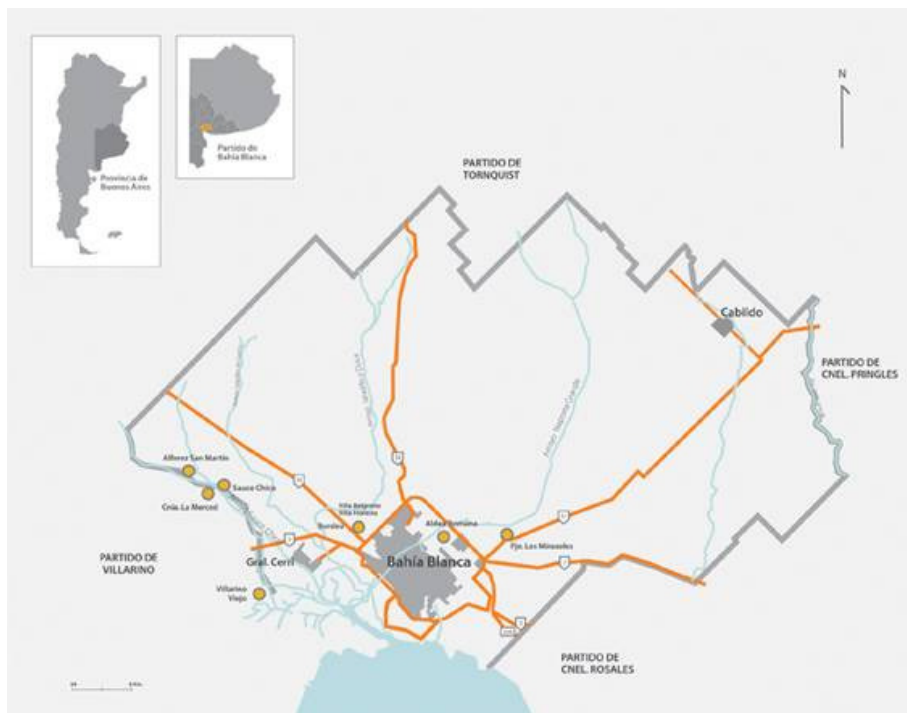
De esta manera, la recuperación de espacios urbanos degradados a través de su refuncionalización como espacios de ocio, contribuye a la revitalización urbana, a través de la creación de nuevas centralidades que atraen inversiones, la recuperación de la trama urbana, la recualificación de su entorno y la mejora de la calidad de vida de los residentes.

El presente trabajo focaliza su atención en el proceso de valorización de dos elementos estructurantes del espacio urbano bahiense: uno natural, el arroyo Napostá, y el otro artificial, la traza del ferrocarril; y en el análisis de las oportunidades actuales de refuncionalización turístico-recreativa que representan, a partir del nuevo rol de centro de producción de cultura y ocio que adquiere la ciudad en la región.

¹ Departamento de Geografía y Turismo, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina.
ercolani@uns.edu.ar

² Departamento de Geografía y Turismo, Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina.
rosake@uns.edu.ar

Figura N° 1: Localización de Bahía Blanca



Fuente: Ercolani, 2005.

BAHÍA BLANCA: CENTRO CULTURAL Y RECREATIVO REGIONAL

Desde el punto de vista turístico, la ciudad de Bahía Blanca cumple la función de centro de distribución y escala hacia los principales destinos de la región del Sudoeste Bonaerense. En un radio de 100 km, el área serrana en el Partido de Tornquist y el litoral atlántico con las localidades de Monte Hermoso en el Partido homónimo y Pehuencó, en el partido de Coronel Rosales, concentran los mayores flujos turísticos.

El Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (2005) destaca la posición estratégica de la ciudad, como “puerta” de acceso a la región turística Buenos Aires y como el punto de inicio (o finalización) de dos potenciales corredores con atractivos naturales como dunas, playas, lagunas costeras y bahías: el corredor del atlántico sur y el corredor San Blás.

