

## Turismo y proyectos urbanos: la transformación de la vieja estación ferroviaria de Gualeguaychú [Entre Ríos, Argentina] en el corsódromo

### Diego Kuper



Geógrafo, Magister en Planificación Urbana y Regional, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires (UBA). Buenos Aires [Distrito Federal], Argentina. <dikupe@hotmail.com>.

**V Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo.** Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio [Universidad Politécnica de Catalunya]; Instituto de Arte Americano [Universidad de Buenos Aires]; Instituto del Conurbano [Universidad Nacional de General Sarmiento]. Barcelona [España]; Buenos Aires [Argentina], jun., 2013. [Conpadre n.15/2013].

### Resumen

El turismo viene adquiriendo una creciente y notable importancia como fenómeno social en todo el mundo. Se han venido difundiendo nuevas formas de hacer turismo y han surgido nuevos destinos turísticos diferentes a los tradicionales de "sol y playa", entre ellos, las ciudades. Paralelamente, en las últimas décadas muchas ciudades han implementado métodos novedosos de gestión y planeamiento, presentados como superadores de los métodos tradicionales, siendo uno de los mayormente difundidos los denominados proyectos urbanos. Este trabajo tiene por objetivo general analizar estas cuestiones para el caso de Gualeguaychú [Entre Ríos], Argentina, destino turístico nacional de consolidación reciente cuyo principal atractivo es el carnaval. Específicamente, se analiza la reconversión con fines turísticos del antiguo predio de la estación ferroviaria, que ha dado como resultado su transformación en el "corsódromo", equipamiento y atractivo turístico fundamental pues en él se realiza el desfile de las comparsas del carnaval.

### Palabras Clave

Gualeguaychú, Argentina, turismo, proyectos urbanos.

### Tourism and urban projects: the Gualeguaychú's [Entre Ríos, Argentina] main train station transformation into a stadium-like facility for parades

### Abstract

Tourism is a continuously growing worldwide social phenomenon. Newly arising ways of tourism and new destinations (for example, cities), different from traditional "sun and beach" seaside destinations, have gain importance. At the same time, most cities have been implementing new management and planning approaches in the last decades. One of the most frequently applied is the modality conventionally labeled as "urban project". This paper addresses the result of this strategy in the case of the city of Gualeguaychú [Entre Ríos], Argentina, a national touristic destination recently consolidated as an epicenter of summer time carnival activities. The transformation of the city's main train station into a stadium-like facility for parades is studied.

### Keywords

Gualeguaychú, Argentina, tourism, urban projects.

## 1. Introducción

En las últimas décadas, el turismo viene adquiriendo una creciente y notable importancia como fenómeno social en todo el mundo. Así, viene observándose que cada vez más personas hacen turismo, las actividades económicas relacionadas tienen una presencia cada vez más importante y es creciente el interés de los distintos gobiernos sobre el tema (MEETHAM, 2001; GOTHAM, 2002).

Asimismo, se han venido difundiendo nuevas formas de hacer turismo (MARCHENA GÓMEZ, s/f), han surgido nuevas ofertas turísticas y han surgido nuevos y diversos destinos turísticos (diferentes a los tradicionales de “sol y playa”) lo que ha conllevado la valorización de los más diversos atractivos. Entre ellos, las ciudades que se han convertido en destinos atractivos para los cada vez más difundidos turismos culturales. En muchos casos, esta valorización de nuevos atractivos ha involucrado la reconversión de infraestructuras y equipamientos urbanos antiguos que, habiendo perdido sus funciones originales pero cargados de valor social (ya sea por su emplazamiento o por sus cualidades patrimoniales), han sido convertidos en atractivo y soporte de la actividad turística.

Como parte de este contexto, en Argentina el turismo también viene creciendo de manera significativa dado que gran parte de sus territorios y ciudades están atravesando intensas transformaciones en función del mismo, convirtiéndose en un objeto protagonista de intervención y de acciones por parte de los distintos gobiernos, especialmente aquellos locales.

De manera paralela, en las últimas décadas las diversas ciudades han venido adoptando métodos novedosos de gestión y planeamiento (presentados como superadores de los métodos tradicionales asociados al período de auge del estado benefactor) con el objetivo de enfrentar los efectos negativos derivados de los cambios que venían observándose en las ciudades en cuanto a su perfil productivo, principalmente la desindustrialización o directamente la desaparición de su base industrial. Entre estos métodos novedosos, uno de los mayormente difundidos fueron los denominados proyectos de intervención urbana o proyectos urbanos. Los mismos se caracterizaron por la intervención sobre fragmentos o sectores estratégicos de la ciudad (especialmente áreas de propiedad pública vacantes o abandonadas que iban surgiendo como consecuencia de este cambio en el perfil productivo) con el objetivo de generar un impacto positivo y duradero en la imagen urbana existente (TERÁN TROYANO, 1996; NOVICK, 2003; PIERRO, PODESTÁ Y KULLOCK, 2004).

Este trabajo tiene por objetivo general analizar estas cuestiones y procesos para el caso de la localidad de Gualeguaychú, provincia de Entre Ríos (Argentina). Gualeguaychú es un destino turístico nacional de consolidación reciente que, en las últimas décadas, muestra un notable auge a partir de la valorización del carnaval como atractivo turístico, al tiempo que el turismo ocupa un papel cada vez más importante como estrategia para el desarrollo local, razón por la cual es incentivado por diversos actores. Específicamente, el trabajo analiza el proceso de reconversión y valorización con fines turísticos del antiguo predio de la estación ferroviaria de la ciudad de Gualeguaychú, el cual puede ser entendido bajo los preceptos de los proyectos urbanos. Este proceso ha dado como resultado la creación del “corsódromo”, equipamiento y atractivo turístico fundamental pues en él se realiza el desfile de las comparsas del carnaval.

El trabajo presenta algunos resultados de la tesis de Maestría en Planificación Urbana y Regional (Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires) defendida en el año 2011. Se plantea como hipótesis, que la ciudad de Gualeguaychú, lejos de ser un lugar "contenedor" de la actividad turística (el lugar donde se hace turismo), puede ser vista simultáneamente como un producto de la actividad turística (transformada por y para el turismo) y un medio que permite su concreción, en tanto ofrece los servicios y equipamientos necesarios para que se desarrolle la actividad turística como ser un atractivo turístico en sí mismo. De manera relacionada, se plantea, a partir del caso de Gualeguaychú, que los proyectos urbanos en tanto método de gestión y planeamiento de las ciudades, han sido aplicados como estrategia para la conversión o adaptación de las ciudades en destinos turísticos o en función de las necesidades turísticas.

Para dar respuesta a los objetivos planteados y probar las hipótesis propuestas, se elaboró una estrategia metodológica de tipo exploratoria de carácter cualitativa, tradicionalmente utilizada en ciencias sociales. Mediante la elaboración de un marco conceptual, se interpretaron los procesos y formas particulares de transformación turística de la ciudad de Gualeguaychú con la intención de enriquecer el marco conceptual elaborado y dar respuesta a los objetivos planteados. En este sentido, se indagó sobre el perfil socioeconómico actual e histórico de la ciudad de Gualeguaychú, sobre las modalidades y productos turísticos ofrecidos y sobre el origen y la evolución del turismo. También, se indagó sobre las acciones y estrategias implementadas, por los distintos actores, vinculadas con el turismo y en particular con la reconversión del antiguo predio de la estación ferroviaria, los actores involucrados y sus intencionalidades.

