

# **CAMBIOS ESPACIALES Y LOS IMPACTOS AMBIENTALES EN EL TURISMO EL CASO DE PIRIAPOLIS**

**Mercedes Casciani\***

## **Introducción**

EL turismo de tipo masivo ha sido practicado a nivel mundial durante décadas y su crecimiento ha generado toda una serie de efectos sobre el medio ambiente. Las ganancias económicas de este tipo de turismo hace que esta actividad sea la tercera más rentable del planeta en términos de ingreso de divisas. Este beneficio económico trae aparejado un costo ambiental, que no es tan rentable a mediano y largo plazo, ni para el medio natural, ni para la población residente, ni para el propio visitante.

El turismo exige el desarrollo de infraestructuras que inevitablemente, transformarán el aspecto físico y social de una determinada región, y aquellas modificaciones que no se hayan planificado, podrían afectar la calidad ambiental socio-natural, que constituyó el atractivo inicial para el visitante, lo que convertiría al turismo en una actividad depredadora. Por supuesto, el turismo como actividad social no es la responsable de todos estos deterioros, sino una mala planificación y una peor gestión de los sectores que se encuentran a cargo de tal responsabilidad.(ACERENZA)

En el marco de una nueva revolución tecnológica y enfrentando las problemáticas ambientales, han surgido valores y estilos de vida que de alguna manera están incidiendo en el mercado turístico mundial.(MOLINA)

En este contexto entonces, surge la necesidad de un turismo sostenible, donde la calidad ambiental y el éxito del desarrollo turístico sean inseparables.(O.M.T.)

## **Piriápolis en el turismo del Uruguay**

La costa uruguaya se extiende 670 km sobre el Río de la Plata y el Océano Atlántico, y presenta diferentes características. El caso estudiado corresponde a una sucesión de playas arenosas separadas por puntas rocosas.

En esta zona se ha desarrollado la mayor actividad turística del país en la modalidad de sol y playa; de dos formas: espontánea o establecida. En esta última categoría ubicaríamos a Piriápolis, es decir, con características de balneario implantado, consolidado, en cierta medida "controlado" su crecimiento y con modalidades de estilo urbanístico(O.P.P et al)

---

\* Estudiante de la Licenciatura de Geografía.Universidad de la República.Facultad de Ciencias.  
Departamento de Geografía

Para el Uruguay el turismo representa un 30 % de las exportaciones. La mayor fuente turística proviene del mercado regional con amplia predominancia del argentino que se suma a las corrientes nacionales.

Durante años, Piriápolis se ha ubicado en el tercer lugar en cuanto al ingreso de divisas por la actividad turística, después de Montevideo y Punta del Este.

Por diferentes aspectos, el balneario estudiado ocupa una situación muy particular con respecto a los centros turísticos del país. Se encuentra localizado en el departamento de Maldonado, a 100 km de la capital del país y a 30 km de Punta del Este, sobre un sector de la costa platense orientado hacia el SW. Es un área de serranías de origen cristalino donde conviven: montes nativos, artificiales y fauna autóctona, con playas en su mayoría de arena fina media, intercaladas con algunas puntas pedregosas junto al agua.

Esta combinación es paisajísticamente excepcional, dentro de la costa nacional.

Es el único centro turístico que posee el país, surgido y planificado como tal, a fines del siglo pasado. Su creador, Francisco Piria fue un inversor inmobiliario que con su propio capital y sin recibir ayuda estatal, fundó en 1890 un establecimiento rural con el fin de abastecer su futura obra. Luego construyó el balneario cuyo plan urbanístico, intentó ser una réplica de los centros turísticos europeos de la época, tomando como modelo, entre otros, el balneario francés de Niza. El turismo practicado estaba enfocado a vencer las distintas dolencias, promover el descanso y mejorar la salud, por esa razón se hicieron conocidos los baños termales, los paseos por las sierras y parques arbolados.