Si bien la ciudad no posee recursos naturales o socioculturales de jerarquía, en los últimos años ha incrementado notablemente el flujo de visitantes provenientes de su región de influencia. Una amplia y variada actividad cultural y deportiva, la instalación de paseos de compras (centros comerciales y megamercados) y la realización de numerosos congresos y convenciones definen una nueva condición desde lo turístico, donde su rol de centro de estadía se consolida paulatinamente sobre la base de una oferta de turismo urbano.

Por sus características, la oferta turística de la ciudad, esta destinada a satisfacer las motivaciones culturales y recreativas de sus residentes y visitantes. Vera, et al (1997) define a las motivaciones culturales como las basadas en la visita a monumentos, museos y exposiciones y en la inmersión de los centros históricos, la vida cultural y la atmósfera de la ciudad; y dentro de las motivaciones recreativas incluye compras, entretenimientos, festivales, eventos, manifestaciones artísticas y vida nocturna.

Los principales atractivos que conforman la oferta cultural de la ciudad son un rico patrimonio arquitectónico, la presencia de numerosos museos y una variada agenda cultural.

La oferta relacionada a las motivaciones de recreación y esparcimiento se centra en la abundante oferta comercial minorista y mayorista que atrae visitantes motivados por hacer compras (vivenciada como una actividad recreativa). Las instalaciones de los centros comerciales y los megamercados (únicos en la región) representan un factor de atracción para consumidores de la región, quienes realizan gastos adicionales en transporte, alimentación, esparcimiento y, en menor medida, en alojamiento.

De esta manera muchos equipamientos de la planta recreativa de la ciudad son considerados atractivos en sí mismo, como la restauración (restaurantes, bares, confiteras, pubs, etc.), cines, teatros y paseos.

Bahía Blanca cuenta con 12 salas de cines, cinco ubicadas en el microcentro y siete en uno de sus principales centros comerciales. Diez salas de teatro con variada programación, completan la oferta en este segmento.

La oferta gastronómica en general es amplia y de calidad, compuesta por 84 restaurantes³, de diferente categoría y especialidades, con una capacidad de 6490 plazas.

Las motivaciones profesionales se centran en la realización de congresos, seminarios y convenciones que encuentran en la ciudad un referente de importancia. Bahía Blanca cuenta con numerosas instituciones, asociaciones, empresas, colegios profesionales y dos universidades nacionales que son potenciales organizadores de reuniones. El principal obstáculo que enfrenta la ciudad es el escaso equipamiento y las instalaciones, que paulatinamente van adecuándose y creciendo a la par de las necesidades que imponen la organización de eventos de magnitud.

Los espacios verdes de la ciudad

Principal atención merece la oferta de espacios verdes de la ciudad, porque son un indicador de la calidad urbana y además, por denotar un carácter público, de uso libre y acceso gratuito, son considerados de bien público, capaces de otorgar la posibilidad de disfrute a todos sus habitantes y visitantes.

“El análisis de los parques a escala urbana revela que sólo el 19% tiene un uso efectivo por parte de la población; el 4% se circunscribe a la escala barrial y el mayor porcentaje destinado a espacios para parques urbanos (70%) no presta ningún servicio, por no contar, siquiera, con las mínimas infraestructuras necesarias para ser considerados parques.” En relación a los parques lineales y plazas barriales señala que “...han logrado integrarse a la comunidad, los cuales se observan como una extensión del mundo doméstico y por lo tanto, son reconocidos y utilizados con mayor frecuencia.” (Ercolani, 2005: 149)

A partir del análisis realizado, resulta notoria la deficiencia de espacios verdes a escala urbana de la ciudad, siendo estos parques urbanos los espacios verdes que frecuentemente comparten visitantes y residentes.

El cuadro N°1 muestra los principales espacios verdes a escala urbana, los parques lineales y las principales plazas barriales de la ciudad, su año de inauguración y localización en la ciudad. Del mismo se desprende la evidente concentración de la oferta de espacios verdes en el sector norte y noreste de la ciudad.

