



Universidad Nacional de La Plata - Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Maestría “Paisaje, Medioambiente y Ciudad”

TESIS

**Paisajes de la vida cotidiana,
sentidos y prácticas en pugna sobre la consideración del paisaje
en el Delta del Río Santiago**

Autor:
Arq. Cecilia Craig

Director:
Mg. Arq. Leandro Varela

Co-director:
Mg. Lic. en Geografía, Patricia Pintos

La Plata, 2016

INDICE

Introducción	9
CAPITULO I	13
1. Paisaje	13
1.1. El sujeto y su intervención en la construcción de paisaje	18
1.2. Entorno “en tanto que paisaje”	24
2. Intangibles del paisaje	24
2.1. Intangibles del paisaje, los imaginarios	25
2.2. Intangibles del paisaje, la experiencia estética	27
2.3. Intangibles del paisaje, los sentidos	29
3. Dinámica y ritmos de transformación del paisaje	30
4. Paisajes de la vida cotidiana	35
4.1. Prácticas	39
CAPITULO II	44
5. Paisaje ribereño del Delta del Río Santiago	45
6. Los principios de la pugna:	
Huella ecológica en el Delta del Río Santiago	48
6.1. Intervenciones en el paisaje y los modelos de consumo	58
6.2. Dinámica de transformación del Delta del Río Santiago	66
6.3. Abordaje territorial de la ribera a partir del proyecto de paisaje	75
CAPITULO III	77
7. Relación ribera – puerto	78
7.1. Riberas, análisis comparativo con el caso de estudio	85
8. Mirada retrospectiva	95
8.1. El puerto de La Plata	102
CAPITULO IV	113
9. Interrogantes entre paisajes	115

9.1. Mediación del paisaje en primera persona	116
9.2. El paisaje red, sistema complejo de relaciones subjetivas	122
9.3. Actores clave, acuerdos, controversias y discrepancias	142
9.3.1. Javier	143
9.3.2. Renzo	148
9.3.3. Isabel y Sandra	150
9.3.4. Marcelo	152
9.3.5. Irma	154
9.3.6. Alejandro	157
9.3.7. Celia	159
9.3.8. Rodolfo	160
9.4. Heterogéneo conjunto de rostros del paisaje	164
CAPITULO V	166
10. Conclusiones:	
Paisajes de la vida cotidiana o nosotros en otras formas	166
ANEXOS	173
ANEXO I	173
Tangibles del paisaje	
a) Sustrato natural	
b) Clima y sistema de mareas	
c) Vegetación y fauna	
ANEXO II	180
Paisaje, marco legal y administrativo	
a) Normativa Ambiental vigente para Ensenada y Berisso	
ANEXO III	183
Plan de Infraestructuras del Delta del Llobregat	
ANEXO IV	184
Listado de puerto de la Provincia de Buenos Aires	

ANEXO V	185
Mapa de actores y aclaraciones metodológicas	
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	189

Agradecimientos

El objetivo de realizar esta tesis vino hacia mí desafiante y altanero. En aquel momento sabía que era algo que deseaba concluir pero poca idea tenía de cómo lo lograría.

Fue un arduo camino, no puedo negarlo. Una concatenación de momentos diversos, de angustias y anhelos, de búsquedas y descubrimientos, un trayecto inmensamente rico en conocimiento, emociones, vivencias, personajes y lugares.

Todo ello me inspira a sentir profundo agradecimiento por haber tenido esa oportunidad y por haber encontrado valiosas e inspiradoras personas que fueron parte de ese camino, a los profesores de la Maestría, que abrieron mi horizonte de conocimiento. A mis compañeros de cohorte, quienes venidos de distintos ámbitos profesionales y lugares geográficos, aportaron a la experiencia una diversidad enriquecedora. A mi director Leandro Varela, a mi co-directora Patricia Pintos, al profesor Jorge Karol, a Sergio Guerrieri y Alejandra Varela por su dedicación, acompañamiento, orientación y enseñanza permanente.

Y sin duda en un campo más doméstico, pero no por eso menos importante, a mi familia, los que aún están de este lado del mundo y los que ya partieron. A mis amigos, a quienes agoté contándoles cómo iba yendo en este proceso de investigación y escritura. Proceso que sin dudas proporcionó un profundo cambio en mí.

Así que hoy, siendo yo pero siendo otra, miro con mayor agudeza y profundidad aquél lugar que elegí para realizar mi tesis como un paisaje maravilloso.