Estas indagaciones se realizaron mediante la recolección de información secundaria (en el lugar de residencia del autor, Internet como en la localidad de Gualeguaychú) y mediante la producción de información primaria a través del relevamiento in situ de la localidad (con ayuda del registro fotográfico) y la entrevista en la localidad de Gualeguaychú con funcionarios estatales (actuales y anteriores), con miembros de organizaciones socioeconómicas locales vinculadas o no con el turismo, con empresarios y prestadores turísticos y con otros habitantes de la localidad.

El artículo se organiza presentando, en primer lugar, las principales cuestiones conceptuales que guían el trabajo. Posteriormente se presentan las principales características de Gualeguaychú como destino turístico y particularmente el proceso de reconversión del antiguo predio de la estación ferroviaria. El artículo concluye con el análisis del caso a la luz de las cuestiones conceptuales presentadas y con algunas consideraciones finales.

## 2. El turismo como actividad humana

Existe un amplio consenso en entender al turismo simultáneamente como una actividad humana recreativa y como una actividad económica vinculada con la prestación de servicios necesarios para llevarla a cabo. A pesar de que existen una variedad de definiciones, la definición formal o que prevalece acerca del turismo habla de un desplazamiento territorial que realizan ciertas personas o turistas con fines estrictamente no laborales (específicamente de recreación y esparcimiento) desde su lugar de residencia o de trabajo habitual hacia otro lugar que no es aquel de residencia o trabajo habitual por un período breve (una permanencia de por lo menos una noche e inferior a un año en este último lugar) y con la intención de re-

gresar a su lugar de origen (URRY, 1996; MEETHAN, 2001; BERTONCELLO, 2002; ALMIRÓN, 2004).

A pesar de su utilidad, especialmente operativa, para analizar el fenómeno del turismo, en este trabajo se opta por entender al mismo de una manera más amplia, si se quiere, pero sin desconocer que se trata de una actividad humana que se caracteriza por el desplazamiento de personas con fines de ocio. Es decir, el turismo es considerado como una actividad humana no aislada sino constitutiva de la dinámica social general, que no es sólo producto de los condicionamientos del orden social (estructura) en el cual está inserto sino también es una actividad que participa en la constitución de ese orden (BERTONCELLO, 2002).

Esta última definición permite no sólo reconocer la intervención de múltiples dimensiones de lo social (económica, cultural, política, etc.) y el accionar de diversos tipos de personas y grupos sociales guiados por distintos valores, intencionalidades y lógicas, sino también reconocer que se trata de una actividad humana que va transformándose en el tiempo y que se manifiesta o tiene consecuencias territoriales de maneras muy diversas en distintos lugares.

### 2.1. La dimensión temporal del turismo

Con respecto a la dimensión temporal, se puede afirmar que el turismo como actividad humana tiene su origen en directa asociación con el surgimiento de la modernidad por ser el momento histórico en el que se van constituyendo dos esferas nítidamente diferenciadas y opuestas de la vida social: una de ocio y otra de trabajo (MEETHAN, 2001; BERTONCELLO, 2002). En este sentido, el primer gran antecedente es el denominado "Gran Tour clásico" que empezó a constituirse hacia fines del siglo XVII, se desarrolló ampliamente durante todo el siglo XVIII y se extendió prácticamente hasta los inicios de la Primera Guerra Mundial (MEETHAN, 2001; BERTONCELLO, 2002). El mismo tuvo a las ciudades como principales protagonistas y en Europa los destinos de visita predominantes fueron aquellos lugares de la cultura antigua y renacentista como Roma, Florencia o Atenas.

Sin embargo, la forma de hacer turismo fue cambiando durante todo el siglo XX. Así, desde principios y predominantemente durante mediados de este siglo, el turismo se fue difundiendo entre sectores cada vez más amplios de la sociedad, a partir del momento en que el tiempo libre empezó a significar simultáneamente una aspiración y un derecho de los trabajadores (conquista social) y a la vez, desde la perspectiva empresarial, empezó a ser visto como un momento de restauración de la fuerza de trabajo necesario para asegurar su productividad (URRY, 1996; BERTONCELLO, 2002). El turismo fue perdiendo el carácter privilegiado, de prestigio y erudición. También, fue dejando de ser una práctica elitista de la nobleza, de las aristocracias y de la gran burguesía como en el caso del "Gran Tour" para extenderse a la totalidad de la burguesía y, posteriormente, a las crecientes clases medias y obreras que empezaron a contar con recursos económicos para practicarlo (MAZÓN, 2001).

Esta nueva forma de hacer turismo, comúnmente denominado "masivo", se caracterizó por ofrecer pocos productos que se diferenciaban poco entre sí en virtud de la moda, de los segmentos específicos del mercado y de las variaciones estacionales, elaborados en condiciones de producción masiva y estandarizada y disponible para la mayor cantidad de consumidores-turistas posibles. Por este motivo el turismo fue transformándose en un importante negocio, adquiriendo un significado económico como industria (URRY, 1996; MAZÓN, 2001).

A su vez, el turismo “masivo” se concentró temporalmente durante los meses vacacionales, especialmente en el verano y en coincidencia con las vacaciones del calendario escolar. Espacialmente, se concentró en pocos destinos con gran capacidad de recepción, diferentes entre sí pero con rasgos compartidos (los destinos de sol y playa) donde gran número de turistas realizaban más o menos las mismas actividades y donde se ofrecían servicios y comodidades similares a los del lugar de origen de estos (MAZÓN, 2001; BERTONCELLO, 2002).

En Argentina la difusión de este tipo de turismo se produjo prácticamente de manera simultánea al resto del mundo. También tuvo un fuerte vínculo con el trabajo a través de su reconocimiento como derecho asociado al mismo. Se concentró temporalmente en el período vacacional de verano en coincidencia con las vacaciones del calendario escolar (turismo vacacional) y espacialmente en aquellos destinos con fuerte influencia de transporte automotor y ferroviario. Así, cobraron importancia los destinos de sol y playa en ciudades como Mar del Plata, Miramar, Necochea y surgieron nuevos balnearios en el litoral atlántico norte bonaerense. También fueron importantes los destinos turísticos de las sierras de Córdoba y San Carlos de Bariloche.

Lejos de desaparecer o perder su preminencia, desde el último cuarto del siglo XX hasta la actualidad, el turismo “masivo” fue complementándose con el surgimiento y expansión de nuevas modalidades y productos turísticos de gran heterogeneidad (cultural, rural, de naturaleza, ecológico, aventura, activo, patrimonial, etc.) conocidos simultáneamente bajo los nombres genéricos de “alternativos”, “de nichos”, “posfordistas” o “flexibles” (URRY, 1996; MAZÓN, 2001; MARCHENA GÓMEZ, s/f.).

Estas nuevas formas de practicar turismo se caracterizaron por apuntar a una limitada cantidad de turistas, con nuevos intereses, valores y mayores exigencias en cuanto a la demanda de información y conocimiento del producto, con demandas de ocio más específicas y alternativas a los productos litorales o de “sol y playa” y, fundamentalmente, con mayor capacidad de consumo económico. Además, no se limitaron exclusivamente al período vacacional generando la multiplicación de los desplazamientos durante todo el año, aunque por períodos menores con respecto al turismo masivo. Así, por ejemplo, se han venido difundiendo los mini turismos y “escapadas” de fines de semana o de fines de semana “largos” con días feriados muchas veces promovidos por los organismos estatales con claras intenciones de incentivar este tipo de movimiento turístico. A su vez, han aparecido una multiplicidad de nuevos destinos y atractivos turísticos orientados a los distintos nichos de las nuevas demandas turísticas. De esta forma, han surgido mercados turísticos más segmentados y diversificados (tendencia a los productos individuales o “a la carta”) no sólo socialmente sino también temporal y territorialmente, a través del desarrollo de nichos de consumo, el diseño estético y la publicidad (MEETHAN, 2001; MARCHENA GÓMEZ, s/f.).

