

“ANÁLISIS DEL DESARROLLO URBANO Y LA GLOBALIZACIÓN SOBRE LA LÍNEA DE RIBERA DERECHA DEL RÍO DE LA PLATA”

Lic. Javier Armando Valladares

Resumen

A partir de una descripción de las actuales características antrópicas de la línea de ribera derecha del Río de la Plata entre la desembocadura del Río Lujan y la Playa Bagliardi, se la complementó aplicando los conceptos teóricos de “lugar” y “no lugar” (presentados por el Dr. Marc Augé) y de este modo se han evaluado genéricamente los impactos e implicancias de la globalización en esta ribera que es compartida mayoritariamente por las ciudades de Buenos Aires y La Plata. Apoyado en esta caracterización específica del área estudiada se presenta y justifica la aplicación de programas internacionales focalizados en la gestión costera integrada y en de la planificación espacial marina como las herramientas más aptas para la gestión de las líneas de ribera.

Palabras Clave: línea de ribera, globalización, gestión integrada.

Abstract

From a description of current anthropogenic characteristics of the right cost line of the Río de la Plata between the mouth of the Río Lujan and Bagliardi beach, it was complemented applying the theoretical concepts of "place" and "no place" (presented by Dr. Marc Augé) and thus have generally evaluated the impacts and implications of globalization in this cost line, largely shared by the cities of Buenos Aires and La Plata. Supported in this specific characterization of the study area are presented and justify the application of international programs focused on Integrated Coastal Management and Marine Spatial Planning as the most suitable tools for the management of the cost lines.

Keywords: cost line, globalization, integrated management.

Introducción

Por medio de este trabajo se procura describir y analizar características propias de la línea de ribera sobre el Río de la Plata en la ciudad de Buenos Aires.

Esta línea de ribera derecha del río presenta visualmente, en particular en la ciudad, un paisaje artificial transformado por el hombre con mutaciones estructurales y funcionales y otro artificialmente natural, simulando estar sin el impacto antrópicoⁱ.

Recién alejándose un poco de los límites de la ciudad se puede encontrar áreas en estado próximo a lo que se definiría como natural. Por este motivo el área de estudio, como se verá más adelante se extiende más allá de los límites urbanos, entre la desembocadura del Río Lujan y el Balneario Bagliardi.

Como parte de este análisis se intentará identificar características de la ribera en la zona urbana, espacio sobre el cual ocurren dinámicos procesos humanos que transforman cualitativa y cuantitativamente el ecúmeno; presentándolo como una relación entre la sociedad, lo que vemos o sea el paisaje y el conjunto de objetos existentes sobre el territorio que se conoce como la configuración territorialⁱⁱ.

El análisis también procura identificar argumentos que justifiquen el porqué en la línea de ribera y su zona contigua resulta preferible utilizar las herramientas asociadas con la gestión costera integrada en lugar de la planificación urbana.

Objetivo

Describir las características más significativas observadas en la actualidad, asociadas con la presencia humana en la línea de ribera derecha del Río de la Plata, en las ciudades de Bs. As, La Plata, abarcando el sector comprendido desde la desembocadura del Río Lujan hasta el balneario Bagliardi pasando la entrada al Puerto de La Plata, y complementarlas aplicando los conceptos teóricos de “lugar” y “no lugar” para contribuir a una posible optimización de su desarrollo y gestión.

Hipótesis

La presencia y actividad humana le ha dado a la línea de ribera en las zonas urbanizadas características especiales, que deben ser consideradas y gestionadas de modo diferente al proceso de planificación urbana.

La interdependencia compleja que impone la globalización y la regionalización, caracteriza alguno de los espacios de las líneas de ribera especialmente en ámbitos urbanos demandando nuevas formas de desarrollo y de gestión en dichos espacios.

Aplicar la teoría de “los lugares” y “no lugares” sobre la línea de ribera ayuda a su análisis de sustentabilidad.

Metodología

Se establecieron como condiciones Iniciales y de contorno para el desarrollo del presente trabajo:

- Priorizar el análisis del espacio al tiempo y el todo a las partes.
- Iniciar con una descripción genérica jurídico/ambiental del Río de la Plata y de la zona de trabajo.
- Descripción de las características de la línea de ribera derecha del Río de la Plata, especialmente en ámbitos de las ciudades Buenos Aires y La Plata (zona de interés), utilizando sólo información objetiva proveniente de imágenes de Google Earth.
- Asociar los conceptos de “lugar” y “no lugar” (desarrollados por Marc Augé), en el ámbito espacial de este trabajo.
- Implicancias de este análisis y nuevas propuestas para la gestión de la línea de ribera.

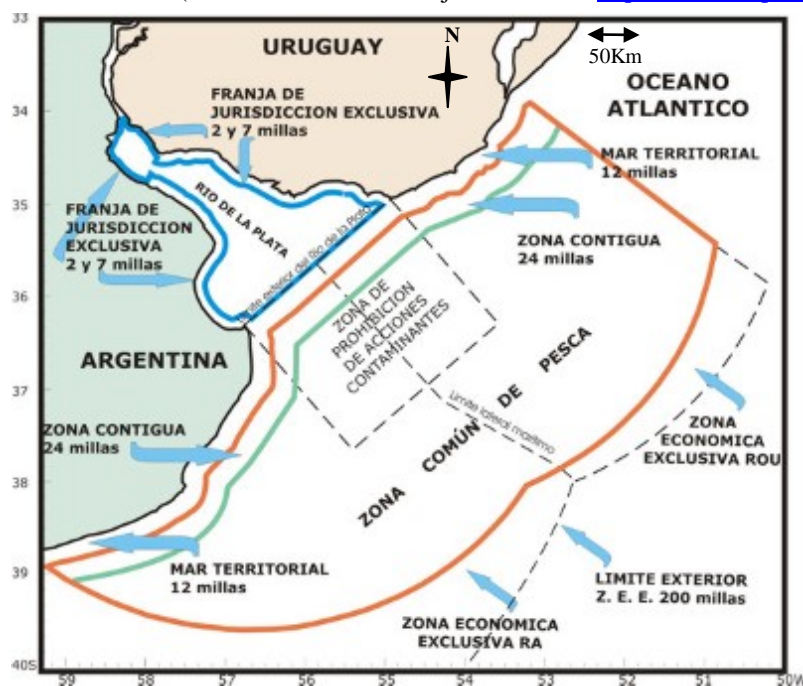
Desarrollo

1. Descripción de la Línea de Ribera derecha del Río de la Plata.

El Río de la Plata es un cuerpo de agua de 35.500 km². con una longitud de 327km desde su cabecera, hasta su boca entre Punta Rasa del Cabo de San Antonio (Argentina) y Punta del Este (Uruguay), un ancho en su desembocadura de 230 km, una profundidad media de 10 m, pendiente del estuario 0,01 m/km, caudal promedio 22.000 m³/s, mareas semidiurnas con amplias desigualdades diurnas y una amplitud entre 0,3 y 1 m, salinidad entre 0 y 34 ups y una concentración de material en suspensión entre 50 y 300 mg/lit.

Existe un Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo (1961) que dispone su extensión y jurisdiccionesⁱⁱⁱ.

El Río de la Plata y su Frente Marítimo (RPFM) es uno de los sistema fluvio-marinos más extensos del mundo, albergando a una importante cantidad de recursos naturales y biodiversidad. Una fuerte actividad económica se desarrolla en este ámbito geográfico, en especial en las áreas costeras, generando impactos ambientales transfronterizos. (Información tomada en junio 2014 de <http://www.ecoplata.org/el-rio-de-la-plata/>)



Constituye el umbral sobre el Océano Atlántico de la segunda cuenca fluvial de América del Sur: la Cuenca del Plata (cerca de 3,1 millones de km²). Más del 97 % del ingreso de agua dulce al Río de la Plata proviene de los ríos Paraná y Uruguay. Una veintena de ríos menores y más de un centenar de arroyos aportan sus aguas a lo largo de ambas márgenes del río.