*"Y al final de nuestra exploración,
Llegaremos al lugar de donde partimos,
Y lo descubriremos por primera vez."
T. S. Eliot*

INTRODUCCIÓN

Cuando el tema de esta tesis empezó a tomar cuerpo lo hizo a través de los aspectos que me interesaban en torno al paisaje. Esta disciplina en construcción, encuentra en la cultura occidental dos grandes líneas de desarrollo, una de ellas venida de Europa y la otra de América del norte. Ambas orientaciones nutren la construcción de estas reflexiones, análisis y discusiones, al tiempo que nos interpelan y convocan, para la elaboración de la perspectiva latinoamericana.

De lo que no cabe duda es que el paisaje se ha instalado como escenario referenciado en toda intervención relativa al hábitat humano y parece reclamar consideración y atención sobre nuevas maneras de concebir el territorio y de actuar sobre él.

Si bien el paisaje se relaciona en nuestro imaginario con lo idílico y reconfortante, no hace falta más que profundizar un poco en el análisis de este campo de estudio para verificar que el paisaje está atravesado por múltiples líneas de tensión, complejidad y densidad que muchas veces lo tornan un lugar incómodo, desolado y hasta agresivo, pero nunca estático. La dinámica de transformación propia del paisaje es reelaborada por la comunidad a través de la interacción que redefinen permanentemente los procesos naturales y sociales. Sin embargo, cuando un acontecimiento singular transforma el paisaje de manera sustancial, se produce un impacto que atañe tanto al medio como a la comunidad que lo habita.

Este trabajo pretende dar cuenta de esta cuestión, explorando los emergentes producidos por la ampliación del Puerto La Plata, y ahondar en la componente intangible y subjetiva de los paisajes de la vida cotidiana, contemplando su estado actual por un lado y, por otro, reflexionando sobre los posibles cambios a partir de la modificación de su perfil. En el desarrollo de la investigación se ha tenido especial cuenta de toda evidencia de los

sentidos y prácticas, en concordancia o pugna, desplegados por los actores en el Delta de Río Santiago, dado que se trata del recorte que se eligió para este trabajo.

Un grupo de preguntas en torno al paisaje, a los intangibles, a las subjetividades, a los hábitos y costumbres de las personas y a las características físicas del lugar, guiaron la investigación: Estas se cuestionan ¿Qué sentidos le otorgan al paisaje ribereño los actores sociales del Delta del Río Santiago?; ¿Cuáles son las prácticas que desarrollan los actores sociales en el paisaje ribereño del delta?; ¿De qué modo las prácticas cotidianas de los actores sociales reflejan el sentido que se le otorga al paisaje ribereño del delta?; ¿Cómo se evidencia la pugna de los sentidos y las prácticas antagónicas, otorgados al paisaje de la vida cotidiana del Delta del Río Santiago?; ¿De qué manera una transformación de gran escala en el paisaje ribereño, como son las obras de ampliación del Puerto La Plata, impactan en los sentidos que los actores sociales le otorgan a los paisajes de la vida cotidiana?.

A partir de estos interrogantes se buscó poner a prueba la hipótesis elaborada, para lo cual la tesis se organiza en cinco capítulos. En el primero de ellos se desarrolla el tema y todas sus aristas. Se establece tanto el punto de vista desde el cual se hace foco en el concepto “Paisaje”, en los referentes fundamentales para justificar dicha postura, como así en la razón por la cual cobran preponderancia los aspectos intangibles y los sujetos que reconocen al paisaje, a través de sus percepciones, como unidad sintética.

El Capítulo II profundiza en el recorte elegido para este trabajo. Nos presenta la complejidad inmanente en el Delta del Río Santiago, y cómo los aspectos físicos de la dinámica natural y geomorfológica, en diálogo con la actividad humana desplegada en el lugar, definen el pulso, la vocación y el carácter del paisaje ribereño.

La transformación y el cambio constante son consustanciales del paisaje, a tal punto que pretender fijar ese devenir restaría identidad genuina a ese paisaje. Observar el pulso del paisaje y realizar una lectura en profundidad resulta altamente ilustrativo, puesto que proporciona pistas visibles para descifrar los ideales filosóficos, estéticos y morales, la cosmovisión, las relaciones de poder de su sociedad; tanto del pasado, del presente como de la tendencia. Estos aspectos se revisan en el Capítulo III, en el que también se reconoce al Puerto como una de las figuras centrales de la identidad de la Ensenada de Barragán y se compara este lugar con otros casos, desde sus diferencias y semejanzas.