En este contexto, el turismo en Argentina también se ha ido transformando, presentando características similares al resto del mundo. Se han ido valorizando los más diversos atractivos y se han multiplicado y diversificado los destinos turísticos que satisfacen ahora a las nuevas y diversas demandas (tanto de turistas nacionales e internacionales, sea en términos de disponibilidad económica, temporal como de gustos e intereses) cubriendo prácticamente la totalidad de la superficie nacional con actividades y atractivos turísticos concretos o potenciales a lo largo de todo el año (BERTONCELLO, 2002).



## 2.2. La dimensión territorial del turismo

Con respecto a la dimensión territorial, se considera que la misma posee una centralidad relevante para la comprensión del turismo a partir de entender que lo territorial es una parte constituyente de lo social. Esto significa entender, por un lado, que el territorio del turismo no es meramente un “contenedor” sino que puede ser visto como un producto (resultado) de la práctica turística y simultáneamente como un medio que permite su concreción. Por el otro, significa entender que el territorio del turismo como producto no es neutro, ni pasivo sino que es producido socialmente y por lo tanto no es estático sino que es algo dinámico y transformable (SÁNCHEZ, 1985; MEETHAN, 2001; BERTONCELLO, 2002). Es decir, el territorio del turismo es parte de un proceso social de valorización mediante el cual un territorio “original” se convierte o “turistifica” en uno nuevo, adaptado –en este caso– para el turismo o en función de las necesidades turísticas.

Estas transformaciones territoriales son producto de una diversidad de estrategias y acciones materiales y/o simbólicas realizadas por diversos actores, según sus intereses y lógicas y dan lugar a configuraciones espaciales específicas (BERTONCELLO, 2002). El objetivo de estas transformaciones o adaptaciones es básicamente para que los turistas puedan tener acceso a los atractivos turísticos que son, en definitiva, aquellos atributos, rasgos o también ciertas condiciones aptas y deseadas por los mismos de ciertos lugares, que motivan su desplazamiento y alrededor de lo cuales se organiza el turismo (BRITTON, 1991; BERTONCELLO, 2002).

Esto involucra necesariamente la existencia de un conjunto de infraestructuras y servicios que permitan la organización de la práctica turística como la permanencia en el lugar de destino, la realización de las distintas actividades recreativas o el mismo desplazamiento de los turistas (alojamiento, refrigerio, restauración, transporte, excursiones, etc.). Sin embargo, estas infraestructuras y servicios turísticos a la vez que permiten el acceso a los atractivos turísticos o son el soporte o asiento para el desarrollo de la actividad turística, también pueden coincidir materialmente o convertirse en atractivos turísticos (CRUZ, 2000).

En síntesis se puede afirmar que, esta perspectiva permite identificar y reconocer los cambios y transformaciones que en función del turismo el territorio va manifestando a lo largo del tiempo.

## 3. Los proyectos urbanos

Los genéricamente denominados “proyectos de intervención urbana” o “proyectos urbanos” consistieron en métodos novedosos de gestión y planeamiento de las ciudades que tuvieron su período de esplendor durante las décadas de 1980 y 1990 y aún siguen teniendo vigencia en la actualidad. Al igual que otros métodos novedosos (como el “marketing urbano” o el planeamiento estratégico), los proyectos urbanos se fueron difundiendo en el ámbito de la gestión de las ciudades como superadores de los métodos tradicionales, típicos del estado benefactor. Estos últimos eran criticados, desde amplios sectores sociales y profesionales, por su “gigantismo” y su perfil altamente tecnocrático, centralizado, burocrático y poco democrático. Pero fundamentalmente eran criticados, por su escasa capacidad de análisis y previsión de realidades sociales complejas, su relativa eficacia en cuanto a transformaciones concretas e influencia sobre la realidad (intentos costosos y poco exitosos) y por sus problemas de operatividad.

A su vez, los proyectos urbanos fueron surgiendo como respuesta a la crisis económica y social por la que venían atravesando muchas ciudades en el mundo. Básicamente, en las últimas décadas del siglo XX, las dinámicas y funciones productivas tradicionales de muchas de estas ciudades se fueron transformando, como consecuencia de la difusión a nivel mundial de nuevas lógicas y formas productivas. En especial, en vinculación a una creciente fragmentación operativa y dispersión geográfica de los procesos productivos (HARVEY, 1990; IANNI, 1999). De esta forma, muchas ciudades fueron perdiendo actividades económicas (desindustrialización o directamente la desaparición de su base industrial, disminución en la demanda de sus servicios tradicionales) y su crecimiento fue estancándose (HALL, 1996). Fueron problemáticas recurrentes el aumento de la pobreza y el desempleo, la constante escasez de recursos en el sector público cuyas cuentas se tornaron permanentemente deficitarias y el deterioro de grandes zonas y equipamientos urbanos, potenciados por el traslado de industrias, población y viviendas hacia áreas suburbanas.

Precisamente, los proyectos urbanos se destacaron como una forma de intervención unitaria, flexible y a corto plazo sobre fragmentos o sectores estratégicos de la ciudad (especialmente en lugares de propiedad pública) con el objetivo de generar un impacto positivo y duradero en la imagen urbana existente (CARMONA, 2005). Gran protagonismo tuvieron todas aquellas operaciones de renovación y reconversión urbanística de áreas degradadas y de espacios y edificios abandonados y “peligrosos” (asociados muchas veces con las funciones productivas tradicionales de las ciudades) los cuales contaban, generalmente, con buena conexión a áreas centrales y valor de interés patrimonial. Por ejemplo, puertos, playas del ferrocarril, fábricas, grandes almacenes, mataderos, cárceles, etc. En este sentido, fueron paradigmáticas las operaciones de remodelación de los llamados “waterfronts” y la construcción de grandes equipamientos como marinas, hoteles, centros comerciales, distritos de entretenimiento, estadios, edificios de oficinas, etc. (KUPER & BERTONCELLO, 2008) siendo los casos de los “docklands” de Londres y las áreas portuarias de Baltimore y Boston en Estados Unidos los más emblemáticos. También fue famoso el caso de Barcelona en ocasión de la organización de los Juegos Olímpicos del año 1992. En Argentina, el caso del antiguo Puerto Madero, desarrollado a partir de la década de 1990, ha sido sin dudas el más importante.

Todos estos proyectos tuvieron como común denominador el propósito de remplazar la visión instalada de “ciudad estancada” (derivada de la alteración de las dinámicas productivas tradicionales) por una visión más dinámica, atractiva y, posteriormente, provocar efectos similares (estilo “efecto dominó” o “derrame”) en otras áreas próximas físicamente o vinculadas funcionalmente (TERÁN TROYANO, 1996; NOVICK, 2003; PIERRO Y OTROS, 2004; CARMONA, 2005). Por este motivo para muchos autores, los proyectos urbanos se caracterizaron por ser un tipo de intervención que dependía menos de los planes y más de las oportunidades que se iban presentando sobre la marcha (BORJA & CASTELLS, 1997; HALL, 1996; TERÁN TROYANO, 1996; CARMONA, 2005), como por ejemplo la organización de grandes eventos deportivos, políticos, culturales, artísticos, etc., la necesidad de nuevas infraestructuras urbanas; la disponibilidad de tierras y edificios, las operaciones de prestigio o especulativas, etc. resultando en “una suma de intervenciones emblemáticas de marketing urbano” (NOVICK, 2003:71).