Jurisdicciones que establece el Tratado (imagen, tomada de internet el día 8 de junio de 2014 en <http://portalacademico.derecho.uba.ar/catedras>) con latitud (S) y longitud (W) aclarada en sus márgenes.

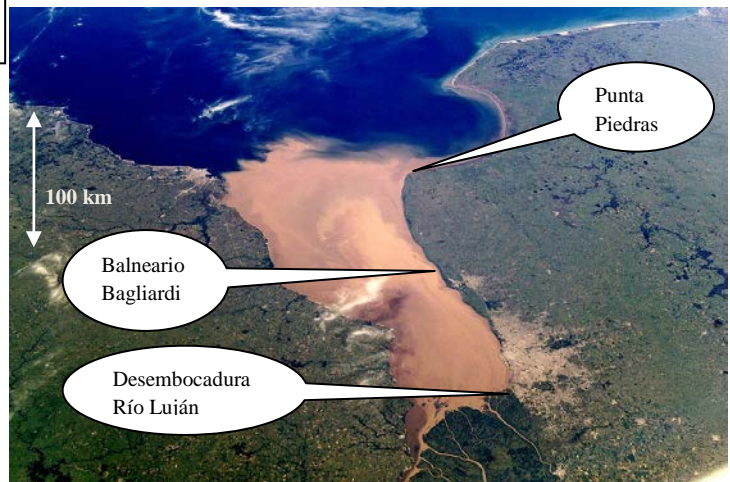
El Río de la Plata tiene altas concentraciones de sedimentos en suspensión, una zona de turbidez máxima pronunciada, corrientes de marea, circulación gravitacional en dos estratos, y en la región intermedia presencia de corrientes transversales al eje del Río. Por sus características más significativas se lo divide en 3 zonas:



Zona 1 Región interna o superior
Al oeste de la línea Colonia – Buenos Aires Corresponde al delta fluvial, donde se depositan los sedimentos más gruesos
Zona 2 Región intermedia
Entre las líneas Colonia – Buenos Aires y Montevideo – Punta Piedras, predominan sedimentos finos y se produce el transporte de los sedimentos en suspensión
Zona 3 Región exterior o inferior
Al este de la línea Montevideo – Punta Piedras y hasta el límite exterior del Río de la Plata (Punta del Este – Punta Rasa del Cabo San Antonio) se caracteriza por un arco de sedimentos pelíticos limitando un importante cuerpo arenoso.

De este modo, pretendiendo abarcar una buena caracterización del área de estudio, se la definió como: “la zona urbana y periurbana de la línea de ribera derecha del Río de la Plata” será la comprendida en la Zona 1 (desde la desembocadura del Río Lujan) y la Zona 2 (hasta el balneario Bagliardi en la zona de Beriso). Ver imagen a la derecha:

Imagen del Río de la Plata tomada de fuente pública Earth Sciences and Image Analysis Laboratory NASA Johnson Space Center - eol.jsc.nasa.gov. (Imagen, tomada de internet en junio de 2014)



2. Dinámica entre los lugares y no lugares en nuestra costa

Se puede decir que la llamada Modernidad entre sus múltiples efectos está evidenciando dos claras tendencias, que parecen contradictorias pero que en realidad conviven en forma inestable y simultánea y que se las puede presentar de la siguiente forma:

- a) Dilución, voluntaria o no, de lo individual en lo global.
- b) Adopción de posiciones de aislamiento extremas, resaltando los individualismos.

La primera tendencia podemos asociarla con lo que muchos llaman la globalización, la segunda con los localismos o eventualmente con los regionalismos.

Marc Augé^{iv} en su obra “Los No Lugares espacios del anonimato” aborda esta temática posicionándose en un nuevo ciclo que denomina “sobremodernidad”. Plantea una interesante reflexión, como objeto intelectual, en la cual diferencia la categoría “lugar”, asociada con: una identificación, relacionable e histórica, de la del “no lugar” sin estos atributos.

Presenta a los hechos sociales, como experiencias de una sociedad acotados por el tiempo y el espacio. La superabundancia de estos hechos es una de las características distintivas de la actualidad, en la cual este autor posiciona el ciclo que denomina sobremodernidad.

Estos excesos de la sobremodernidad también abarcan a la información, generando una confusa mezcla entre ficción y realidad. Quedando de esta forma caracterizada la sobremodernidad por la superabundancia de acontecimientos (hechos), la incorporación del espacio de escala global y la individualización de referencias.

Estas características pueden ser perfectamente asociadas y verificadas con las dos tendencias identificadas en el primer párrafo, pero al aplicarlas ahora sobre la sobremodernidad las podemos referir de la siguiente forma:

- a) la homogenización cultural y
- b) la individualización cultural.

La tendencia integradora de culturas, que algunos también asocian con el concepto de civilización, convive simultáneamente, con regionalismos que buscan reforzar individualidades culturales, ambas tendencias generan periódicos incidentes que podemos asociar como inestabilidades entre los “lugares” y los “no lugares”.

Por su lado Michel de Certeau^v buscando encontrar caminos concretos para analizar los hechos sociales de la actualidad, hablo de la multiplicidad de “individuos término medio” diferenciándolos del abstracto concepto del término medio de los individuos. También con el mismo fin de describir y generalizar el análisis de los hechos de la realidad Freud había utilizado la idea de “hombre ordinario”. Ambas son formas de asociar la cultura con grupos sociales representativos que sirven finalmente para dar identificación y marco histórico a los lugares.

Certeau también plantea que el espacio sería un "lugar practicado", animado por algún elemento en movimiento. El espacio visto de este modo, incorpora el tiempo y con ello se presenta como un lugar compartido por medio de una dialéctica social, entre lugares con identidad pero con menor o incluso sin movimiento. Este espacio en tránsito puede ser asimilable perfectamente con el mar o con un río, pero donde mar o río no separan continentes (o lugares) sino que permite que estos se vinculen.

Con estos argumentos entonces también podemos identificar a los "lugares", con ámbitos de identidad positiva, con una gran dinámica social, pero asentados en un espacio que perdió movimiento para permitir a la sociedad que lo habita, consolidar identidad e incorporar ese espacio estático a su imaginario social y de allí a su cultura; conformando algo así como nodos en una red global de individualidades ("lugares").

Esta red global de "lugares" estaría vinculada por los "no lugares", y el todo resultante podría ser considerado, ascendiendo a una escala superior, como un nuevo nivel de "lugar", denominado Tierra, desde el cual todo el planeta y la humanidad pueden ser vinculados a un nuevo estadio o categoría de "lugar" con la construcción y desarrollo de una cultura global. Y que en su futura proyección espacial estaría dando los primeros pasos de un "lugar" (Tierra/humanidad) en busca de otro "lugar" (aún desconocido) allende el espacio.

Pero volvamos a nuestra escala terrenal y a nuestra red de lugares en donde el "no lugar" entonces implica un espacio sin identidad positiva (todavía), en donde se evidencia un proceso pragmático de homogenización cultural que se impone al menos circunstancialmente al individualismo, generando ámbitos espaciales de tránsito o de movimiento entre los nodos o ámbitos sociales denominados "lugares".

El movimiento no necesariamente debe ser cinemático, pueden ser los efectos asociados con el movimiento. Un sector urbano, casi exclusivo de habitabilidad, con modelos edilicios muy estandarizados, en una zona utilizada básicamente como dormitorio por un sector social muy exclusivo que impone al entorno características muy cosmopolitas más asociadas con un espacio internacional que con un barrio de la ciudad donde se encuentra, podría también ser asociado con un "no lugar". De esta forma los "no lugares" podrían ser vistos como los espacios que separan pero al mismo tiempo vinculan los "lugares" por eso Augé habla del "no lugar" como el espacio del viajero. Profundizando en estos conceptos podemos decir que al "lugar" se entra y se sale en cambio por el "no lugar" se transita. El "lugar" es como un caos en continuo proceso de ordenamiento en donde se pueden desarrollar o modificar procesos de identificación social, es el ámbito que da sustento a las identidades culturales, donde conviven individuos afines dispuestos a compartir identidad que a su vez es lo que les permite una vez identificados arriesgarse a salir a un "no lugar", en donde el individuo paulatinamente irá adoptando por conveniencia, un orden (cosmos) que mimetiza las identidades en pos de un beneficio o estadio superior (mucho más cooperativo) más apto para usufructuar beneficios comunes o globales.