³ Fuente: Asociación de Hoteles, Restaurantes, Bares y Afines para el año 2003

Cuadro N°1 : Espacios Públicos

		Sup. Has.	Año Inag.	Localización
Parques urbanos	Parque de Mayo	60 has.	1910	N
	Parque Independencia	44 has.	1916	NE
	Campaña al Desierto	98 has.	1996	NE
	Mirador Manuel Belgrano	40 has.	1996	NE
	Parque de la Ciudad	15 has.	1993	NO
	Complejo Marítimo Almirante Brown	120 has.	1982	NE
Parques lineales	Parque Illia	4 has.	1910/15	SO
	Camino Parque Sesquicentenario		1986	
	Paseo de las Esculturas		1994	N
	Paseo de la Mujer		1993	N
	Paseo Arroyo Napostá		1993	N
	Sarmiento		1994	N
Plazas y plazoletas	Plaza Rivadavia		1880	C
	Plaza Pellegrini		1910	C
	Plaza Brown		1904	C
	Plaza del Teatro		1901	C

Fuente: Ercolani, 2005.

Demanda turístico-recreativa

La demanda turístico- recreativa es predominantemente regional, motivada por los servicios recreativos y la oferta cultural de la ciudad.

Según información proporcionada por la Dirección de Turismo del Municipio de Bahía Blanca, los turistas procedentes de otros puntos del país y que visitan la ciudad en período vacacional, señalan que realizan un pernocte como escala hacia los centros turísticos de la región y hacia el sur del país. En cambio, los visitantes de un día, provenientes de la región de influencia, son motivados por compras, salud y espectáculos. Se destacan también otras motivaciones como negocios y actividades programadas (académicas y deportivas).

Se observa un incremento de la motivación “compras” principalmente en los visitantes de la zona atraídos por los centros comerciales de la ciudad.

Según datos del complejo comercial MAKRO – WALMART⁴, el promedio de concurrencia de personas al supermercado por día es de 27000 personas, por mes de 81000 personas y por año de 972000 personas. (Beier, 2003)

De estos datos el porcentaje de procedencia⁵ de la ciudad de Bahía Blanca es del 46 %, de la zona el 51 % (a no más de 350 km de la ciudad de Bahía Blanca) y de lugares que distan a más de 350 km de Bahía Blanca el 3%. Estos datos reflejan el importante flujo de visitantes regionales atraídos por la oferta comercial de la ciudad.

⁴ Citado por Beier, Lorena, 2003. Estudio de la demanda turística potencial derivada en el partido de Bahía Blanca.

⁵ Porcentajes del promedio de procedencia de los días de semana (Beier, 2003)

OCIO Y REVITALIZACIÓN URBANA

El incremento de las demandas de ocio y esparcimiento, favorece la generación de nuevas oportunidades turístico-recreativas para la ciudad. Entre ellas, la refuncionalización de espacios degradados que actúan como barreras al desarrollo urbano de la ciudad, dándoles un nuevo uso turístico-recreativo.

Arroyo Napostá: de barrera natural a espacio valorado

Si bien en la etapa fundacional de Bahía Blanca, el arroyo Napostá era valorado por cumplir la función de abastecimiento de agua y defensa, con el transcurrir del tiempo, se convierte en una barrera natural que obstaculiza la expansión de la ciudad. Obras de entubamiento y pavimentación en uno de sus tramos superaron, en parte, su condición de barrera natural para la expansión urbana.

El Paseo del Arroyo Napostá, a ambos márgenes de las riberas del citado curso de agua, entre el Parque de Mayo y el sector entubado del Arroyo, es un espacio muy utilizado por la población, bien equipado, con alta calidad paisajística. Se integra con otros paseos de alta frecuentación y sirven al conjunto de la población.

Una mención especial merece el Paseo de las Esculturas, sobre el sector entubado del Arroyo Napostá. Con una superficie de 1,5 has, su incorporación significó un cambio en relación al uso de los espacios de ocio. El eje en torno al cual se estructura está conformado por diez esculturas que fueron realizadas con material en desuso de los ferrocarriles. Al valor que posee el conjunto de esculturas testimoniales de la estética contemporánea, debe sumarse la parquización, la presencia de una fuente dotada de un atractivo juego de aguas y luces y el adecuado emplazamiento.