Otro rasgo común de los proyectos urbanos fue que, en términos generales, privilegiaron los aspectos morfológicos del espacio urbano mediante la aplicación de los conocimientos arquitectónicos. A su vez estuvieron orientados mayormente al asiento de actividades terciarias y a la realización de nuevas actividades recreativas y culturales (HALL, 1996;

GOTHAM, 2002; CARMONA, 2005; LUCHIARI, 2005), sectores de fuerte crecimiento y dinamismo. Por este motivo, muchas veces la intervención se redujo a cuestiones decorativas y de diseño urbano o puso énfasis en el embellecimiento y adaptación de sectores urbanos y edificios para su apreciación estética y consumo en actividades recreativas.

Los proyectos urbanos fueron impulsados, en general, por iniciativa pública o estatal. A diferencia de las formas tradicionales de planificar, los proyectos urbanos tuvieron como premisa institucional la asociación entre organismos públicos y capital privado y el rol mediador o promotor de los estamentos estatales. Así, fue común en estos proyectos que el estado invierta en programas no rentables (construcción de infraestructura, aporte de tierras, etc.), el sector privado invierta a través de emprendimientos económicos rentables y el resto de la sociedad civil reintegre las áreas objeto de intervención a la dinámica urbana a través del consumo de los bienes y servicios allí localizados (LUCHIARI, 2005).

#### 4. Gualeguaychú como destino turístico

Gualeguaychú es una localidad de más de 75 mil habitantes (según el Censo Nacional del 2001) que se ubica en el sudeste de la provincia argentina de Entre Ríos sobre la margen derecha del río Gualeguaychú (Figura 1). Fundada durante la época del Virreinato español del Río de la Plata, su posterior desarrollo como centro comercial, puerto fluvial y estación de ferrocarril –a partir de la segunda mitad del siglo XIX– estuvo vinculado con la expansión de las actividades agropecuarias de sus alrededores y en simultáneo con el crecimiento de estas actividades en el país. Como parte de este crecimiento, también funcionó un importante frigorífico que llegó a constituirse, hasta su cierre en la década de 1980, en el principal motor de la economía local. Sin embargo, en las últimas décadas Gualeguaychú ha ido modificando su perfil socioeconómico como consecuencia del retroceso de la actividad agropecuaria, el cierre del frigorífico y del simultáneo surgimiento y crecimiento del turismo, mostrando actualmente un notable auge como destino turístico nacional. Como destino turístico, Gualeguaychú es un destino típico de “escapadas” o “miniturismos” preferentemente para aquellos habitantes de Buenos Aires, gracias a su “cercanía” con este centro urbano y favorecido por ser “la puerta de entrada” de un circuito turístico mayor, de escala provincial, denominado Corredor del Río Uruguay e integrado por una serie de localidades estructuradas a lo largo del río Uruguay y la ruta nacional 14. Debido a esta situación muy probablemente, Gualeguaychú es el centro turístico más importante de la Provincia de Entre Ríos en cuanto a arribos de turistas aportando más del 40% de visitantes entre las temporadas estivales de 1999-2000 y 2006-2007<sup>1</sup>.

**Figura 1.** Gualeguaychú. Ubicación y rutas de acceso a la ciudad.

<sup>1</sup> Datos confeccionados por la Dirección de Mercados y Estadísticas (Secretaría de Turismo de la Nación) y suministrados por el Consejo Mixto Gualeguaychú Turismo.





Fuente: elaboración propia en base a imagen del Google Earth (septiembre 2009). Diseño: Diego M. Minuto.

En Gualaguaychú, los productos turísticos más importantes tienen como atractivos a la naturaleza que rodea la ciudad y a los ríos Gualaguaychú y Uruguay, a través, especialmente, de la oferta balnearia (el balneario “Ñandubaysal” es el más emblemático). Esta oferta se amplía a las aguas termales (mediante la oferta de los dos complejos termales) e incluye la oferta de entretenimientos y actividades nocturnas, en especial el casino. También las tradiciones y costumbres locales como el carnaval, en conjunción con la “tranquilidad” y “seguridad” que ofrece el lugar y la “calidez y el trato de la gente”, especialmente para los turistas de las grandes ciudades del país, son parte de esta oferta. A su vez, estos productos y atractivos turísticos están relacionados con una heterogeneidad de modalidades turísticas, entre ellas, los turismos de sol y playa, de naturaleza y/o aventura, de salud, cultural, patrimonial, rural, etc. Sin embargo y más allá de esta diversidad, el principal producto y atractivo turístico es, sin dudas, el carnaval y hoy es el motor fundamental que orienta a Gualaguaychú a convertirse en una ciudad con perfil turístico (GUALEGUAYCHÚ, s/f.).

Gualaguaychú como destino turístico tiene una trayectoria aproximada de tres décadas. Fue surgiendo a fines de la década de 1970, principalmente a partir de la visita espontánea de turistas que vieron facilitado su acceso a la ciudad con la construcción de grandes obras viales como el puente internacional “General San Martín” (Fray Bentos, República Oriental del Uruguay–Puerto Unzué) construido en 1976 y de los puentes del “Complejo ferroviario Unidad Nacional” (Zárate–Brazo Largo) construidos en 1977. Anteriormente, existía un tipo de turismo muy acotado, más local y vinculado con la recreación de fin de semana, especialmente a partir del aprovechamiento del río Gualaguaychú y sus playas y en mayor medida el río Uruguay y la playa conocida como Ñandubaysal.

Con la construcción de estas obras viales, la oferta turística local comenzó a desarrollarse incipientemente a partir de la iniciativa individual del sector privado. La misma se fue organizando básicamente alrededor de todo lo que podían ofrecer los ríos Uruguay y Gualeguaychú en verano y apuntaba, sobre todo, a atraer a los turistas de Buenos Aires, especialmente los fines de semana. Así, fueron surgiendo los primeros campings, playas privadas y complejos de cabañas (GUALEGUAYCHU, s/f. a). El balneario Ñandubaysal se fue transformando en el primer gran atractivo de Gualeguaychú con la visita de importante cantidad de turistas para veranear o pasar el fin de semana