Las entidades culturales se desarrollan en los "lugares", pero en algún momento de esa evolución, ya sea por un impulso expansionista, por el deseo de explorar, por la necesidad de buscar nuevos recursos o intercambiar bienes todas las sociedades salen de su "lugar" de origen. En este proceso los primeros en aventurarse llevaron su cultura, su tecnología, pero en cuanto llegaron a otro "lugar" asimilaron o fueron asimilados por la cultura del otro "lugar" y de esta forma a través de la interdependencia compleja entre los lugares más las condiciones de contorno que impone el "no lugar" por el cual se transita, van conformando una nueva forma de interpretación de la realidad en donde las culturas se van integrando y desarrollando el colectivo denominado humanidad.

Pero más aún los "lugares" a medida que crecen incorporan y mezclan poblaciones autóctonas, con inmigrantes y otros grupos marginados, desarrollando de este modo el denominado multiculturalismo, significa que una cultura determinada no alcanza a construir el núcleo al que las demás buscan o son asimiladas sino que todos los diversos núcleos culturales comparten un espacio y se relacionan entre sí^{vi}.

Los individuos de cualquier "lugar", tanto uno extremadamente aislado o de uno que alcanzó la categoría de multicultural, terminan aceptando un nuevo orden con reglas globales y un lenguaje común para poder transitar de un espacio de creación (lugar) a otro.

Partiendo de esta idea, las ciudades son ejemplos de "lugares" que pueden ser caracterizadas claramente por sus cualidades y ámbitos de desarrollo cultural y en el caso de las grandes ciudades también por su multiculturalidad. Todas las ciudades (lugares) para su desarrollo tuvieron necesidades: comerciales, exploratorias, expansivas, sociales que llevaron a que algunos de sus habitantes salieran hacia otros lugares.

En ese tránsito entre lugar y lugar inicialmente los poseedores de mayor conocimiento tecnológico impulsieron el cómo hacerlo, así nacieron caminos, carros, barcos, mercados, puertos todos un conjunto de vehículos y espacios desarrollados para permitir el contacto entre lugares, desarrollando el movimiento.

Todo "lugar" desarrolla inicialmente en su periferia, pero en ocasiones a medida que crece quedan en su interior, ámbitos de intercambio en los cuales un lugar puede proyectarse hacia o recibir insumos o servicios de otro lugar. Estos espacios de tránsito, intercambio, exploración conforman algo así como conectores entre los "lugares".

De este modo al concepto de no lugar, además de las características detalladas por el propio Augé en su libro, le podemos agregar otras peculiaridades e implicancias que parece oportuno desarrollar: al ser el vínculo entre "lugares", el "no lugar" comienza a ser un ámbito intercultural donde idealmente debería prosperar el respeto a la diversidad (otras culturas) y se debería favorecer el encuentro multicultural en un pie de igualdad.

Por este motivo el límite entre un "lugar" y un "no lugar" puede en algunos casos resultar complejo de identificar. Claramente las riberas de los grandes centros urbanos (al igual que los aeropuertos) son ejemplos de ese límite,

adquiriendo caracterización dominante de “no lugar”. Una economista política^{vii} hablo de espacios de intersección denominando zonas analíticas fronterizas, a esas discontinuidades.

En la ribera derecha del río de la Plata claramente se pueden identificar dos lugares: la ciudad de Buenos Aires y la ciudad de la Plata. Sobre la primera podríamos decir que es el centro urbano de mayor jerarquía regional rodeada de suburbios que hoy podemos también denominar postsuburbios^{viii}. En cuanto a La Plata se la podría asociar al posterior concepto de Technoburb^{ix} pero en este caso centrada en la universidad, en la industria petroquímica, en vínculo carretero (rutas 1 y 6) y fluvial, mas una importante planificación inicial que la hizo posible. Ambas podrían estar conformando una metápolis en el decir de Francois Ascher. Heterogenea, no necesariamente contigua en tránsito a la ciudad genérica planteada por Rem Hoolhaas y Mau en 1995, o hacia el genérico de ciudad global. Y en su línea de ribera derecha sobre el Río de la Plata podrían asimilarse a la hyperville de André Corboz^x, donde no existe homogeneidad ni orden.



Imagen satelital del Río de la Plata tomada de earth.jsc.nasa.gov sseop EFS lores.pl PHOTO ISS008-E-5983, (Imagen, tomada de internet en junio de 2014)

3. Generalidades de la línea de ribera derecha del Río de la Plata.

A continuación se describen algunas características de la ribera, con su límite de tierra adentro, en tramos de 5 km indicados alternativamente con líneas rojas o amarillas, sobre las imágenes Google earth de cada tramo.

3.1 Tramo de la desembocadura del Lujan a Acassuso (Pcia. Bs As):

Límite “in land”: la vía del tren de la costa

Desde el Bouting San Isidro, frente a la Villa Ocampo, hacia el sureste y en proximidades al puerto de San Isidro existe un barrio (conocido como el Bajo de San Isidro) que se angosta hasta desaparecer cerca de la estación Barrancas del tren de la costa. Sobre la línea de ribera sucesión de clubes náuticos, reserva ribera norte, clubes y zona de tablas, costanera de Martínez, playa Anchorena.

Este tramo está claramente alterado por actividades antrópicas, en forma de barrios de clase media y muy alta, además de clubes principalmente náuticos.



3.2 Tramo La Lucila, Vicente López (Pcia. Bs. As.)



Reserva ecológica Vicente López, con viviendas en una fina franja de dos manzanas de ancho entre el tren de la costa y la ribera. Puerto de Olivos.

Desde aquí el límite interior de análisis pasa a ser la Avenida del Libertador (el tren se aleja de la ribera). Continúa la franja de dos manzanas de ancho de viviendas alternando con clubes, oficinas y centros comerciales.

Nueva sucesión de clubes náuticos deportivos, inicia Paseo de la Costa Manuel Belgrano y costanera Vicente López. Parque de los Niños y se llega a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Este tramo también está alterado por actividades antrópicas, con zonas habitadas por clase media y alta, con clubes náuticos pero también deportivos en general, y comienzan a aparecer edificios de oficina y dependencias públicas (Armada y Prefectura), sobre la línea de ribera una extensa franja recreativa pública, de gestión municipal, frena la expansión privada de alto poder adquisitivo hacia esa zona.

3.3 Tramo Núñez, Belgrano (CABA)



Límite "in land": El límite interior de análisis pasa a ser aquí la Avenida Cantilo.

Sucesión de clubes náuticos, desembocadura del Arroyo Medrano, más clubes, ciudad Universitaria, Reserva ecológica Costanera Norte, Parque de la Memoria. Costanera Norte, Parque Norte. Parque Temático, Club Golf, Aeroparque. Espigón Plaza Puerto Argentino.

Tramo también alterado por actividades antrópicas, con desembocadura de uno de los principales arroyos que atraviesan la ciudad, mucha presencia de clubes náuticos y deportivos, importante enclave de la Universidad de Buenos Aires contorneado en la ribera por una reserva ecológica intrusada por reducidos grupos de población marginal. Aparición de parques temáticos, zona de restaurantes y el aeropuerto doméstico de la ciudad de Bs.As.