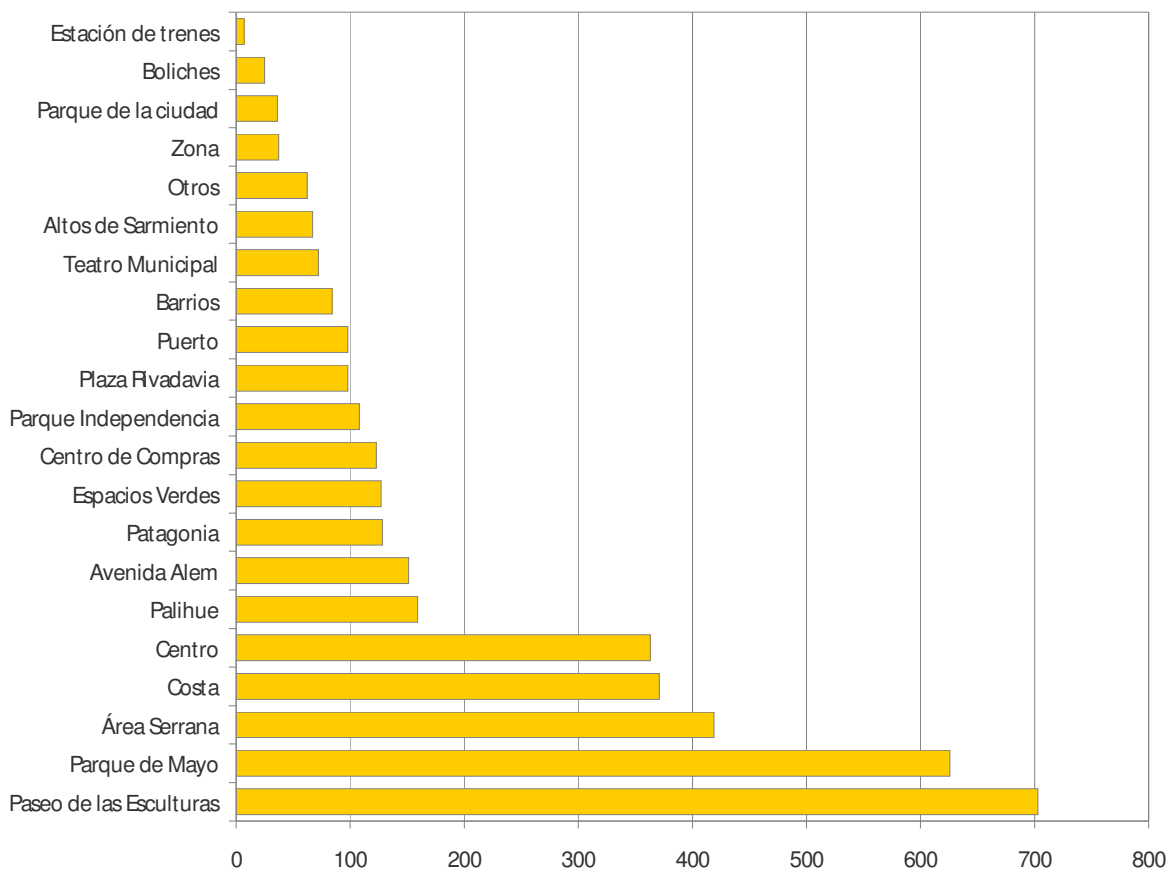
Su concreción permitió recuperar un área que durante muchos años permaneció en estado de abandono, a pesar de abarcar un amplio sector del radio céntrico.

Ubicado en un ámbito estratégico, resulta un espacio público dispuesto para la convivencia y se ha convertido en un escenario urbano con identidad propia y como motivo de atracción para los bahienses. Las encuestas realizadas para conocer las prácticas de ocio de los residentes desde una perspectiva espacial., lo indican como el de mayor valoración por parte de la población encuestada (Figura N° 2).

El Paseo de las Esculturas se destaca sobre otros espacios por concitar el interés de la población, sin distinción de edades. Es utilizado con diferentes intencionalidades, frecuencia y horarios.

Para los más jóvenes es el lugar para ser vistos, es un lugar de permanencia, en particular los fines de semanas. Los adultos lo utilizan para la práctica de actividades como caminar, correr o andar en bicicleta, durante la semana y en diferentes horarios de acuerdo a la disponibilidad de tiempo.