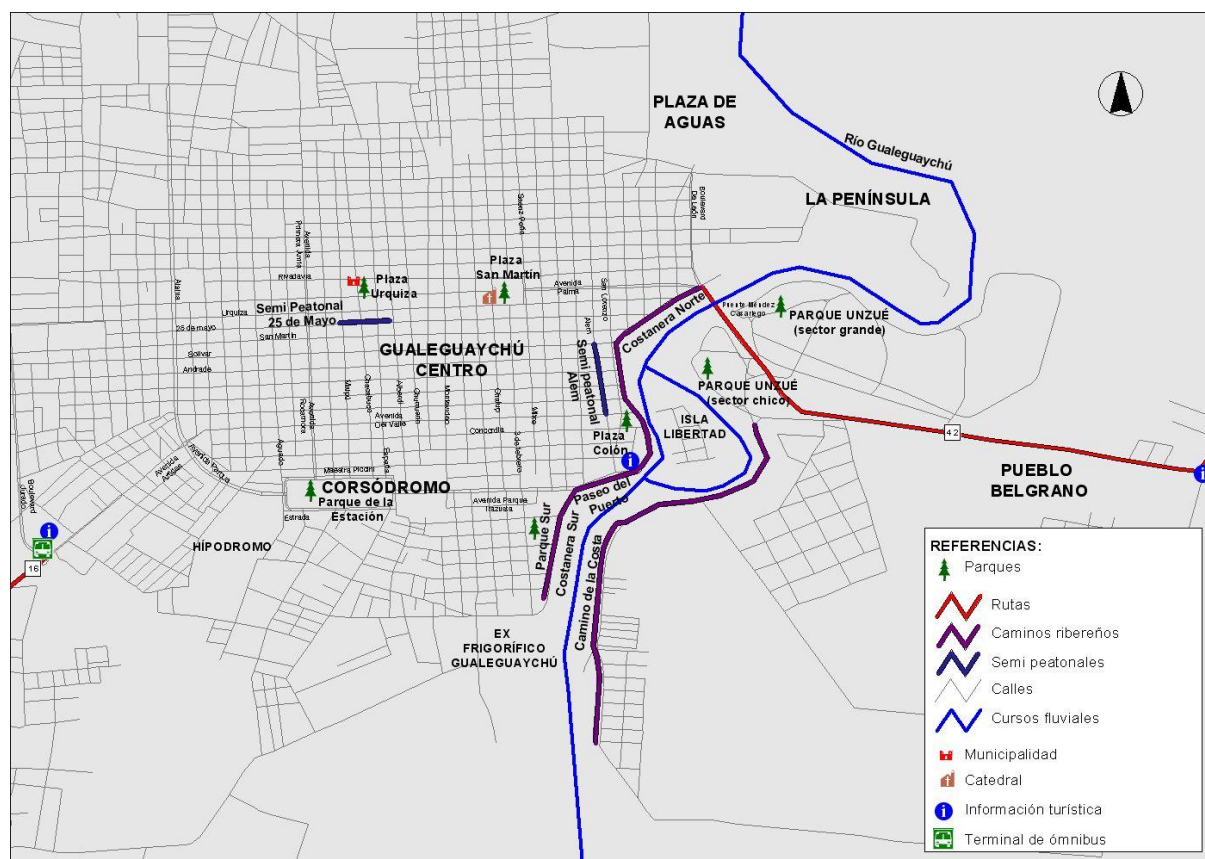
Desde fines de la década de 1980 y durante toda la década de 1990, Gualeguaychú como destino turístico, empezó a crecer más aceleradamente y se fue consolidando gracias al notable desarrollo del carnaval local. Desde mediados de la década de 1980 y a raíz de una serie de cambios en su organización entre otras cuestiones, el carnaval fue convirtiéndose en un espectáculo cada vez más convocante y atractivo logrando no sólo superar la capacidad receptiva de la ciudad sino instalarse como un evento de importancia en la agenda turística veraniega nacional. A su vez, muchos turistas que lo presenciaban aprovechaban el día para disfrutar de la oferta balnearia de la ciudad.

Ante esta situación de expansión del carnaval (y el turismo) y en un contexto nacional de crisis social y económica (aumento de los niveles de pobreza, desempleo, desigualdad, etc.) que a nivel local se manifestaba en el retroceso de la actividad agropecuaria y el cierre del frigorífico, el gobierno municipal también fue implementando una serie de medidas con la intención de ordenar el turismo, seguir fomentado su desarrollo y así diversificar la debilitada base económica de la ciudad. Entre las más importante se encuentran la ejecución de un conjunto de importantes obras públicas. Así, durante la década de 1990 fue recuperado como espacio vial y recreativo el trazado ferroviario abandonado que atravesaba la ciudad. Esta obra incluyó la remodelación de la antigua estación del ferrocarril y la construcción en el mismo predio de la estación de un "corsódromo", una pasarela asfaltada e iluminada de 550 metros de largo y un ancho de 10 metros para el desfile de las comparsas del carnaval (Figura 2)<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> En esa misma década, el antiguo puerto de la ciudad también fue remodelado y recuperado como paseo recreativo (Paseo del Puerto). Además, se remodelaron algunas calles de la ciudad (Alem y 25 de Mayo) como forma de promocionar la oferta gastronómica y nocturna y a la vez crear nuevos circuitos turísticos. A principios de la década del 2000, una nueva terminal de ómnibus fue inaugurada en la zona sudoeste de la ciudad, lugar por donde ingresan la mayor cantidad de turistas provenientes de Buenos Aires.

Figura 2. Gualeguaychú. Plano urbano y ubicación del corsódromo.



Fuente: elaboración propia en base a Consejo Mixto Gualeguaychú Turismo (2008). Bases georreferenciadas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC). Diseño: Diego M. Minuto

### 5. El proyecto de recuperación del corredor ferroviario en Gualeguaychú

Como consecuencia de su desarrollo como centro urbano asociado a las actividades agropecuarias de sus alrededores, a partir de la segunda mitad del siglo XIX Gualeguaychú fue incorporando nuevos equipamientos e infraestructuras y fue remodelando y modernizando los existentes. Así, en el marco de una fuerte expansión de la red ferroviaria nacional y provincial y como solución a la falta de caminos adecuados, en 1888 se determinó la construcción del ramal secundario Parera–Gualeguaychú del Ferrocarril Central Entrerriano y la construcción de la estación ferroviaria Gualeguaychú junto con las instalaciones complementarias en la zona sur de la ciudad. Como en tantas otras ciudades del país, el ferrocarril se transformó en un elemento importante de la ciudad. Por un lado, fue utilizado para el transporte de pasajeros, de correspondencia y de la creciente producción agropecuaria de la zona. Por el otro, a lo largo de su trazado se fueron instalando establecimientos fabriles, silos y grandes depósitos y alrededor de la estación, se formó un barrio habitado mayormente por empleados del ferrocarril conocido como el “Barrio de la Estación” (TAKATS DE BADARACO, 1991; GUALEGUAYCHÚ, s/f.). Por su parte, el puerto fue varias veces remodelado. Además, para su mejor funcionamiento se lo conectó con la estación ferroviaria y el río Gualeguaychú comenzó a ser dragado regularmente, su curso fue boyado y en parte rectificado (PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, 2009).



Sin embargo, desde mediados de siglo XX, este período de prosperidad fue desapareciendo, en gran medida, debido a la creciente obsolescencia de la infraestructura de transporte a lo que se sumaban las insuficientes inversiones realizadas en materia de transporte. Esta situación fue generando que la Provincia de Entre Ríos, y particularmente Gualeguaychú, empezaran a quedar aisladas del resto del país en términos de conexiones de transporte, representando importantes obstáculos para su desarrollo económico social e impactando en la actividad agropecuaria y del frigorífico local.

Por un lado, y como consecuencia de varias políticas nacionales de ajustes presupuestarios para el transporte ferroviario, la infraestructura ferroviaria en Gualeguaychú fue sufriendo un progresivo deterioro por falta de mantenimiento. El ferrocarril comenzó a utilizarse con menos frecuencia y se redujeron los servicios de pasajeros. En 1991, este ramal fue concesionado junto con la mayoría de los ramales del Ferrocarril Urquiza a una empresa privada como consecuencia de la implementación de la ley nacional 23.696/1989 (ley de "emergencia administrativa"). Sin embargo, desde entonces prácticamente no fue operado por esta empresa privada a cargo de la concesión. Así, Gualeguaychú perdió la conexión ferroviaria con Buenos Aires y el resto de la provincia.