Una vez recopilada y organizada la información llegó el momento del trabajo de campo, en el Capítulo IV se despliegan técnicas cualitativas de abordaje, las cuales se consideraron más adecuadas para responder a los interrogantes mencionados. Visitas al

lugar, observación, diálogos ocasionales o más profundos y entrevistas, fueron algunos de los recursos y técnicas aplicados en la búsqueda de verificación o contradicción de la hipótesis de investigación.

La diversidad de sentidos se hizo manifiesta. La evidencia de los aspectos que se recuerdan y de los que se olvidan. Como la memoria es una construcción, más que un dato, tanto la memoria como las identidades fueron elementos con los que se pensó el paisaje.

Conforme la tesis se estructuraba fue necesario estudiar los aspectos y características físicas del lugar, cuestiones estas relevantes en todo estudio de paisaje, que encontramos en los ANEXOS al final del trabajo, junto a los demás datos o conceptos más “duros”. Decidí extraerlos de la estructura principal del texto para poder continuar con el hilo de la redacción y no perder de vista ni el tema ni el problema de investigación.

Finalmente las Conclusiones, en el Capítulo V, retoman los aspectos sobresalientes del trabajo con la intención de plantear líneas que motiven a otros hacia la reflexión y acción sobre el Paisaje esperando que se despierte la inquietud, el asombro y la pasión que se activaron en mí en todo este recorrido.

CAPITULO I

*"Paisaje es el encuentro enigmático
entre la naturaleza y la cultura,
siendo el enigma un itinerario hacia el sentido."
Philippe Sers*

Comenzamos este trabajo en la búsqueda de profundizar en el concepto de paisaje a partir de los autores elegidos para establecer una perspectiva específica. Desde ese punto de vista se pondrá al descubierto el protagonismo del observador, del sujeto, en la construcción del paisaje, y su particular relevancia a la hora de atribuir sentido, tanto como de efectuar prácticas en relación a esa construcción.

Una vez planteada la complejidad del concepto y su estructura dual de componentes tangibles e intangibles, se abordan en primer lugar estos últimos para redondear el tópico “sentidos del paisaje”. Posteriormente se destacan los aportes de los imaginarios y la experiencia estética, antes de abordar los sentidos en sí, para dar cuenta de la profundidad y densidad que adquieren los componentes intangibles del paisaje.

Luego se explicará a qué se refiere cuando se insiste en decir que el paisaje siempre cambia, mencionando a las dinámicas y ritmos de transformación del paisaje, tanto si estos son de origen natural o humano y el rol clave al que aspira el proyecto de paisaje en esa modificación del perfil.

El otro aspecto en el que se pretende hacer foco es en la vida cotidiana, más que nada para establecer una escala de cercanía en relación al paisaje y comprender el sentido de lugar. Por este motivo se consideró interesante valerse de las “prácticas de la vida cotidiana” a fin de encontrar múltiples situaciones de relación con el paisaje en las que pueda reconocerse, delinarse o definirse este último.

1. Paisaje

Paisaje es un complejo término pluridisciplinar, situado en la encrucijada de disciplinas académicas diversas, tales como la geografía, el arte, la arquitectura, la biología, la sociología o la ingeniería, suscita reflexiones compartidas e incluye un gran potencial interactivo.

Sobre las conceptualizaciones, definiciones, alcances, características del paisaje no se imparten conclusiones homogéneas y en muchos aspectos los distintos profesionales, académicos y científicos no logran acordar; sin embargo los estudios de paisaje constituyen un instrumento de dinamización y de mejora de la calidad del territorio y una herramienta muy útil para orientar los futuros desarrollos urbanísticos y territoriales, preservando la identidad de cada lugar y la carga de sentido que estos concentran.

A los debates sobre paisaje concurren términos tales como espacio, espacio geográfico, territorio o ambiente, conceptos que muchas veces se usan indistintamente y sobre los que marcaremos algunas diferencias para profundizar luego en el concepto de paisaje y entender la carga de significado que aglutina.

Paisaje y espacio se configuran de diverso modo, tanto en el plano disciplinar como en el operativo. Aunque cada uno de ellos no puede prescindir del otro, la diferencia sustancial entre ambos radica en que el espacio, que para la física es la extensión formada por una estructura de varias dimensiones ocupada por los cuerpos, es un lugar neutro; en cambio, el paisaje es un recorte parcial y subjetivo delimitado por la mirada del observador que conforma una unidad de significados estéticos, simbólicos y afectivos.