3.4 Tramo Aeroparque, puerto Nuevo (CABA)



El límite interior en tierra sigue siendo la avenida Cantillo y su continuación en la Autopista Pte. Illia. Aeroparque, Club de Pescadores, Punta Carrasco, desembocadura del Arroyo Ugarteche, Complejo Costa Salguero, Dársena F, inicia Puerto Nuevo, Villa 31, estación de ómnibus Retiro, oficinas públicas (Gendarmería) Tramo de alta complejidad antrópica, con desembocadura de otro arroyo que atraviesan la ciudad, sector de convenciones y actividad nocturna, importante presencia de infraestructura vinculada al transporte (aeropuerto, puerto, terminal de ómnibus, autopista) pero seriamente intrusada en espacios de maniobra y depósitos con una de las principales villas (con población humilde y marginal) de la ciudad. Aparición de edificios públicos (Gendarmería, Casa de la Moneda, Prefectura.)

3.5 Tramo Dársena Norte, Reserva Ecológica (CABA).



Límite “in land”: En este tramo el límite interior terrestre es la Avenida Madero.

Puerto Nuevo, oficinas públicas (Judiciales, Fuerza Aérea, Armada, iglesia Stella Maris, Correo, Escuela de Náutica, Migraciones). Dársena Norte, Reserva Ecológica, Puerto Madero. Entre costanera sur y los diques del Puerto Madero, se desarrolló el barrio Puerto Madero uno de los más exclusivos de Buenos Aires. Con la villa de emergencias “Rodrigo Bueno” intrusando con población humilde el sector sur de la Reserva Ecológica

Otro tramo de alta complejidad antrópica, numerosas oficinas públicas (Justicia, Fuerza Aérea, Armada, Escuela de Náutica, Migraciones), edificios de oficinas privadas, algunos clubes (Yate Club y Yate Club puerto Madero, Club de Pescadores y campo deportivo del Nacional Bs.As.). El antiguo Puerto Madero avenida en barrio muy exclusivo con viviendas, oficinas y restaurantes de alto costo pero solo con una capilla de la Prefectura Naval. Dependencias de dos Universidades Privadas (Instituto Tecnológico de Bs. As. y Católica).y la Reserva ganada al río

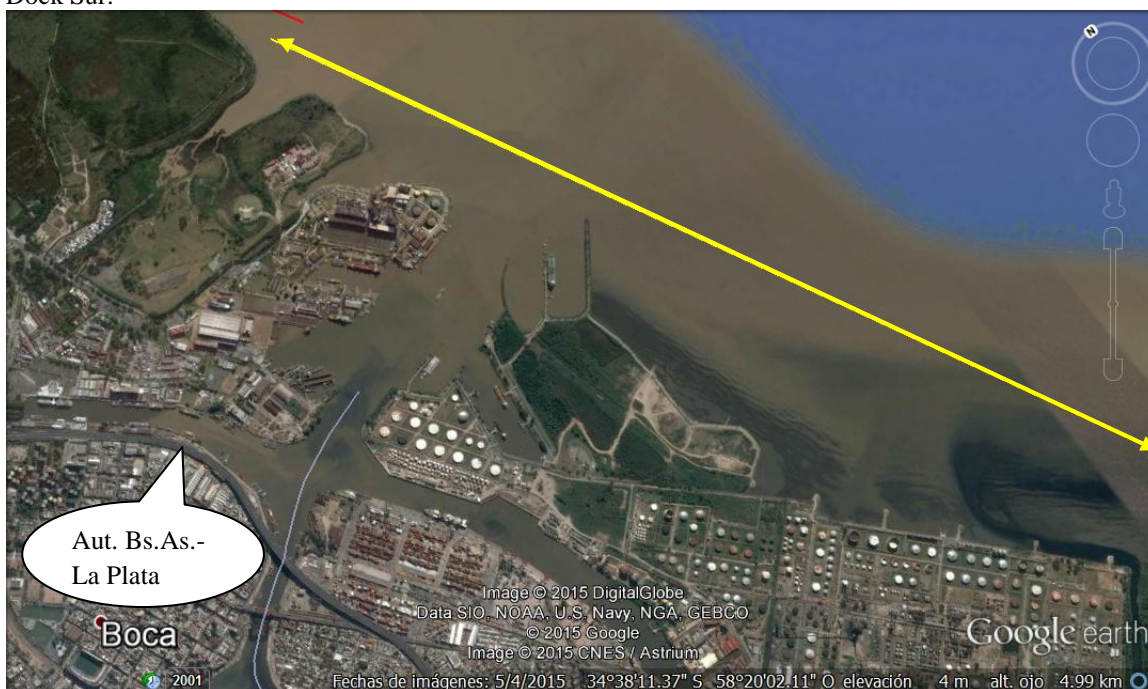
Es un tramo muy sectorizado y diferente a su vecindad urbana. En un sector edificios públicos, en otro una reserva ambiental planificada e implementada bajo gestión gubernamental, en otro un barrio exclusivo y muy cosmopolita. Su apariencia es de un espacio que planificado o no, presenta características y formato internacional.

3.6 Tramo Riachuelo, Avellaneda (CABA-Pcia Bs. As.)

Como límite interior en tierra se toma la autopista La Plata – Buenos Aires.

Darsena Sur, Astillero, Usina, Isla Demarchi, desembocadura del Riachuelo, Darsena de Inflamables, Muelle Propanero, Dock Sud, refinería, Canal Sarandí. Rodeando al Dock Sud está el barrio Dock Sur.

Tramo de característica netamente portuaria, con muchos servicios (Astillero, usina, estaciones de balizamiento y talleres). Dársena especializada para combustibles y planta petroquímica. Con un barrio de clase media baja en el Dock Sur.

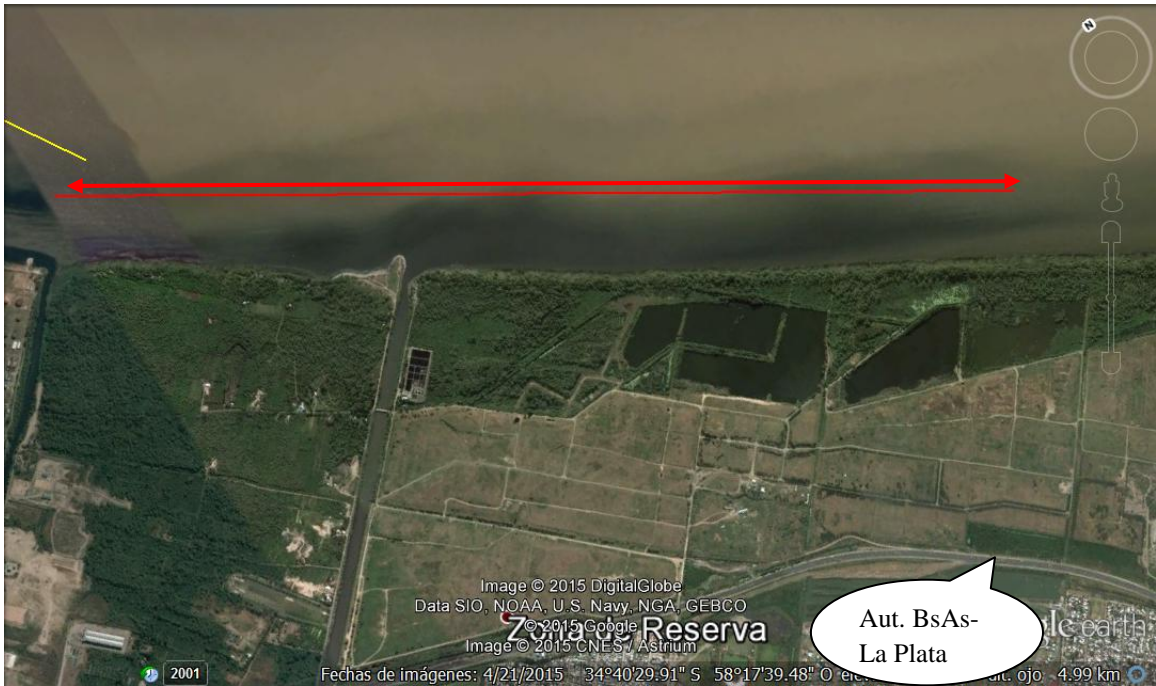


3.7 Tramo Sarandí, Villa Dominico. (Pcia. Bs. As.)

Límite “in land”: autopista La Plata – Buenos Aires.