Por el otro, el puerto de Gualeguaychú, fuertemente conectado con la operación del ferrocarril, dejó paulatinamente de utilizarse comercialmente hasta su cierre en 1985 (CONSEJO MIXTO GUALEGUAYCHÚ TURISMO, 2007). Al igual que el río Gualeguaychú, el puerto contaba con un calado limitado para los grandes buques de carga y los dragados periódicos dejaron de realizarse. Además, el grueso de la infraestructura y el equipamiento portuario disponible (por ejemplo los galpones fiscales y las grúas) se convirtieron en obsoletos para el cada vez más difundido uso de contenedores. A esta situación, se le agregó la implementación generalizada de políticas nacionales a favor del transporte automotor de carga y pasajeros y la construcción de rutas y obras viales que, en el caso de la Provincia de Entre Ríos, tardaron en ejecutarse con respecto al resto del país.

De esta forma, algunas zonas de la ciudad fuertemente vinculadas con estas actividades fueron perdiendo la dinámica de años anteriores y se convirtieron progresivamente en lugares abandonados y degradados. Por ejemplo, los alrededores del puerto y toda el área urbana que rodeaba el trazado del ferrocarril, incluidos el "Barrio de la Estación" y el mismo predio de la estación del ferrocarril.

Por su parte, el crecimiento de espectadores y el movimiento turístico que venía generando el carnaval fue demandando la concreción de un nuevo circuito exclusivo y adecuado para el desfile. El circuito callejero donde se desarrollaba el carnaval (entre fines de la década del 1980 y mediados de la década de 1990 se desfilaba en la Avenida Rocamora-Primera Junta) comenzó a ser un problema para la organización del mismo y el desfile de las comparsas pero también para el normal desempeño de la ciudad (Figura 3).

Finalmente, el corsódromo fue construido como parte de un proyecto más amplio encarado por la Municipalidad de Gualeguaychú denominado "Recuperación del Corredor Ferroviario". Este proyecto, probablemente la obra pública más importante que se hizo en Gualeguaychú durante los últimos años, tuvo como propósito la recuperación urbana como espacio vial y recreativo del antiguo trazado ferroviario perteneciente al ramal Parera-Gualeguaychú y del abandonado predio de la estación de ferrocarril (cuyos edificios fueron declarados de interés patrimonial por la ordenanza municipal 9.683/1991) que atravesaban la ciudad y eran considerados por entonces como una barrera urbana para el crecimiento de la ciudad.

Según lo mencionado por la ordenanza municipal 10.195/1996 que autorizaba la ejecución del proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario”, era necesario, por un lado, mejorar la circulación interna entre el norte y el sur de la ciudad y simultáneamente descongestionar las zonas turísticas del Paseo de la Costanera y el Parque Unzué especialmente durante la temporada alta turística. Por el otro, dotar a la ciudad con un equipamiento especial acorde para el desarrollo de su principal atractivo turístico a través de la recuperación del antiguo predio de la estación.

**Figura 3.** Avenida Rocamora. Antiguo circuito callejero del carnaval.



Fuente: elaboración propia. Fecha: diciembre 2008.

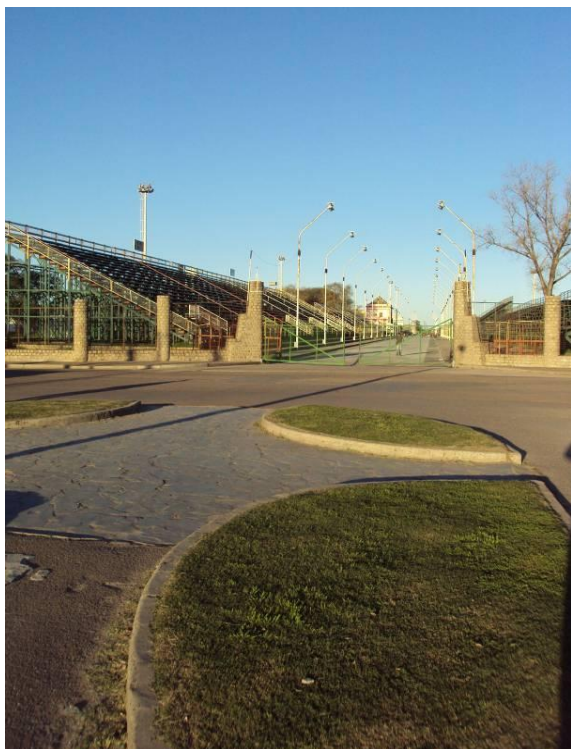
El proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario” empezó a tomar forma a mediados de la década de 1990 cuando la Municipalidad de Gualeguaychú inició las gestiones para la transferencia de estos terrenos ferroviarios abandonados pertenecientes al estado nacional y a cargo de la empresa concesionaria con la intención de rehabilitar y renovar ese sector de la ciudad. Así, la Municipalidad de Gualeguaychú, con el respaldo político de la Provincia de Entre Ríos otorgado mediante el decreto provincial 5.326/1994, ese mismo año firmó el “Acta de Remodelación Ferroviaria” junto a la empresa ferroviaria nacional propietaria de la infraestructura y los terrenos (Ferrocarriles Argentinos) y la empresa privada a cargo de la concesión de la infraestructura y de los servicios (Ferrocarriles Mesopotámicos S. A.) donde se acordó la transferencia hacia la Municipalidad del predio de la estación y el trazado urbano del ramal.

A partir de la adquisición de las tierras, la Municipalidad encaró varias tareas. Por un lado, la desafectación de la infraestructura ferroviaria en toda la trama urbana, la apertura de calles y la construcción de una “avenida parque” sobre la vieja traza ferroviaria. Por el otro, encaró el proyecto de la rehabilitación del predio de siete hectáreas de la estación como parque público (Parque de la Estación). Esta rehabilitación incluyó la remodelación de las calles perimetrales (con la conformación de una avenida pavimentada con cantero central y adoquinado original); la preservación del arbolado existente; la iluminación general (con farolas de estilo similar a las originales y torres de veinte metros de altura distribuidas equidistantemente); el trazado de calles y senderos internos con “lugares de encuentro”; la dotación de infraestructura sanitaria, lumínica y mobiliario (bancos, bebederos, cestos, juegos, señalización) y la restauración de los edificios patrimonializados de la estación del ferrocarril.

El proyecto se completó con la construcción del corsódromo dentro del Parque de la Estación que fue inaugurado en el verano de 1997 con una capacidad para 40 mil espectadores sentados. Esta tarea junto con su posterior mantenimiento, mejora y ampliación fueron encaradas por la Comisión Organizadora del Carnaval a cambio de la cesión gratuita por parte de la Municipalidad del predio del Parque de la Estación para la realización de los carnavales y de algunos antiguos galpones ferroviarios para la construcción y almacenaje de carrozas (Figura 4).



**Figura 4.** Corsódromo. Vista desde el oeste. Portón de salida de las comparsas.



Fuente: elaboración propia. Fecha: septiembre 2009.