Figura n ° 2 : Sitios de las ciudad que más agradan



Fuente: elaboración propia

El ferrocarril: de elemento nucleador a barrera urbana y su potencialidad turístico-recreativa

El ferrocarril, principal organizador del espacio urbano bahiense a partir de una lógica que respondió al modelo agroexportador vigente hasta la década del '40, constituye en la actualidad una barrera urbana que genera dos conflictos principales: problemas de circulación y espacios degradados en su entorno.

El transporte ferroviario de la ciudad actualmente está orientado predominantemente al traslado de cereales al puerto local con destino a los mercados externos y de la producción local del polo petroquímico al Gran Buenos Aires y Capital Federal.

A partir de principios de la década del '90, a nivel nacional, los ramales de carga son transferidos a concesionarios privados. En la ciudad de Bahía Blanca, las líneas férreas fueron otorgadas a Ferro Expreso Pampeano y Ferrosur Roca, empresas dedicadas principalmente al transporte de carga.

En este proceso de desactivación del sistema ferroviario, las tierras vacantes y las instalaciones en desuso, localizadas en áreas próximas al micro y macro centro, generan vacíos que se reflejan en una desarticulación y segregación socio espacial que afecta al conjunto urbano.

El legado ferroviario se localiza prioritariamente en los sectores SE y SO de la ciudad. Muchas de las tierras que son de su dominio se encuentran vacantes o subutilizadas y las antiguas instalaciones abandonadas, algunas de las cuales poseen un alto valor arquitectónico. Las construcciones del sistema ferroviario: puertos, estaciones ferroviarias, usinas, edificios industriales, etc., son el testimonio de una época clave en el desarrollo de la ciudad y forman parte de la memoria colectiva de los habitantes. Este patrimonio se presenta como un **recurso cultural potencial** susceptible de refuncionalización y puesta en valor.

El Plan Estratégico (2000) en su etapa de diagnóstico expresa: “La ciudad se extendió rodeando estos espacios, generando de este modo interrupciones en el tejido urbano. Esta situación dificultó la prolongación de la trama circulatoria, afectando consecuentemente la conectividad entre los distintos sectores. Asimismo se entorpeció el tendido de las redes básicas de infraestructura y la dotación de equipamiento, hecho que impactó negativamente en la calidad ambiental y en los valores del suelo de los sectores aledaños.” (Plan Estratégico Bahía Blanca, 2000: 114)

El problema de la traza del sistema ferroviario y sus tierras vacantes, ha estado presente en diversos planes de ordenamiento urbanos formulados en la ciudad. Desde principios del siglo XX se realizan Planes Ordenadores⁶ debido a la necesidad de planificar el desarrollo de la ciudad, pero dicha problemática es planteada a partir de mediados de siglo, cuando los efectos territoriales de la desactivación ferroviaria se evidencian con más fuerza.

No obstante, el principal obstáculo que presenta el gobierno local para intervenir con un proyecto urbano integral, es su situación dominial, la falta de apoyo financiero del Estado Nacional y Provincial y el desinterés del sector privado.

Proyecto de reestructuración de accesos ferroviarios al Área Metropolitana de la Bahía Blanca (AMB)

Especial atención merece el actual proyecto ferroviario regional, presentado al Gobierno Nacional, con el objetivo de solicitar apoyo económico para financiar la reestructuración de los accesos ferroviarios del Área Metropolitana de la Bahía Blanca (AMB); el mismo se encuentra en etapa de evaluación.

El AMB se define como una región conformada por los Municipios de Bahía Blanca y Coronel Rosales, en lo que se encuentran las localidades de General Cerri, Grumbein, Bahía Blanca, Ing. White y Punta Alta. Se define como tal por su intercambio diario de flujo de personas que se trasladan a sus puestos de trabajo entre las mencionadas localidades, mayoritariamente puestos urbanos. A su vez, el AMB sirve a la exportaciones y movimientos de importaciones volúmenes de mercancías que necesitan de infraestructura adecuada.