Desde Canal Sarandí, quintas de Sarandí, arroyo Santo Domingo, rellenos sanitarios de Villa Domínico y Zona de Reserva Ambiental.

Este tramo está poco poblado, tiene la desembocadura de un arroyo y de un canal, un importante sector de rellenos sanitarios y una zona protegida. Es un área que luce gestionada y muy diferente a las urbanizaciones del otro lado de la autopista

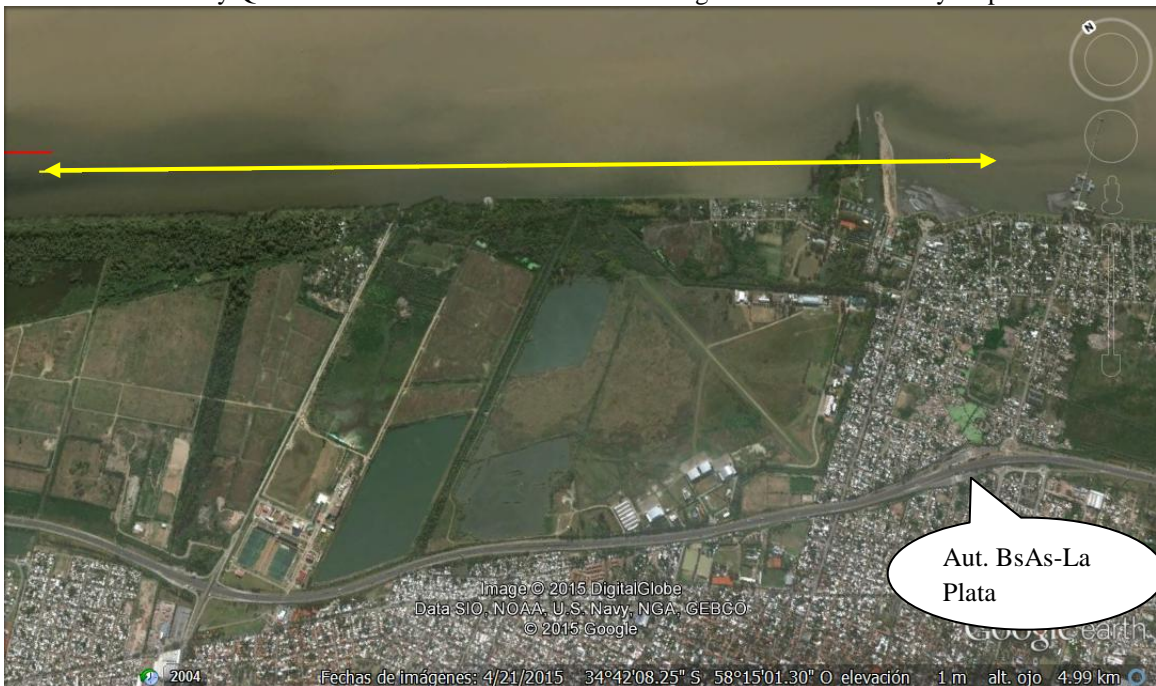


3.8 Tramo Bernal, Quilmes (Pcia. Bs. As.)

Límite “in land”: autopista La Plata – Buenos Aires.

Caserío altura Av Espora en Bernal, otro en la costanera escondida en Quilmes aeródromo Quilmes, dársena de clubes náuticos y barrio desde autopista hasta la ribera.

En este tramo aparece un importante sector habitado por clase media baja en torno a los talleres aéreos de Quilmes y el acceso de Bernal y Quilmes a su ribera donde se encuentran algunos clubes náuticos y de pesca.

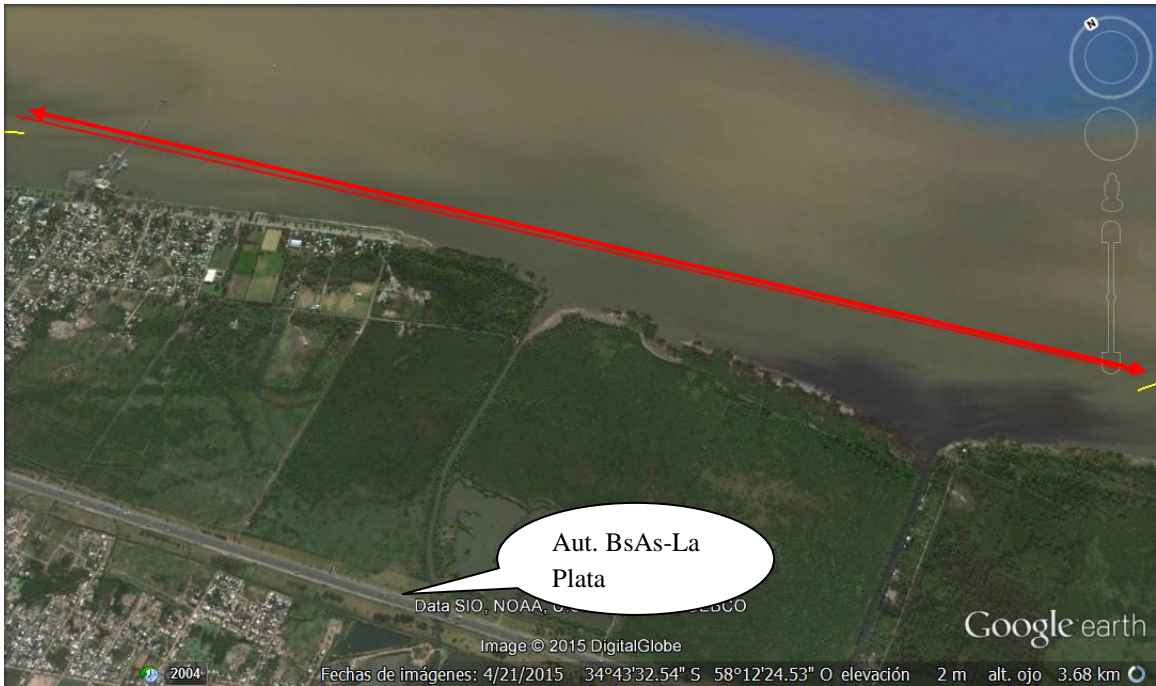


3.9 Tramo Ezpeleta (Pcia. Bs.As.)

Límite “in land”: autopista La Plata – Buenos Aires.

Espigón de club de pesca, con un barrio sobre la costa, costanera de Quilmes, arroyo Gutiérrez, Arroyo paralelo a la Av. Florencio Varela

Tramo similar al anterior pero invertido, inicia con el sector habitado por clase media baja en torno a la costanera de Quilmes y luego del arroyo Gutiérrez la ribera queda casi deshabitada.



3.10 Tramo Berazategui (Pcia. Bs.As)

Límite “in land”: autopista La Plata – Buenos Aires. (fuera de imagen)

Planta de Tratamiento Berazategui, arroyo Plátanos, arroyo Las Conchitas.

Quizás a raíz de, la planta de tratamiento es un tramo casi deshabitado.

La existencia de un servicio de saneamiento urbano de grandes dimensiones caracteriza a todo el tramo en un formato internacional, limitando los asentamientos en su entorno a diferencia de lo que se observa del otro lado de la autopista.



3.11 Tramo Hudson (Pcia. Bs.As)

Límite “in land”: autopista La Plata – Buenos Aires. (Fuera de imagen)

Puerto Trinidad, costa y murallón de Hudson.

Sector muy poco poblado que albergó una importante iniciativa inmobiliaria que fue el Puerto Trinidad, que con el correr de los años no prosperó, dejando poca infraestructura (salvo una dársena náutica deportiva) y algunas casas de alto valor pero muy dispersas y aisladas.