Uno de los lugares alternativos que se manejan para la construcción del corsódromo fue el predio del hipódromo. Sin embargo este predio fue descartado porque el predio de la estación de ferrocarril contaba con una serie de elementos urbanos favorables: edificios de valor patrimonial, infraestructura de servicios básicos (energía eléctrica, agua potable, desagüe cloacal y pluvial) y fundamentalmente una ubicación estratégica. Se trataba de un predio abandonado muy cercano al área central, con una buena conexión con las rutas de acceso y los lugares turísticos. Esto significaba mejores condiciones para presenciar el espectáculo del carnaval no creando conflictos de tránsito para el normal movimiento de la ciudad (EL DÍA DE GUALEGUAYCHÚ, 1994).

La inauguración del corsódromo en 1997 se transformó en un hecho trascendental para el carnaval, la actividad turística y la ciudad. Permitió una mejor organización del espectáculo y la realización de mayor cantidad de desfiles sin perturbar el normal desenvolvimiento de la ciudad. Así, pudieron presenciarlo más espectadores de manera más cómoda, sentados y

con una mejor visibilidad. Las comparsas pudieron lucirse mejor, tener mayores dimensiones y trasladarse más cómodamente. Además, se mejoró el control del acceso al predio –y por lo tanto del pago de las entradas– y la seguridad del espectáculo.

El corsódromo se transformó en una “fortaleza turística” de Gualeguaychú (Gualeguaychú, 2002) promoviendo la recuperación paulatina de toda el área circundante. A partir de este momento, el carnaval adquirió definitivamente las características presentes, volviendo a dar un nuevo salto de calidad y naturalmente promoviendo la expansión del turismo en el destino y de la actividad económica a nivel local.

## 6. Conclusiones

Si se tiene en cuenta la trayectoria de los destinos turísticos más tradicionales de Argentina, a Gualeguaychú se lo puede identificar como parte de la “nueva camada” de destinos turísticos nacionales y es un fiel exponente de la creciente multiplicación de destinos turísticos por la que viene atravesando el territorio argentino en los últimos años. Gualeguaychú se ha convertido en los últimos años en un destino típico de “escapadas” o “miniturismos” que se caracteriza por ofrecer un conjunto amplio de modalidades y productos turísticos. Claramente esta particularidad puede vincularse con la aparición de las llamadas modalidades “posfordistas” o “flexibles” de practicar turismo que fueron difundiendo en las últimas décadas (en el mundo y en el país) como formas alternativas a las formas tradicionales de practicar el turismo de mediados de siglo XX (turismo masivo).

La conversión de Gualeguaychú como destino turístico ha sido un proceso de duración aproximada de tres décadas (y aún sigue continuando) que ha conllevado una diversidad de transformaciones territoriales. En este trabajo sólo se ha descrito sintéticamente una de la más importante por cuestión de espacio. Sin embargo, este proceso “no ha empezado de cero” o “de la nada” sino que ha significado la conversión de una ciudad “original” o existente (la ciudad agropecuaria y del frigorífico) en una “nueva” ciudad, adaptada a las necesidades turísticas. Es decir, el desarrollo del turismo fue posterior al desarrollo del espacio urbano original siendo este incorporado a los nuevos usos turísticos y en algunos casos perdiendo los usos originales. El ejemplo más paradigmático de esta última situación es el caso del proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario” donde los terrenos y edificios destinados a la circulación y operación del ferrocarril (vías, estación, talleres, etc.) y utilizados para el almacenaje de mercaderías (depósitos), según las lógicas productivas tradicionales, fueron desafectados. Los mismos fueron reutilizados para la circulación peatonal y del transporte automotor (Avenida Parque) y para usos netamente recreativos y turísticos (Parque de la Estación y corsódromo). A su vez, el Parque de la Estación y el corsódromo se han transformado en un atractivo turístico en sí mismo.

Lo que se intenta afirmar en el párrafo anterior, es lo que se plantea como primera hipótesis: la ciudad de Gualeguaychú no es sólo un lugar donde se hace turismo, sino que es actualmente un producto de la actividad del turismo y un medio que permite el desarrollo del turismo a través de los servicios y equipamiento que ofrece. De hecho, se puede afirmar que las principales transformaciones territoriales recientes que ha tenido la ciudad de Gualeguaychú han estado vinculadas con el crecimiento turismo, las cuales le han cambiado su estética y fisonomía original.

Como destino turístico, Gualeguaychú se ha consolidado a partir de la década de 1990 como parte de una estrategia de promoción socioeconómica para enfrentar las consecuencias derivadas de las transformaciones generales sucedidas en las últimas décadas en la ciudad, en un contexto nacional de crisis social y económica con fuerte impacto local (aumento de los niveles de pobreza, desempleo, desigualdad, etc.). El estado municipal ha sido el principal promotor de esta estrategia, legitimada en la visión positiva existente sobre turismo como factor impulsor o “pasaporte para el desarrollo” de los lugares (generación de ingresos, actividades económicas, empleos; mayor visibilidad para la atracción de nuevas inversiones); y en la constante expansión de las actividades turísticas a nivel internacional como nacional y local.

Este contexto de promoción del turismo y de conversión de la ciudad en turística es el que legitima o favorece o posibilita el surgimiento y la ejecución del proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario” el cual puede ser entendido bajo los preceptos de los proyectos urbanos o por lo menos comparte ciertos rasgos y lógicas que pueden ser asociados con este método de planeamiento y gestión de las ciudades.

- el proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario” se caracterizó por ser una intervención unitaria y a corto plazo en un sector de la ciudad con el propósito de generar impactos positivos y duraderos en la imagen urbana existente y simultáneamente provocar efectos similares en áreas cercanas tipo efecto dominó. Su objetivo fue recuperar un sector urbano deteriorado y abandonado (el trazado ferroviario urbano y el predio de estación) pero a la vez contribuir a resaltar al carnaval, el principal atractivo turístico del destino y a mejorar el funcionamiento de la ciudad durante la temporada turística;

- dado el carácter público de los terrenos del trazado ferroviario, el estado fue el promotor o principal gestor del proyecto. Especialmente el estado municipal se encargó de la inversión en aspectos no rentables, principalmente de la construcción de la infraestructura, como sucedió en el caso del proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario” (calles, parques, etc.);
- el proyecto se caracterizó por centrarse fundamentalmente en los aspectos morfológicos y/o estéticos mediante la aplicación de una serie de técnicas destinadas al embellecimiento o la renovación estética y la adaptación de sectores y edificios urbanos para su apreciación y consumo en actividades recreativas. En el caso del proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario”, esto se reflejó con la construcción de una avenida con cantero central y nueva iluminación (Avenida Parque), la construcción de parques con senderos, iluminación y mobiliario urbano (Parque de la Estación), la restauración, iluminación y adaptación o modernización a través de la implantación de nuevas estructuras y equipamientos de edificios y predios (estación del ferrocarril), la reutilización de estos edificios y predios para nuevos usos como museo y para la organización de los desfiles carnaval (“animación cultural”);
- se ha ido concretando de acuerdo a las demandas y oportunidades que se fueron presentando y no tanto como parte de planes generales preconcebidos. En el caso del proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario” su objetivo estuvo vinculado, aprovechando la existencia de tierras y edificios abandonados de propiedad pública y valor patrimonial, con la necesidad de mejorar la circulación interna de la ciudad (especialmente en temporada alta turística). Además, ofrecer un equipamiento especial que permitiese mejorar la organización del cada vez más convocante evento del carnaval sin perturbar el normal desenvolvimiento de la ciudad y evitando deteriorar su infraestructura;
- ha poseído como fin principal potencializar el perfil turístico de la ciudad a través de la adaptación de un viejo equipamiento para el disfrute de una actividad turística como el carnaval.