El proyecto de reestructuración ferroviaria es auto convocado por los actores sociales y productivos de la AMB: ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes), Municipio de Bahía Blanca, Base Naval Puerto Belgrano, Ferro Expreso Pampeano S.A., Municipio de Coronel Rosales, Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca., Ferrobaires, Ferrosur Roca S.A y Puerto Rosales.

La propuesta se sustenta en los ingresos⁷ que aportada al tesoro nacional la actividad exportadora que se genera en los puertos de ultramar del AMB y en las necesidades de

⁶ El primer Plan Regulador para Bahía Blanca fue diseñado por el arquitecto Faure Dujarric en el año 1909.

⁷ Para el año 2004 los ingresos por exportaciones de la zona aduanera del AMB ascendieron los 6.600 millones de pesos y el tesoro nacional recibió 1200 millones de pesos.

inversiones en operatividad, vías, inmuebles y demás infraestructura para satisfacer las demandas locales y nacionales.

Como consecuencia del proceso de desinversión nacional en infraestructura ferroviaria que viene sufriendo la zona hace más de 40 años, que se refleja en el levantamiento y clausura de vías; se generan en la actualidad problemas de congestión del transporte automotor de camiones (el cual tuvo un importante incremento en las últimas décadas); espacios vacantes e instalaciones en desuso en el interior de las ciudades y demoras en el transporte ferroviario de carga para llegar al área portuaria por tener que transitar zonas densamente pobladas.

Teniendo como premisa facilitar los accesos del transporte ferroviario de carga al puerto, área industrial y zona franca y del transporte interurbano; se propone la reestructuración de los ferroviarios del AMB a través de la inversión en infraestructura y operatividad para satisfacer demandas propias y nacionales por más de 10 años y la utilización de materiales y técnicas que amorticen los bienes en 30 años de servicios⁸.

Una de las principales propuestas a destacar por sus características y relación con el presente trabajo, es la de liberar los tramos de vías que se encuentran dentro del área urbana, de trenes de carga y interurbanos de pasajeros (Figura N° 2). Para eso se propone generar una nueva troncal por fuera del área urbana central, que permita a los trenes de carga ingresar directamente a un nuevo complejo multimodal de carga de Loma Paraguaya y al transporte interurbano a las nuevas estaciones Bahía Blanca Central y Punta Alta Central.