La propaganda era financiada en forma privada y se difundía en Montevideo y en el mercado bonaerense al cual se destinaba un 75% de la folletería, tal es así que su mayor obra hotelera inaugurada en 1930 fue denominado Argentino Hotel, al igual que el sector más importante de la rambla costanera llamado Rambla de los Argentinos.

Las vías de acceso por donde ingresaban turistas al balneario en principio eran férreas o marítimas a través del puerto. Luego, con el desarrollo de las carreteras aparecieron el autobús y el automóvil.

Relevante sería señalar que posteriormente a su época de oro(1915-1930), este balneario, dejó de ser el centro atractivo original de los grandes flujos de turistas. El tipo de turista que frecuenta esta ciudad balnearia, alterna con ese ritmo más bien familiar, que ve en este entorno geográfico, un refugio del bullicio urbanístico y turístico que caracteriza otros centros. La mayoría de los visitantes son argentinos, uruguayos y algunos brasileños.

La población permanente de la ciudad ha crecido a un ritmo relativamente lento, que según el censo de 1963 alcanzaba a 4500 habitantes, mientras que en 1996 llega a 7500 pobladores.

En lo referido al alojamiento, Piriápolis posee una gran concentración de hoteles ya incluidos en la oferta de otros tiempos. Actualmente la cantidad de hoteles llega a 37, de los cuales más del 40 % se concentra en la rambla costanera. A esta oferta de hospedaje se suman las casas de alquiler y campings.

El turismo uruguayo se encuentra íntimamente ligado al clima, pautado por la estacionalidad templada, desarrollándose a pleno en los meses de verano, cuando se registran las mayores temperaturas del año. Piriápolis se caracteriza por tener una alta temporada estival que corresponde a los meses de enero y febrero, pudiéndose agregar en esta categoría carnaval y semana de turismo (Semana Santa). La temporada media incluye los meses de diciembre y marzo, el resto del año se considera baja temporada. Una excepción a la regla lo constituye el Argentino Hotel, que incorpora en su funcionamiento otros servicios, permitiéndole romper en cierta medida con la marcada estacionalidad.

Piriápolis establece, casi desde su origen, una relación muy estrecha con los balnearios menores ubicados sobre la costa que lo circundan; hacia el oeste, el balneario Solís, Las Flores, Bella Vista, Playa Verde, Playa Hermosa, Playa Grande y hacia el este, Punta Colorada y Punta Negra.

Al comienzo, se desarrollaron los balnearios al oeste de Piriápolis mientras que la faja costera al este es la que ha presentado en los últimos años un mayor crecimiento dinámico, seguramente vinculado a la oferta de tierra, a su calidad paisajística y a su proximidad con Punta del Este.

Resulta evidente, que Piriápolis proporciona casi todos los servicios que demanda cada balneario de la zona costera inmediata, por ello, el Ministerio de Turismo en sus estadísticas engloba todo el área bajo la denominación de la ciudad. De tal modo, la ciudad balnearia se ha convertido en un centro hegemónico en cuanto a la oferta de servicios de alojamiento, alimentación, transporte, centros de diversión, agencias de viajes, etc.

De alguna forma está sucediendo en todo el país, como reflejo de la realidad turística internacional, una nueva modalidad de turismo conocida como turismo de estancia o de chacra. Existen circuitos que se ofrecen en las agencias de turismo de Piriápolis, para conocer y disfrutar la vida de las zonas rurales.

El atractivo paisajístico del área, posibilita una combinación de actividades como caminatas, escaladas de cerros, cabalgatas, baños de sol y playa y a su vez la facilidad de contar con casi todas las necesidades urbanas satisfechas, lo cual, permite conformar un amplio espectro de turistas.

A poco más de 10 kilómetros de allí, se encuentra la localidad de Pan de Azúcar (alrededor de 7000 habitantes), la cual, ha mantenido una estrecha relación con Piriápolis, desde los orígenes del balneario.