La ausencia de asentamientos humanos significativos y la sola presencia de infraestructura con estándar internacional lo alejan de la realidad urbana que se observa del otro lado de la autopista.



3.12 Tramo Pereyra (Pcia. Bs. As)

Límite “in land”: autopista La Plata – Buenos Aires. (Fuera de imagen)

Tramo de selva en galería, Arroyo Baldovinos, arroyo Pereyra, arroyo Capitán.

Se denomina “selva marginal” o “selva en galería”, la que impenetrable de árboles y arbustos acompaña la ribera, tal como eran estas costas antes de la llegada del europeo.

En este tramo el bosque silvestre a impenetrable es una reserva natural que junto al parque Pereyra Iraola completan una superficie de 10.000 ha. Con rica vegetación de talas, espinillos, otras especies y fauna silvestre, es considerada la selva más austral de este ecosistema del mundo. Es continuación de la selva misionera, trasladada a través de los grandes ríos por camalotes que fueron conformando su actual topografía.

Puede ser considerado el tramo en estado más natural de toda el área analizada, con varios arroyos desembocando en el Río de la Plata.

Independientemente que lo natural y agreste sea planificado o no; presentan al tramo sin elementos culturales característicos de un “lugar”. Más aún del otro lado de la autopista existen una serie de barrios cerrados muy exclusivos con estándares internacionales y áreas especialmente protegidas que tampoco estarían brindando una clara identidad de lugar.

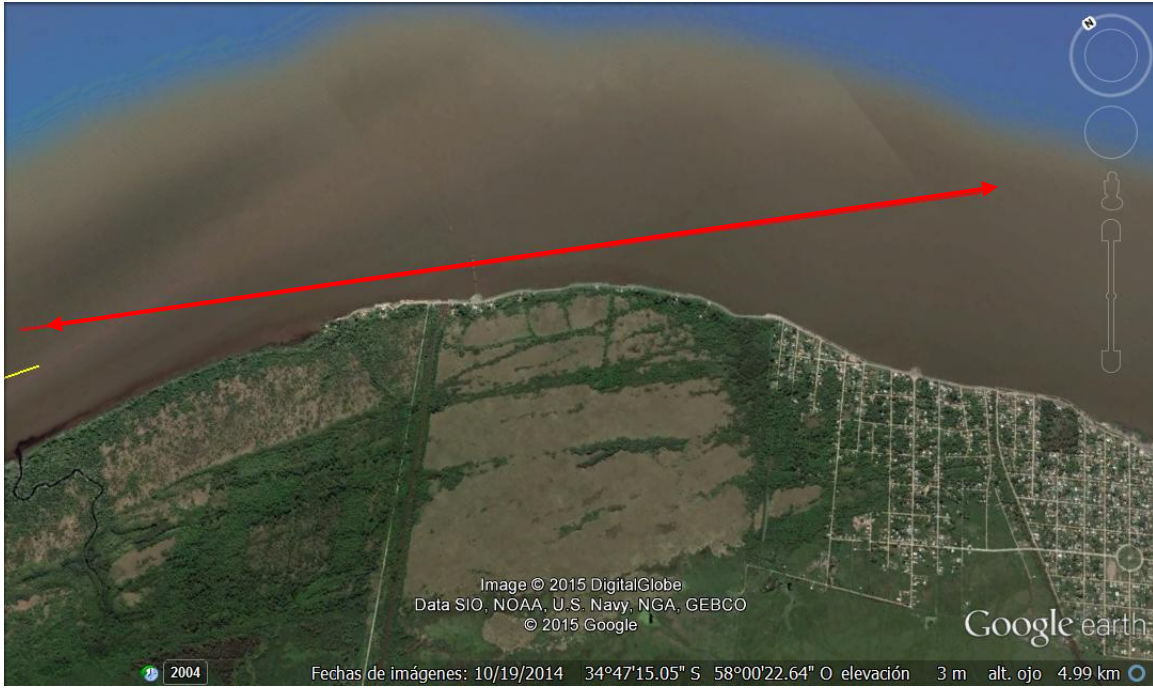


3.13 Tramo Reserva Natural Punta Lara (Pcia. Bs. As.)

Límite “in land”: autopista La Plata – Buenos Aires. (Fuera de imagen)

Boca Cerrada, Punta Lara, camino costero, arroyo La Guardia, muelle de pescadores, reserva natural Punta Lara, arroyo Las Cañitas, inicia la población Punta Lara. Hito línea Colonia – Punta Lara, arroyo Miguelín.

Tramo con una reserva natural y una pequeña zona poblada que por haber nacido como balneario veraniego sigue la línea de ribera con un formato muy internacional (para la época en que se desarrolló). No llega aún a conformar una clara identidad, como si se la puede apreciar unas pocas cuadras más al sur este, en el centro de la localidad de Punta Lara.



3.14 Tramo Punta Lara (Pcia. Bs. As.)

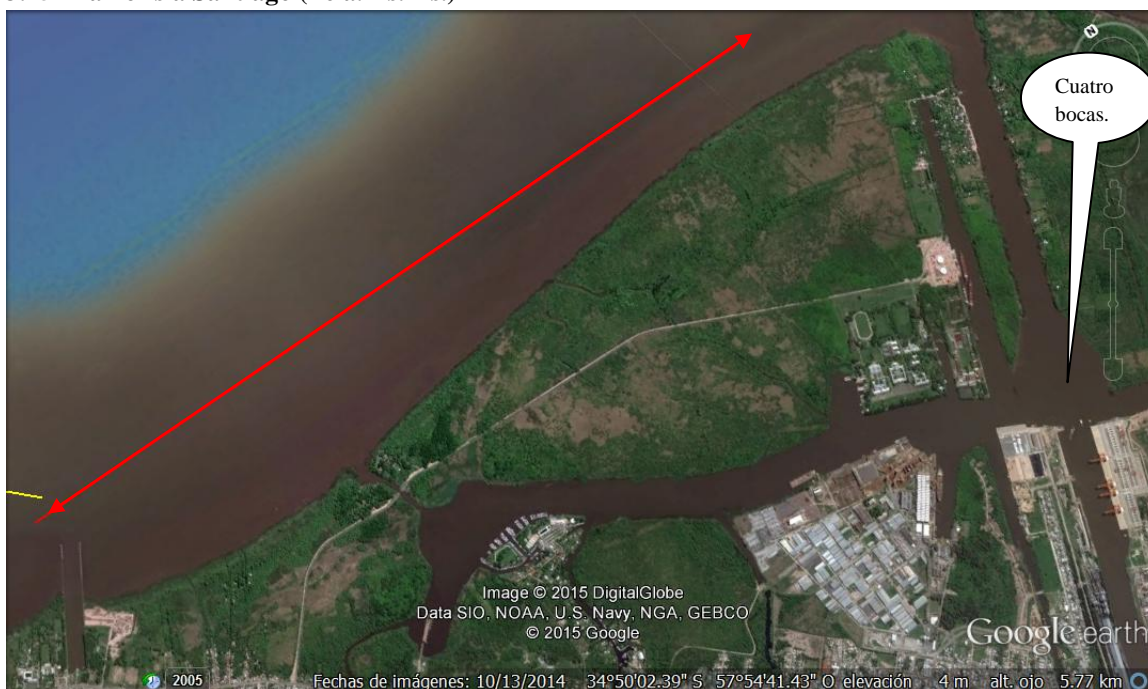
Límite “in land”: autopista La Plata – Buenos Aires. (Fuera de imagen)

Localidad Punta Lara, clubes deportivos, muelle, arroyo Villa Elisa, arroyo Doña Flora, más clubes.