La perspectiva geométrica del espacio tuvo preponderancia en los países anglosajones a partir de la corriente llamada *new geography*, cuya hegemonía corresponde a las décadas de 1950 y 1970. Provista de una fuerte base lógico-matemática, comenzó a elaborar modelos, describir regularidades, cuantificarlas y comprobarlas y, a partir de esta postura, el espacio es menos una porción diferenciada de la corteza terrestre, y más una extensión homogénea y mensurable que, por medio de definiciones operativas, puede revelar la disposición de actividades humanas o de variables físicas. (Silveira. 2006)

La noción de espacio geográfico se aplica en la geografía para referir al espacio organizado por una sociedad, es expresión geográfica, política y social; disponible, funcional, manipulable, donde conviven los grupos humanos y se relacionan con el medio ambiente. El espacio geográfico es el resultado del devenir histórico en el que una sociedad expresa su modo particular de organización.

Silveira profundiza sobre el espacio geográfico haciendo referencia a Milton Santos (1996) cuando expresa que el espacio geográfico es más que el espacio social de los sociólogos, porque contiene materialidad. Es más que el espacio físico de los naturalistas o inclusive que el de los urbanistas porque contiene la vida, la acción. Y ciertamente, más que el espacio abstracto de los economistas y de los geógrafos cuantitativos, porque sus contenidos son existenciales. (Silveira, 2006)



IMAGEN 1 - *Colores del atardecer*. Alberto L. Pinciroli - albertopinciroli@hotmail.com



IMAGEN 4 – Río de La Plata, playa

IMAGEN 5 – Río Santiago y su comunicación con el Río de La Plata a través de “la canaleta” – foto Guillermo Hariyo

La propuesta de Milton Santos de entender el espacio geográfico como sinónimo de territorio siendo usado, es decir, como conjunto indisoluble, solidario y contradictorio de sistemas de objetos y sistemas de acciones, ciertamente comprende la dimensión política de la idea de territorio que viene de larga data, pero enfatiza especialmente la forma en que el territorio es usado, con objetos y con formas de trabajar que podemos llamar técnicas, y con acciones políticas que, según su fuerza y poder, determinan los usos y combinaciones. (Silveira. 2007)

El ser humano, como partícipe de la historia, es un animal territorial y opera con modelos culturales que adquieren cierta morfología sobre ese territorio, como lo demuestra la ciudad en su principio organizador. En consecuencia el territorio es, según palabras de Eduardo Martínez de Pisón (2006), el espacio terrestre, soporte de las especies, de la acción productiva y del transcurso histórico de las sociedades humanas.

Eduardo Martínez de Pisón se refiere al lado subjetivo del paisaje como el “interior” que se añade al componente objetivo o “exterior” y lo reconfigura culturalmente e incluso creativamente. A partir de este enunciado, Martínez de Pisón, señala la primera separación profunda entre los conceptos de “paisaje” y “territorio”, siendo que el primero se valoriza con los significados, los sentidos culturales otorgados por el arte, el pensamiento, la ciencia, los mitos, las referencias antropológicas, los usos, por su belleza, por la identificación del pueblo que en él habita, y concluye definiendo al paisaje como un nivel cultural. (M de P, 2009)

Por otro lado, el ambiente cualifica biológica y culturalmente al territorio, y entendido en esta relación, el ambiente, hospeda al sujeto en el diseño de la vida.

Desde la perspectiva ecológica, pero manteniendo la misma línea analítica, el paisaje es considerado como ecosistema cuya amplitud es determinada por la percepción humana y a él se aplican conceptos como funcionalidad, adaptación, reversibilidad, resiliencia (o elasticidad), en los distintos niveles de análisis ecosistémicos; con el añadido de aspectos como preferencia, afectividad y valores del paisaje, que incumben a su relación con la escala humana. En este contexto, González Bernáldez define el paisaje como “percepción plurisensorial de un sistema¹ de relaciones ecológicas”. Pero el concepto de paisaje encierra, además, una concreción y una escala más precisa que la de territorio

¹ La Teoría General de Sistemas (TGS) puede remontarse a los orígenes de la ciencia y la filosofía, sólo en la segunda mitad del siglo XX adquirió tonalidades de una ciencia formal gracias a los valiosos aportes teóricos del biólogo austriaco Ludwig von Bertalanffi (1901-1972). En la búsqueda de una explicación científica sobre el fenómeno de la vida, Bertalanffi descubrió y formalizó algo que ya había intuído Aristóteles y Heráclito; y que Hegel tomó como la esencia de su *Fenomenología del Espíritu*: **Todo tiene que ver con todo.**

biogeográfico y es más espacial y morfológica que la idea de ecosistema. (Martínez de Pisón, 2009)