Cada año, cuando comienza la época veraniega, un gran número de sus habitantes se traslada desde Pan de Azúcar a trabajar en Piriápolis, como personal de hoteles, restaurantes, transporte, entre otros servicios, funcionando como localidad dormitorio del balneario. También ofrece mano de obra para las actividades de construcción edilicia que se llevan a cabo en Piriápolis y sus alrededores. Por otro lado, cuando la capacidad de alojamiento se encuentra colmada, incluso cuando hay cierto sector de la

población residente que ofrece lugar en sus casas particulares en el balneario, Pan de Azúcar dispone de alojamiento en forma bastante artesanal, de acuerdo con información obtenida de la Asociación de Fomento y Turismo de Piriápolis.

Durante el resto del año se puede afirmar que existe una relación cotidiana entre ambos centros, considerando la alta frecuencia de servicios de una empresa de transporte local, que transita además, por otros centros poblados de la zona.

### **Cambios relevantes**

Durante años los residentes de Piriápolis estuvieron reclamando por la remodelación del puerto y finalmente el proyecto es una realidad; es un puerto deportivo con capacidad para 282 embarcaciones.(1)

El puerto se encuentra ubicado al pie del cerro San Antonio en el sector SE de la ciudad, a 800 metros aproximadamente de la playa, frecuentada por un número importante de turistas.

Este proyecto fue financiado con un préstamo del BID, y recursos presupuestales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas; siendo la empresa adjudicataria de la licitación internacional un consorcio integrado por varias empresas argentinas.

Es pertinente mencionar que no se realizó el estudio de impacto ambiental de la Dirección Nacional de Medio Ambiente, porque el proyecto es anterior a la reglamentación de la ley de Evaluación de Impacto Ambiental aprobada en 1994. Por otra parte, a pesar de ser un puerto deportivo, como sucede en otros casos, se encuentra bajo la jurisdicción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en vez de estar bajo la órbita del Ministerio de Turismo, en tanto prestador de servicios en esa actividad.(2)

El actual titular del Ministerio de Transporte y Obras Públicas establece que el puerto no ha sido planteado para uso comercial, es decir para la entrada de ferrys rápidos, pues considera incompatible la llegada de un ferry tal cual fue planeado en el proyecto original, ya que los barcos deportivos serán de 10 a 15 metros de largo y se verían sometidos a las olas de 1 metro que levanta un barco comercial.(2)

No queda claro cómo se manejará la situación de las playas en relación al puerto, dado que las mismas ya presentan obras anteriores de espigones para recuperarlas. La rambla costanera con su muro vertical de principios de siglo ha provocado un paulatino retroceso de la playa debido a la erosión litoral, originando un fenómeno difícil de controlar si no se alimenta la zona artificialmente. Tampoco se ha mencionado la posible contaminación que provocaría la entrada y salida de yates y las dependencias comerciales que se instalarían en relación a la futura actividad portuaria.

En torno al puerto se han creado grandes expectativas aumentando los valores inmobiliarios e instalándose locales comerciales de artículos de primera necesidad. Los empresarios hoteleros están reciclando la parte edilicia, adaptando las necesidades al turismo actual y potencial al que el funcionamiento del puerto daría lugar.

Sobre la rambla costanera de la ciudad de Piriápolis se construyó una torre de apartamentos de 45 mts. de altura por una importante firma que opera en la capital, en

Punta del Este y en San Pablo; mucho ha dado que hablar la autorización para poder erigir esta construcción, pero es en diciembre de 1991 que se da el fallo favorable por parte de la Junta Departamental de Maldonado, autorizando pedidos de tolerancia y excepciones a la normativa vigente(3). El símbolo que identifica e individualiza a Piriápolis paisajísticamente desde sus orígenes, cerros-playas, se ve amenazado visualmente por ésta construcción que se yergue sobre la rambla costanera.

La misma firma ha colocado propaganda en algunos terrenos frente a la rambla costanera, lo que podría dar lugar a futuras edificaciones similares.