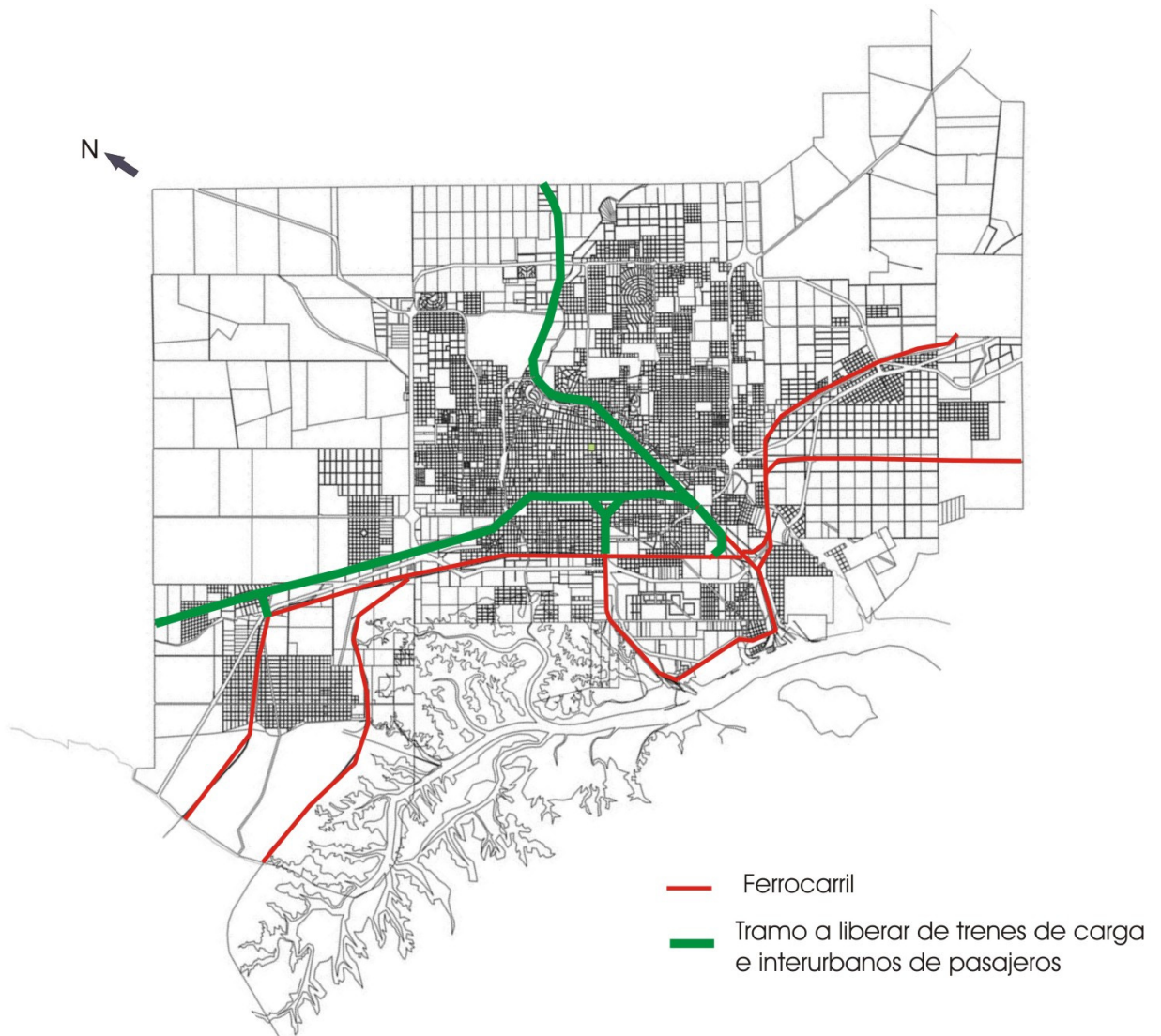
La puesta en marcha de esta propuesta permitirá desarrollar en el tramo de vías liberadas, un transporte liviano de pasajeros intraurbano, a la vez que se le otorga continuidad a muchas calles, conectando sectores de la ciudad. Por otra parte, se convierte en una oportunidad concreta para proyectar una propuesta viable de revitalización urbana de un importante sector de la ciudad.

Este proyecto de transporte de ferrocarril de ciudad se denomina: MAB (Metro del Área de la Bahía). Es un sistema metropolitano de trenes, compuesto por tren en las vías principales, metro en las vías interiores y tranvías en las calles urbanas.

En resumen, el proyecto de reestructuración de los accesos ferroviarios del AMB, busca el reintegro territorial por los ingresos que genera al tesoro nacional, que contribuya al desarrollo económico y social de la región y reinvertir el proceso de desinversión que se viene produciendo en el sector.

⁸ Para el año 2015 se estima un tránsito de 84 trenes de carga diaria de 1200 a 2000 toneladas y 40 de pasajeros interurbanos y regionales diarios

Figura N°2: Propuesta de liberación de tramos ferroviarios



Fuente: Rosake, 2007. Plano Base: Departamento de Planeamiento Urbano, Municipalidad de Bahía Blanca .

CONSIDERACIONES FINALES

Toda actividad social, y en particular, las actividades que se desarrollan durante el tiempo de ocio, establecen, además de relaciones interpersonales, relaciones con el espacio vinculado a dicha actividad. La importancia que los mismos revisten en la vida de las personas (relaciones sociales, acercamiento a la naturaleza, posibilidades de encuentro), se deriva del uso que se hace de ellos, de la calidad, accesibilidad y la capacidad de elección del individuo.

Las actividades de ocio, por su parte, resultan una clara derivación de la propia existencia de las ciudades, a las cuales demandan unas exigencias espaciales indispensables para su concreción.