No obstante el paisaje no se identifica con el espacio geográfico, ni con el territorio y tampoco con el ambiente (tanto si es espontáneo o ha sido manipulado), siendo que, a partir de la mirada humana, el espacio geográfico, territorio y ambiente son cualificados y comprendidos como paisaje. A modo de conclusión podemos decir que el paisaje es todo lo mencionado, aunque sólo en parte; “pero sobre todo, al menos idealmente, es una compleja trama de formas ligadas a la tradición y al mito del jardín originario, a la búsqueda del lugar bello (eutopía) y la quimera de la felicidad (eudaimonía), a la consecución de un paraíso, de mirabilia”. (Milani, Raffaele. 2006)

1.1. El sujeto y su intervención en la construcción de paisaje

El mundo exterior se trasmuta en paisaje cuando un fragmento de este es percibido por un espectador, no como la suma de objetos aislados, sino como un todo, como una unidad sintética.

Percibir un paisaje denota la representación interna, o idea, que nos formamos ante ese recorte seleccionado de la superficie terrestre, de la realidad física.

El paisaje aflora en un campo, preferente, pero no exclusivamente visual, de presencias fenoménicas en donde un sujeto se percata de elementos dispersos de su entorno que, hasta ese momento, no formaban parte de una unidad.

En una primera instancia, el espectador percibe de un modo selectivo ese trozo de naturaleza física que se extiende ante sí, tentado a prolongar por un momento esa actitud; seducido, impactado, extrañado, intrigado o encantado por las apariencias y sus fluctuaciones.

Como consecuencia de lo anterior, advierte que ese recorte particular que despertó su interés, pasa a entenderse como una composición, un paisaje.

La génesis del paisaje se inicia con la percepción de ese ámbito seleccionado y delimitado de la naturaleza exterior en el cual los objetos singulares, sus formas y rasgos físicos, enarbolan una gama de apariencias que solicitan una atención especial. (Simón Marchan Fiz)

El recorte de realidad que percibimos en tanto que paisaje, se conjuga a partir de ciertas circunstancias físicas que desencadenan un modo particular de intuición; a partir de

la cual despierta nuestra imaginación, y nos sentimos incitados a detenernos en su observación.

Ese detenimiento no se refiere tanto a captar una instantánea, como a iniciar una experiencia de apreciación y descubrimiento que se vivencia a través del recorrido en el que pueda darse la convergencia de un sentimiento y de un entorno.

Debido a ello, a partir de estimular la atención exploratoria hacia los paisajes, la mirada se vuelve más incisiva, se impulsa la formación de inquietudes, de curiosidades y se desarrollan otras sensibilidades. Así, en el proceso de aprehensión, se implica un sujeto consciente que filtra lo percibido a través de un modo peculiar.

Al considerar el mundo de la percepción, Maurice Merleau-Ponty nos ha ilustrado acerca de que es imposible separar las cosas y su manera de manifestarse; aunque advierte que es indispensable redescubrirlas:

El mundo de la percepción, es decir, aquel que nos revelan nuestros sentidos y la vida que hacemos, a primera vista parece el que mejor conocemos, ya que no se necesita instrumentos ni cálculos para acceder a él, y, en apariencia nos basta con abrir los ojos y dejarnos vivir para penetrarlo. Sin embargo esto no es más que una falsa apariencia. En gran medida es ignorado por nosotros, mientras permanecemos en la actitud práctica o utilitaria. Hizo falta mucho tiempo, esfuerzos y cultura para ponerlo al desnudo, y uno de los méritos del arte y el pensamiento modernos es hacernos redescubrir este mundo donde vivimos pero que siempre estamos tentados de olvidar. (Merleau-Ponty, Maurice. 2002)

En una primera aproximación, los sentidos nos permiten apreciar los paisajes; un determinado sistema de valores, agrega la cuestión moral en esta relación entre el paisaje y el observador (Martínez de Pisón, Eduardo. 2009) y aprender acerca de los mismos, va de la mano de la cultura.