La empresa de transporte, Buquebús, que une los puertos de ambas márgenes del Plata ha anunciado la llegada al nuevo puerto deportivo de un ferry rápido, que puede transportar 1250 pasajeros, 245 autos y 4 autobuses. Esta embarcación fue construída para cubrir la línea Buenos Aires - Piriápolis, aún en curso de concretarse, a pesar de haber sido autorizada en la administración ministerial anterior para realizar viajes en la estación estival, mientras que en invierno navegaría en aguas europeas. Por otra parte, la empresa está construyendo otra embarcación de dimensiones menores que la anterior.(4)

En una entrevista realizada a la contadora del hotel más importante de la ciudad balnearia, afirmó que la entrada del ferry es factible por la presencia del Argentino Hotel y ,obviamente, un desafío para ese hotel y para el resto del balneario.

De no planificarse la circulación en las vías de acceso al puerto, principalmente en las carreteras que comunican Piriápolis y Punta del Este se producirían embotellamientos en los momentos de embarque de vehículos y pasajeros. Es notorio, que el balneario no cuenta con un muy amplio espacio físico, pues se encuentra limitado por las laderas de los cerros.

### **Comentarios y conclusiones finales**

Los impactos socio-económicos surgidos a partir de estos cambios repercutirán no sólo en el balneario sino en la región circundante, generando empleos directos e indirectos vinculados sobre todo a la nueva actividad portuaria. A su vez, se ha dinamizado el mercado inmobiliario y existe una gran expectativa por parte del sector hotelero de funcionar a pleno.

A estos efectos, se une la tendencia de los nuevos turistas a alejarse del centro de la ciudad, en busca de lo que en otro momento Piriápolis ofreció: esa relación a escala humana y personalizada de balneario familiar que hoy aparece invadida por grandes firmas y por el excesivo tránsito que circulará por las estrechas calles de esta planta urbana, de estilo mediterráneo de 1900.

Los impactos culturales se pueden evaluar como hechos que ya están ocurriendo -caso de la polución visual- y los impactos a mediano plazo que afectarán la calidad de los elementos naturales y sociales que se identifiquen con el área.

La principal consecuencia, de todos los cambios surgidos en este sector de la costa de alto valor escénico, parece ser el cambio de rol, o la extensión del mismo, sirviendo ahora, como nexo para transportar viajeros con origen en Buenos Aires y destino Punta del Este.

Todo aparenta conducir a este fin: Piriápolis no como un centro turístico que ha estado dormido y resurge ahora por el redescubrimiento de sus atractivos naturales o sus peculiaridades históricas y urbanísticas sino como un punto donde se disminuirían tiempos y costos económicos en un inexorable viaje al gran centro turístico del este.

Como toda obra de gran envergadura sería de esperar que los agentes públicos, privados y la población local, en forma conjunta, estuvieran definiendo planes de manejo para la gestión del ordenamiento territorial de ese espacio.

Considerando al turismo como una industria, y al igual que tantas otras actividades económicas, dependiente de la apropiación y explotación de la naturaleza y de las sociedades locales (MENDONCA), resultaría indispensable una planificación del área, pautando líneas, que respeten el medio ambiente minimizando los impactos negativos en función de un desarrollo sostenible a largo plazo.

## Notas

- 1 El País 27/08/94 "Nuevo puerto de Piriápolis transformará una extensa zona de alto valor turístico"
- 2 El País 16/6/96 "El puerto deportivo: viento en popa"
- 3 Brecha 14/2/92 "No siempre el hormigón es progreso"
- 4 El País 20/10/96 "El monocasco más grande del mundo"

## Bibliografía

MOLINA, Sergio."Ecología y turismo".Editorial Trillas.  
México,1991

MEMDONCA, Rita."Turismo ou meio ambiente: uma falsa oposicao?"  
en Turismo Impactos socioambientais. Analía Ines G. de Lemos  
Editorial Hucitec. Sao Paulo, 1996

O.M.T."El Desarrollo sostenible". Madrid,1993

ACERENZA, Miguel A."Administración del Turismo".  
Editorial Trillas. Mexico,1991

O.P.P.-O.E.A.-B.I.D."Estudio Ambiental Nacional". Washington D.C.,1992

MARTINEZ CHERRO,Luis."Por los tiempos de Francisco Piria".  
Editorial Banda Oriental. Montevideo,1991