La recuperación de espacios degradados, vía su refuncionalización como espacios con finalidad de ocio, contribuye a la revitalización urbana, la recualificación de su entorno, la mejora de la calidad de vida de los residentes y la ampliación de la oferta de recreativa de la ciudad.

Desde esta perspectiva, el arroyo Napostá se observa como uno de los ejemplos de revitalización y revalorización de espacios urbanos degradados a partir de su incorporación como un espacio con alta calidad paisajística, que ha logrado integrar un sector que representa, en la actualidad, el de mayor valoración por los habitantes y los visitantes de la ciudad.

En relación al ferrocarril, las instalaciones en desuso de alto valor patrimonial y las tierras vacantes con una ubicación privilegiada en la ciudad, se presentan como oportunidades para la revitalización urbana a través de su refuncionalización como espacios destinados al uso turístico – recreativo.

La refuncionalización y puesta en valor del patrimonio ferroviario debe formar parte de un proyecto integral destinado a mejorar la imagen de la ciudad y dinamizar espacios urbanos degradados. Es función de la administración pública integrar este patrimonio industrial a las políticas de revitalización urbana y evitar actuaciones aisladas y “territorialmente enclavadas” (Serrano, D., Carranza, X., 2006) que generen un nuevo espacio urbano segmentado, en beneficio de un sector de la sociedad que tiene acceso a ellos y en detrimento de un desarrollo armónico de la ciudad.

Para consolidar una ciudad como un destino turístico, es necesario entenderla como el “lugar” del residente y del visitante. Por lo tanto, las políticas urbanas públicas deben ir más allá de la rentabilidad económica y atender a la función de lugar de interacción humana que ejercen las ciudades y asegurar el derecho al disfrute de espacios de ocio y el acceso a la cultura de toda la sociedad. Es tiempo de que la ciudad cuente con espacios de ocio que respondan al fin social exigido por el momento contemporáneo.

BIBLIOGRAFÍA

- BEIER, L. (2003). *Estudio de la demanda turística potencial derivada en el Partido de Bahía Blanca*. Tesis de grado. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur.
- BENITO DEL POZO, P., LÓPEZ GONZÁLEZ, A. (2006). *El uso turístico del patrimonio industrial en las ciudades*. X Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación. Cuenca. España.

- ERCOLANI, PATRICIA (2005). *Configuración socio-espacial urbana: el espacio del ocio en Bahía Blanca. Estado actual y propuestas de futuro*. Tesis Doctoral. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur.
- HIDALGO GILART, PALACIOS, GARCÍA (2006). *El patrimonio industrial: un elemento de dinamización urbana en Madrid*. X Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación. Cuenca. España.
- MUNICIPALIDAD DE BAHÍA BLANCA (2000). *Plan Estratégico Bahía Blanca*.
- ONABE, MUNICIPIO DE BAHÍA BLANCA, BASE NAVAL PUERTO BELGRANO, FERRO EXPRESO PAMPEANO S.A., MUNICIPIO DE CORONEL ROSALES, CONSORCIO DE GESTIÓN DEL PUERTO DE BAHÍA BLANCA., FERROBAIRES, FERROSUR ROCA S.A Y PUERTO ROSALES. *Proyecto de reestructuración de accesos ferroviarios al Área Metropolitana de la Bahía Blanca*.
- PRECEDO LEDO, A. (1996). *Ciudad y desarrollo urbano*. Ed. Síntesis. España.
- SERRANO MIRACLE, D. (Profesor responsable), CARRANZA TORRALBA, F. (2006). Módulo 4: *Los Instrumentos de gestión territorial del turismo*. Master en Gestión de Destinos Turísticos Locales. Escola Universitaria D'Hoteleria i Turismo. Universidad de Barcelona.
- SECRETARÍA DE TURISMO DE LA NACIÓN (2005). *Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable: Argentina 2016*.
- VERA, F (coordinador). (1997). *Análisis territorial del Turismo*. Ed. Ariel. Barcelona. España.
- ZÁRATE, M. (1991). *El espacio interior de la ciudad*. Ed. Síntesis. España.
- ZINGONI, J.M., (1996). *Arquitectura industrial: ferrocarriles y puertos*. EdiUNS. Bahía Blanca, Argentina.