Según Eduardo Martínez de Pisón la idea de paisaje es una lenta y expresiva conquista de la civilización. Una adquisición intelectual y estética alcanzada sólo plenamente en el proceso iniciado en el Renacimiento, buscado luego esforzadamente en la Ilustración y entendido finalmente con profundidad en el Romanticismo.

De todos modos hay que tener en cuenta que Martínez de Pisón sólo se refiere a la civilización occidental, por lo cual, nos resulta indispensable hacer referencia a los estudios de Augustin Berque², cuyo interés por las culturas del Lejano Oriente le han permitido

² Augustin Berque (Rabat, 1942), geógrafo y orientalista, es director de estudios de l'École des hautes études en sciences sociales de París. Poseedor de una verdadera formación pluridisciplinar, en la que destaca sus conocimientos de chino y japonés, se trata de uno de los más activos teóricos de una geografía cultural que le

superar los paradigmas de nuestra civilización, para intentar comprender los mecanismos del lenguaje y del pensamiento oriental. Así, el modo de abordaje de Berque sobre el paisaje intenta separarse del paradigma occidental, etnocéntrico y anacrónico que él resume con las siglas POMC (Paradigma occidental moderno clásico), alejándose de la neutralidad de lo geométrico, mecánico y cuantitativo para enfrentarse a una visión cosmológica y totalizadora de la complejidad fenoménica del paisaje, aportada por las culturas orientales milenarias.

El paisaje ofrece a nuestros sentidos un espacio heterogéneo, orientado, limitado por un horizonte, como enuncia Augustin Berque, y es por esencia extraño al espacio puramente cuantitativo, homogéneo, isótropo e infinito de las coordenadas cartesianas que erige el POMC³.

En pos de explicar su postura al respecto, Berque reflexiona sobre la modernidad y considera que esta deshace la concepción integradora que enuncia Platón cuando expresa que el Mundo (*Kosmos*) es el Universo (*Ouranos*), luego que es uno (*heis*), y que es a la vez muy bello (*kallistos*) y muy cabal (*teleotatos*), pues comprende a todos los seres.

Desde lo que fue dado en llamarse Modernidad, la realidad en Occidente ya no fue una; en adelante estaría dividida por el dualismo entre Mundo y Universo.

Este dualismo, entre Mundo y Universo, relega al paisaje a la ilusión de los sentidos, puesto que, desde el POMC, el Universo contiene más objetos reales que nuestro mundo exterior (lo que podemos percibir).

Sin embargo Berque cita dos manifestaciones en las que el POMC fue puesto en duda; una de ellas, en Europa, hacia el final de siglo XVIII, de la que Schelling fue inspirador, trataba de volver a la concepción cósmica del mundo, a un conocimiento de la naturaleza que no excluyera la subjetividad de la existencia humana en oposición directa a la opción dualista, materialista y mecanicista del POMC (la *Naturphilosophie*⁴ alemana). El segundo ejemplo es el de la escuela filosófica de Kioto (*Kyôto gakuha*), cuya máxima

ha conducido al pensamiento paisajero y a convertirse en el principal teórico y crítico sobre paisaje. Su formación filosófica, que abarca tanto el pensamiento occidental como el oriental, le ha conducido a plantearse las relaciones entre hombre y territorio. Ha centrado y aclarado algunos conceptos fundamentales en la teoría paisajera y desarrolló métodos de investigación que dieron origen a terminología específica desde la que se ha podido desarrollar y expandir el pensamiento sobre el paisaje.

³ “POMC” paradigma occidental moderno clásico; Berque se atiene a la definición de “Modernidad” que vincula esa noción a la revolución científica del siglo XVII que supone ontológicamente el dualismo cartesiano (dicotomía entre sujeto y objeto) y cosmológicamente el espacio y el tiempo absolutos postulados por Newton.

⁴ La *Naturphilosophie* o Filosofía de la Naturaleza fue una corriente de la tradición filosófica del idealismo alemán del siglo XIX ligada al Romanticismo. Inspirada en la *Crítica del Juicio* de Kant y en la obra de Fichte, Friedrich Schelling fue su principal promotor.

figura fue Nishida Kitarô⁵, que reivindicó explícitamente una “superación de la modernidad” a partir de la sustitución de la lógica aristotélica de la identidad del sujeto por una “lógica del predicado” o “lógica del lugar” (o del campo); Nishida pretende demostrar que la realidad del mundo es predicativa, y que une en un campo más originario lo que la modernidad ha separado: el sujeto y el objeto, la materia y el espíritu, el yo y el universo, etc.