Tramo característico de una zona veraniega, que sufrió desde hace muchas décadas un freno significativo en su crecimiento, pero manteniendo viviendas y clubes de clase media



3.15 Tramo Isla Santiago (Pcia. Bs. As.)

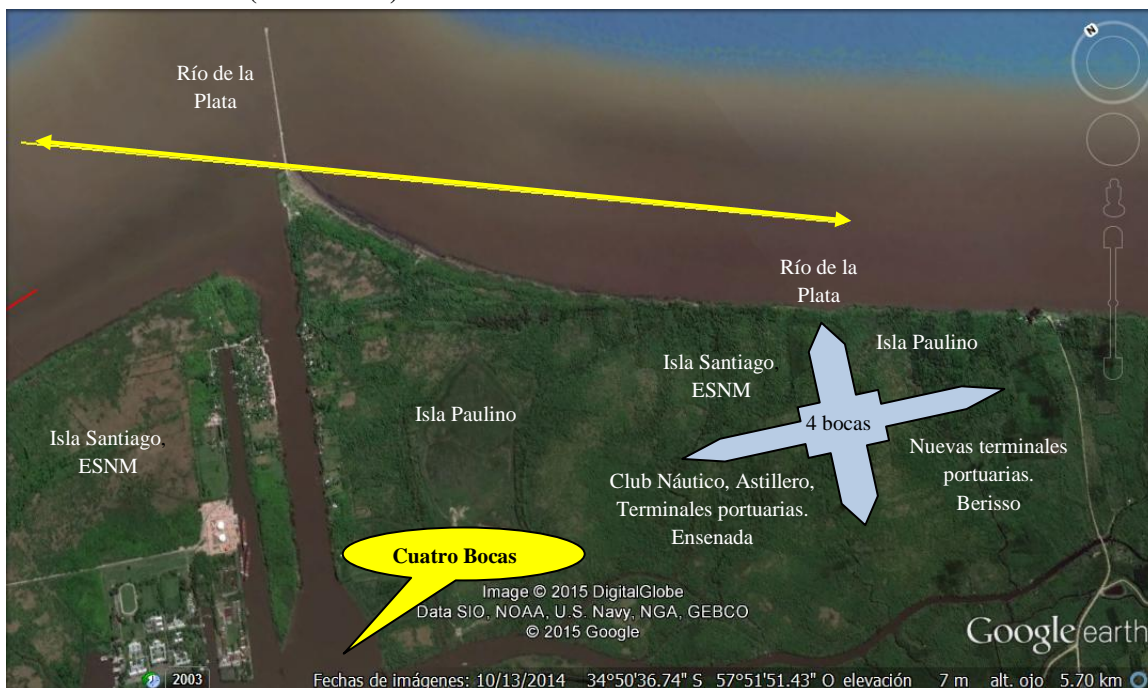


El límite interior en tierra al terminar la Autopista La Plata – Bs.As., pasa a la calle 122 que coincide con la ruta provincial 11 (fuera de la imagen en los tres siguientes tramos).

Espigones de pesca, clubes, canal de acceso al Club Regatas La Plata, arroyo El Zanjón, arroyo El Largo, Toma de agua, Escuela Naval Militar, Astillero Río Santiago y la localidad de Ensenada. En esta imagen se puede ver el ámbito conocido como Cuatro Bocas del puerto de La Plata.

Tramo con importante impronta marina (al ser una isla) con clubes y dependencia de neto corte náutico y militar. Principal Astillero del país. Y la ciudad de Ensenada claramente industrial tanto por el astillero, el puerto, la petroquímica y sus servicios asociados.

3.16 Tramo La Plata (Pcia. Bs. As)



Acceso al Puerto de La Plata, Isla Paulino, en el vértice interior derecho de cuatro bocas la localidad de Berisso. En este tramo están las conocidas cuatro bocas del acceso al puerto de la Plata. Sobre la Isla Santiago existe un caserío muy antiguo y pintoresco habitado por gente de clase media baja y baja, enfrente la Isla Paulino que está casi deshabitada.

3.17 Tramo hasta Playa Bagliardi (Pcia. Bs.As.)



Playa Palo Blanco, con pocas casas. Cloaca máxima, playa Bagliardi, arroyo Los Talas.

Tramo también muy poco poblado sin identidad clara y diferente a las comunidades que se observan del otro lado de la ruta provincial 11.

Conclusiones

Si bien el haber segmentado la ribera en tramos de 5 Km, distancia apta para un análisis con continuidad, no permite definir tramos que puedan ser claramente caracterizados como “lugar” o “no lugar”. Por ese motivo se adoptó una tercera categoría de espacios que en sus 5 Km tienen ambas características. Resultan así caracterizados los tramos de la ribera analizados de la siguiente forma:

- Espacios que pueden ser considerados “Lugares”: tramos 1, 2, 14, 15
Estos son espacios con clara identidad, donde existen elementos culturales característicos y las actividades allí desarrolladas están fuertemente vinculadas con las zonas contiguas tierra adentro.
- Espacios que se los puede considerar indistintamente “Lugares” o “No Lugares”, tramos: 3, 4, 6, 8, 9, 16
En todos estos espacios se observan elementos característicos de ambas categorías, a veces pueden ser diferenciados y en otras no.
- Espacios considerados “No Lugares” tramos: 5, 7, 10, 11, 12, 13, 17
Estos “no lugares”, aún siendo de superficies significativas, constituyen espacios de tránsito o de conexión entre “lugares” o con zonas rurales.
Puertos, zonas de servicios, reservas de tratamiento protegido e incluso barrios exclusivos con estándares de ocupación internacionales, entran dentro de esta categoría. También entre estos se observan espacios despoblados sin o con muy baja intervención humana, caracterizables como “no lugares”.

Estos espacios en la línea de ribera, especialmente los categorizados como “no lugares” por su proximidad con ámbitos urbanos y periurbanos, se convierten en espacios de muy compleja gestión y muestran diferencias significativas en sus zonas contiguas hacia el interior (tierra adentro). Estas diferencias son tales que la planificación urbana, en los casos en que se aplica, no alcanza a contemplar su compleja problemática y caracterización.

La magnitud y variedad de problemas de tipo antrópico presentes, más la vulnerabilidad propia de una línea de ribera evidencian la necesidad de asignar a toda esta zona costera un tratamiento diferenciado especialmente cuando se corresponden con ámbitos urbanos donde el contraste se hace más significativo.

Es menester dar a la línea de rivera una evaluación y tratamiento integral:

- en toda su longitud, en nuestro caso entre la desembocadura del río Lujan hasta el balneario Bagliardi,
- integrando las actividades en este caso fluviales que se desarrollan en su proximidad.
- vinculando los ecosistemas presentes,
- considerando los servicios que se brindan en relación con el curso de agua (tomas, descargas, puertos, canales),
- contemplando vulnerabilidades y amenazas para su desarrollo sustentable y sostenible.

Por estos motivos, los espacios asociados con las líneas de ribera, están siendo tratados en forma especializada en la mayoría del mundo, aplicando conceptos de la denominada “planificación espacial marina”, conjuntamente con

criterios de “gestión costera integrada”^{xi}; ambas tendencias muy difundidas desde organismos intergubernamentales y no gubernamentales especializados.

La “planificación espacial marina” permite, con una gestión basada en los ecosistemas, identificar y asociar a los espacios marinos, contiguos a la línea de ribera, con actividades específicas (zonas de alijo, de descargas costeras, de pesca artesanal, de navegación deportiva etc.), optimizando de esta forma el desarrollo económico sustentable y gestión de los ambientes marinos. De igual modo la “gestión costera integrada” le brinda en forma interdisciplinaria sustentabilidad y sostenibilidad a las múltiples actividades que ocurren en la línea de ribera. Integrando las ciencias sociales y naturales para el análisis de la problemática del espacio y sus habitantes (ambiente y ecosistemas, actividades culturales, turísticas y deportivas, temas laborales, industriales y portuarios, servicios públicos, etc.).

La línea de ribera reviste una complejidad superior en las zonas urbanas y periurbanas que en las consideradas como rurales, tanto por la variedad de actividades que allí ocurren, como por sus vulnerabilidades y el mayor número de amenazas a las que están expuestas. El impacto de la globalidad con la interdependencia compleja entre “lugares” distantes o próximos entre sí, convierte a los “no lugares” en conectores por donde circula la cultura global y se vinculan las identidades culturales de los “lugar”, vinculados en red.