De esta forma, se intenta dar respuesta a la segunda hipótesis planteada: los proyectos urbanos han sido utilizados como instrumentos para cambiar no sólo el ambiente físico de las ciudades sino también para cambiar su percepción o imagen como destino turístico. En otras palabras, han sido herramientas aplicadas con el objetivo de desarrollar el perfil turístico de las ciudades.

Aunque no fue el único caso de proyecto urbano en Guleguaychú durante la década de 1990 (también se remodeló el puerto, por ejemplo) el proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario” fue el ejemplo más paradigmático o emblemático. No sólo por el momento en que fue llevado a cabo (década de 1990) y porque los viejos puertos y estaciones de ferrocarril han sido los lugares más frecuentes de intervención urbana en el país durante esa misma década, sino también por su envergadura, simbolismo e impacto en la ciudad.

Lo expuesto en este trabajo ha tenido como objetivo analizar algunas de las transformaciones territoriales que sucedieron en Guleguaychú en función de las necesidades turísticas, quiénes, por qué y cómo las han originado. Dado que muchos lugares del país están convirtiéndose en turísticos o están optando por fomentar esta actividad en ascenso y se han llevado (y se siguen llevando) a cabo numerosas intervenciones urbanas (no todas catalogables como proyectos urbanos), lo sucedido en Guleguaychú, con sus particularidades, puede estar ilustrando lo que posiblemente esté aconteciendo o haya acontecido en

otras ciudades. Por lo tanto, analizar las cuestiones o implicancias territoriales directas e indirectas de este proceso es un tema que debería enfocarse más detenidamente o por lo menos menospreciarse desde los estudios urbanos, especialmente a la hora de la gestión y planificación urbana y regional. Más, si se tiene en cuenta que para su concreción está involucrado el presupuesto público.

## 7. Referencias

ALMIRÓN, A. Turismo y espacio. Aportes para otra geografía del turismo. **GEOUSP Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 16, p. 166-180. 2004. Disponible en: <<http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/geousp/Geousp16/Interc%C3%A2mbio1.pdf>>.

ARGENTINA, REPÚBLICA. Ley nacional nro. 23.696/1989 de “emergencia administrativa”.

BORJA, J.; CASTELLS, M. **Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información**. Madrid: Taurus, 1997.

BERTONCELLO, R. Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas. **Aportes y transferencias**, Mar del Plata: UNMDP, v.6, n. 2, p. 29-50. 2002.

CARMONA, M. Globalización y cambios conceptuales en el desarrollo urbano. In: M. Carmona (comp.) **Globalización y grandes proyectos urbanos. La respuesta para 25 ciudades**. Buenos Aires: Ediciones Infinito, 2005, p. 27-46.

CONSEJO MIXTO GUALEGUAYCHÚ TURISMO. Galeguaychú Turismo. Portal oficial de Internet: <[www.galeguaychuturismo.com/](http://www.galeguaychuturismo.com/)>. Fecha de consulta: septiembre 2007.

CRUZ, R. **Política de turismo e Território**. São Paulo: Contexto, 2000.

EL DÍA DE GUALEGUAYCHÚ. Anteproyectos para el Corsódromo. **El Día de Gualeguaychú**. San José de Gualeguaychú. Martes 8 de noviembre, 1994.

ENTRE RÍOS, PROVINCIA. Decreto provincial 5.326/1994 de respaldo de la Provincia de Entre Ríos a la Municipalidad de Gualeguaychú para el proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario”.

GOTHAM, K.F. Marketing Mardi Gras: Commodification, Spectacle and the Political Economy of Tourism in New Orleans. **Urban Studies**, v. 39, n. 10, p. 1735-1756. 2002.

GUALEGUAYCHÚ, MUNICIPALIDAD. Plan Estratégico Gualeguaychú. Prediagnóstico (s/f.).

———. Ordenanza municipal nro. 9.683/1991 de creación del “Programa de preservación del patrimonio cultural, histórico, monumental, arquitectónico, urbanístico y ambiental de la ciudad de Gualeguaychú.”

———. Ordenanza municipal nro. 10.195/1996 de autorización de la construcción “Avenida Parque” en el marco del proyecto de “Recuperación del Corredor Ferroviario”.

———. Plan Estratégico Gualeguaychú. Diagnóstico. 2002.

HALL, P. **Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX**. Barcelona: Ediciones del Serbal, Colección La Estrella Polar, 1996.

HARVEY, D. **La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural.** Buenos Aires: Amorrortu editores, 1990.

IANNI, O. **La era del globalismo.** México: Siglo XXI Editores, 1999.

KUPER, D. **De la ciudad agropecuaria a la capital del carnaval. La transformación de Gualeguaychú (Entre Ríos – Argentina) en un destino turístico.** Saarbrücken, Alemania: Editorial Académica Española, 2012.

KUPER, D.; BERTONCELLO, R. Turismo e infraestructura urbana: la refuncionalización de la estación de ferrocarril de Gualeguaychú como atractivo turístico. In: VII JORNADAS PATAGÓNICAS DE GEOGRAFÍA, noviembre 2008, Neuquén (formato cd).

LUCHIARI, M. T. D. P. A reinvenção do patrimônio arquitetônico no consumo das cidades, **GEOUSP Espaço e Tempo**, São Paulo, n.17, p. 95-105. 2005. Disponible en: <[http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/geousp/Geousp17/Artigo6\\_Maria.pdf](http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/geousp/Geousp17/Artigo6_Maria.pdf)>.

MARCHENA GÓMEZ, M. **Un ejercicio prospectivo: de la industria del turismo "fordista" al ocio de producción flexible.** Sevilla: mimeo, (s/f).

MAZÓN, T. **Sociología del Turismo.** Madrid: Editorial Centro de Estudios Ramón Areces, 2001.

MEETHAN, K. **Tourism in Global Society. Place, Culture, Consumption.** New Cork: Palgrave, 2001.

NOVICK, A. Espacios y proyectos. Oposiciones, hegemonías e interrogantes. En: **Las dimensiones del Espacio Público. Problemas y proyectos.** Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2003.

PIERRO, N.; PODESTÁ, M.; KULLOCK, D. **Buenas Prácticas Docentes.** Buenos Aires: Ediciones Cooperativas, 2004.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA. **Puerto de Gualeguaychú.** Portal oficial de Internet: <[www.prefecturanaval.gov.ar/puertos/rio\\_uruguay/gych/gualeguaychu.htm](http://www.prefecturanaval.gov.ar/puertos/rio_uruguay/gych/gualeguaychu.htm)>. Fecha de consulta: marzo 2009.

SÁNCHEZ, J.E. Por una geografía del turismo de litoral. Una aproximación metodológica. **Estudios Territoriales**, Madrid, n. 17, p. 103-122. 1985.

TERÁN TROYANO, F. Evolución del planeamiento urbanístico (1846-1996). **Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales**, Madrid, v. 28, n. 107-108, p. 167-184. 1996.

TAKATS DE BADARACO, A. **La ciudad de Gualeguaychú y su entorno. Un enfoque geográfico.** Inédito, 1991.

URRY, J. **O olhar do turista. Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas.** São Paulo: SESC & Studio Nobel, 1996.