Puesto que encontramos en el paisaje una fusión de espíritu y materia, sin cánones, que se revela a partir de formas en consonancia con la intervención material e inmaterial del hombre, (Milani, Raffaele. 2006) actualmente, teóricos del paisaje, como Joan Nogué, señalan ambas esferas, la de los aspectos objetivos y los subjetivos, en interacción solidaria para componer el concepto:

El paisaje es por una parte el espejo del alma en el territorio, el objeto de una percepción y vivencia subjetivas; y por otra, un producto social, es decir la proyección cultural de una sociedad en un espacio determinado y no sólo en lo referente a su dimensión material y tangible, sino también a su dimensión intangible, espiritual y simbólica. (Nogué, Joan. 2011)

Como hemos expuesto, los aspectos teóricos alrededor del concepto de paisaje convocan múltiples líneas de significado, en gran parte porque, en palabras de Graciela Silvestri, “remiten a uno de los problemas más conspicuos, el de las conflictivas relaciones entre el sujeto y la naturaleza”. Una vez entendida la magnitud de la complejidad que incumbe a la relación naturaleza-sujeto, nos vemos obligados a adoptar un abordaje holístico sobre el tema para evitar sesgar el “todo” que el paisaje implica. Así lo explica Georg Simmel:

El Paisaje surge en la medida en que una sucesión de manifestaciones naturales extendidas sobre la corteza terrestre es comprendida en un tipo peculiar de unidad distinto del que abarca el campo visual del sabio que piensa causalmente, del adorador de la naturaleza que siente religiosamente, del campesino o del estratega que están orientados teleológicamente. (Silvestri, Graciela. 2011)

⁵ Kitaro Nishida (1870-1945) está considerado como el más importante filósofo japonés del siglo xx, fundador de la Escuela de Kioto. Gran conocedor de la filosofía alemana, de la Biblia y de toda la tradición filosófica occidental, Nishida combina las citas de Bergson, James, Descartes y Platón con los autores clásicos del budismo zen, ofreciéndonos la posibilidad de un rico diálogo del que Heidegger se pudo aprovechar.

La Carta del Paisaje Mediterráneo⁶ toma en consideración esta mencionada complejidad inherente al concepto cuando expresa que el paisaje puede ser considerado como la manifestación formal de la relación sensible entre los individuos y las sociedades en el espacio y en el tiempo, y un territorio más o menos intensamente modelado por los factores sociales, económicos y culturales. Y define al paisaje como el resultado de la combinación de aspectos naturales, culturales, históricos, funcionales y visuales. Esta relación puede ser de orden afectivo, identitario, estético, simbólico, espiritual o económico, e implica la atribución, a los paisajes, de valores de reconocimiento social a diferentes escalas (local, regional, nacional o internacional), por los individuos o las sociedades.

A través de sus representaciones en el paisaje, las culturas se proyectan, por ende, puede decirse que los paisajes son fenómenos omnipresentes ya que no hay lugar en el mundo sin paisaje, y son cambiantes, debido a que están expuestos a las actuaciones socioculturales por un lado, y son moldeados por distintas fuerzas naturales, por otro. Así, los procesos generadores del paisaje son una secuencia de acontecimientos naturales y culturales de distintas escalas o proporciones que progresivamente van solapándose o combinándose.

Ni los individuos, ni los grupos sociales responden de la misma manera en referencia a la valoración de los paisajes que habitan o frecuentan. Algunos recurren a valores estéticos adquiridos de las obras artísticas, plásticas, literarias, musicales; otros aluden a relaciones cenestésicas con el medio en que viven y están quienes se basan en información científica, o no tanto, difundida por los medios o la opinión pública. Unos elitistas, de gusto refinado por la belleza formal, otros sensibles a los ideales de la naturaleza, en quienes prevalece lo funcional a la contemplación, Todos elaboran su referencia identitaria. Entonces, cuando nos referimos al paisaje como factor de identidad de grupos sociales también podemos decir que el paisaje es un modo de plantear el debate social sobre el papel de los poderes públicos en la organización del territorio. (Donadieu, Pierre. 2006)

No hace mucho que el paisaje se ha vuelto una preocupación política compartida, un ejemplo de esto está representado por el Convenio Europeo del Paisaje (CEP -

⁶ La Carta del Paisaje Mediterráneo es una iniciativa conjunta de tres regiones mediterráneas que data de una década más tarde que la iniciativa tomada por los países del Benelux, y que se ocupa únicamente del paisaje. Su interés reside tanto en sus contenidos como en el hecho de constituir el instrumento en el que se inspiró la Convención Europea del Paisaje. La Carta, elaborada bajo los auspicios del Consejo de Europa, fue firmada por Andalucía, Languedoc-Roussillon y Toscana en 1993.