Por este motivo cada “lugar” irradia identidad y valores culturales que se difunden, comparten y homogenizan en un proceso globalizador que se materializa en los “no lugares”. Las líneas de ribera en muchos sectores, especialmente en zonas urbanas, actúan como portales con las características de los “no lugares” y en su dinámico intercambio resultan mucho más relacionadas con la cultura global que con la identidad cultural de la ciudad contigua y por este motivo demandan un tratamiento específico.

Fuentes consultadas y bibliografía

- ASCHER, F. (1998) *Métapolis: Ou l'avenir des villes*. Odile Jacob, May 1, 1995 – 345 pages <https://books.google.com.ar/books/about/M%C3%A9tapolis.html?id=6b3-aOVI0bkC&hl=es-419>
- AUGÉ, Marc “**Los «No Lugares» Espacios del Anonimato**”, Una antropología de la **Sobremodernidad** Ed. Gedisa 2000.
- CADENAZZI, Alfredo C. “**Apuntes sobre la línea de ribera en la reforma del código civil y en la ley n° 12.257** (Código de Aguas de la Provincia de Buenos Aires)”, 2008.
- CARBALLO, Fermín Gigante “ **Geografía Subjetiva, del comportamiento y la percepción**”, Nueva Geografía Canaria, enero 2013
- Código Civil, artículos 2340, 2577, 2639 y 2640- Decreto (PEN) n° 10-381/87- Constitución Nacional, artículos 75, inciso 10 y concordantes. Ley n° 11.366 Ley n° 24.093 Decreto Reglamentario n° 769/93. “Cursos de Agua Línea de Ribera Habilitación de Puerto Camino de Sirga” 1997
- CORBOZ, A, “**Hyperville**”, Cahier 8, Givors: Institut pour L'Art et la Vie, Maison du Rhône, 1994
- de MATTOS, Carlos A, “**Globalización, negocios inmobiliarios y mercantilización del desarrollo urbano**”. En “**Lo urbano en su complejidad: una lectura desde América Latina**” ed. Marco Córdova Montúfar, (coordinador) 35 – 62 Quito: 50 años de FLACSO,
- FERNÁNDEZ, Guillermina, “**El Crecimiento Urbano de Tandil: ¿Modelo Territorial de la Ciudad difusa?**” Seminario de Investigación III Herramientas para la Investigación Científica en Geografía-2012
- FISHMAN, Robert, **Bourgeois utopias: the rise and fall of suburbia**. Nueva York, Basic Books,.1989.
- GARCIA, Mónica, “**La percepción del espacio urbano**” Síntesis teórica. CABA-2011
- LÓPEZ, Rubén A. et. al. “**Análisis de los riesgos ambientales por antropogénesis y su valoración frente a los futuros cambios climáticos en el área metropolitana de la ciudad de Buenos Aires**” Revista de la Asociación Geológica Argentina, 59 (3): 416-422 (2004).
- PEREYRA BARRANCOS M.C. , “**Subcultura y contracultura, Reflexión y selección**”, USAL agosto 2014.
- PYSZCZEK, Luis Oscar, “**La Percepción Espacial de la Inseguridad Urbana. Percepción del Riesgo y construcción Social del Miedo, en la Ciudad de Resistencia. Rep. Argentina.**” CONICET Argentina, 2008
- RUFÍ, Joan Vicente **¿Nuevas palabras, nuevas ciudades?** Dept. de Geografía, Historia e Historia del Arte, Universitat de Girona
- SCHNACK, Enrique (coordinador) et al, “**Criterios geomorfológicos para la determinación de la línea de ribera en el litoral atlántico de la Provincia de Buenos Aires**”. Comisión de Investigaciones Científicas- Autoridad del Agua Provincia de Buenos Aires, La Plata, 23 abril 2007
- SAUER, Carl O., “**La morfología del paisaje**”,
- TEAFORD, John., **Post-suburbia: government and politics in the edge cities**, Baltimore; Johns Hopkins University Press (1997)
- Usos de las márgenes de cuerpos de agua, <http://cyt-ar.com.ar>
- VÁSQUEZ, Marcelo Javier, “**El crecimiento del área gran San Juan y la evolución de la planta urbana en los últimos 60 años**”. Seminario de Investigación III Metodología de la investigación aplicada en Geografía Urbana-Periurbana.
- “**Vulnerabilidad de la Zona Costera**” Informe Final. Argentina: 2ª Comunicación de Cambio Climático. Fundación Torcuato Di Tella, diciembre 2005.

ⁱ Adaptado de Sauer, Carl. “La morfología del Paisaje”.1926
www.colorado.edu/geography/giw/sauer.../LaMorforlogiaDelPaisaje.doc

ⁱⁱ Santos, Milton. *Metamorfosis del espacio habitado*, Fundamentos Teórico y Metodológicos de la Geografía, Cuarta Edición, Editorial Hucitec, San Pablo 1996 Cap 3 pag 37 y Cap6 pag 77

ⁱⁱⁱ El Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo dispuso que:
“ARTICULO 1. El Río de la Plata se extiende desde el paralelo de Punta Gorda hasta la línea recta imaginaria que une Punta del Este (República Oriental del Uruguay) con Punta Rasa del Cabo San Antonio (República Argentina), de conformidad a lo dispuesto en el Tratado de Límites del Río Uruguay del 7 de abril de 1961 y en la Declaración Conjunta sobre el Límite Exterior del Río de la Plata del 30 de enero de 1961”.
“ARTICULO 2. Se establece una franja de jurisdicción exclusiva adyacente a las costas de cada Parte en el Río. Esta franja costera tiene una anchura de siete millas marinas entre el límite exterior del Río y la línea recta imaginaria que une Colonia (República Oriental del Uruguay) con Punta Lara (República Argentina) y desde esta última línea hasta el paralelo de Punta Gorda tiene una anchura de dos millas marinas. Sin embargo, sus límites exteriores harán las inflexiones necesarias para que no sobrepasen los veriles de los canales en las aguas de uso común y para que queden incluidos los canales de acceso a los puertos. Tales límites no se aproximarán a menos de quinientos metros de los veriles de los canales situados en las aguas de uso común ni se alejarán más de quinientos metros de los veriles y la boca de los canales de acceso a los puertos.”

^{iv} Marc Augé, “*Los no lugares espacios del anonimato*” Una Antropología de la sobremodernidad, Editorial Gedisa. Quinta reimpresión, septiembre 2000, Barcelona

^v Michel de Certeau, “*La invención de lo cotidiano*”. México: Universidad Iberoamericana/ITESO/Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos [1999](#)

^{vi} Subcultura y Contracultura, apuntes de 2014 de la Dra M.C. Pereyra Barrancos con referencia bibliográfica a Alcina, Miquel. *La comunicación intercultural* Edit. Antropos. 2003, Barcelona, España y muy especialmente a Salvador Hernandez, Pedro Pablo. *Modulo de Interculturalidad*, <http://letra25.com/ediciones/ppsalvador/index.html>

^{vii} Saskia Sassen, en *La ciudad global emplazamiento estratégico, nueva frontera*.

^{viii} Siguiendo la idea de John Teaford cuando plantea al suburbio que se ha convertido en nueva ciudad. *Post-suburbia: government and politics in the edge cities*, Baltimore; Johns Hopkins University Press (1997)

^{ix} Robert Fishman (1989), *Burgeois utopias: the rise and fall of suburbia*. Nueva York, Basic Books.

^x Corboz, A (1994), “Hyperville”, Cahier 8, Givors: Institut pour L’Art et la Vie, Maison du Rhône, 112-129

^{xi} Ambas son actividades que desde hace más de treinta años se vienen implementando en la Comisión Oceanográfica Intergubernamental, UNESCO; en el área de administración marina.
http://www.ioc-unesco.org/index.php?option=com_weblinks&view=category&id=73&Itemid=85