Florenca, 2000). En él que se propuso la siguiente triple consideración al definir el paisaje: (1) es "la manera en que un determinado territorio es percibido por un individuo o un grupo social", (2) es "el testimonio, en el tiempo, de las relaciones de los individuos con su medio ambiente" y (3) es "la manera en que influyen, en la cultura, sensibilidades, prácticas, creencias y tradiciones locales". En lo establecido por la Convención, destaca el énfasis puesto en la capacidad del paisaje para contribuir al bienestar humano y la consolidación de la identidad.

Si bien se ha consagrado principalmente a los lugares de valor patrimonial y turístico, cuestión que alerta sobre el riesgo de generar abismos en el tejido social y separaciones espaciales discutibles (Donadieu, Pierre. 2006), el CEP es el primer tratado internacional dedicado exclusivamente al paisaje, entre cuyas contribuciones, para el campo disciplinar, se encuentra una definición consensuada sobre el tema. La misma hace referencia no sólo a los paisajes considerados excepcionales, sino también a los cotidianos y degradados, y la inclusión de un novedoso enfoque sobre el derecho de todos los ciudadanos a habitar paisajes de calidad.⁷

Además, El CEP considera al Paisaje como un sistema complejo de valores reconocidos y compartidos por la comunidad. Por lo cual, entenderlo desde un punto de vista sistémico es una metodología adoptada por los estudios de paisaje, donde se incluye el análisis, diagnóstico, pronóstico y prevención.

La noción de calidad del paisaje implica el bienestar humano y la conservación de la biodiversidad, como dos elementos fundamentales. Lentamente, este tema, va ocupando un lugar en las políticas públicas de planificación territorial y políticas sectoriales de carácter social, cultural y económico porque se verifica que la idea de un entorno atractivo, afable y armonioso genera una agradable sensación de bienestar que redund notablemente en la calidad de vida de los ciudadanos.

Un ejemplo de lo anterior lo otorga el Parlamento Catalán cuando el 8 de junio de 2005 aprueba la Ley 8/2005 de protección, gestión y ordenamiento del paisaje entre otras iniciativas enmarcadas en una nueva política de paisaje para Cataluña.

⁷ Resulta oportuno reflexionar sobre las consideraciones de la Convención Europea puesto que sus objetivos apuntan a alcanzar un desarrollo sostenible basado en una relación equilibrada y armoniosa entre las necesidades sociales, la economía y el medio ambiente, teniendo en cuenta que el paisaje desempeña un papel importante de interés general en los campos cultural, ecológico, medioambiental y social, y que su protección, gestión y ordenación constituye un recurso favorable como componente fundamental del patrimonio natural y cultural, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad.

1.2. Entorno “en tanto que paisaje”

La teoría del paisaje ha recorrido un largo camino que Berque entiende en el seno de la problemática de la ecúmene, la residencia del ser humano sobre la Tierra, cuyo principio lo ha resumido con la fórmula $r=S/P$ (r es la realidad, S el sujeto, P el predicado y se lee S en tanto que P).

Como explica Augustin Berque, en varios de sus escritos, la noción de paisaje es algo que se aprende en relación al ámbito cultural en el cual estamos insertos. Por lo cual, la idea de que el paisaje no sólo es histórico sino *ecumenal*, es decir, que depende de la manera en que se establece en la Tierra el *medio existencial* que pertenece a tal o cual sociedad⁸. Luego el paisaje no es universal; es contingente como la historia y concreto como la ecúmene⁹ (la relación de la humanidad con la Tierra).

Para captar la singularidad de una historia y de su medio ambiente, es menester relativizar la universalidad putativa de las maneras de ver, que son propias de nuestra sociedad, de nuestra época.

Aprehender el entorno “en tanto que paisaje” no es fácil. Este “en tanto que” es el modo ontológico instaurado por la relación ecumenal entre dos términos, uno de los cuales es una base universal y necesaria: la Tierra, o la naturaleza y el otro, el Mundo, o la cultura, como interpretación contingente y singular de esta base. Este modo ontológico, el en-tanto-que ecumenal, es inherente a la realidad.

2. Intangibles del paisaje

Estimar a los paisajes desde la perspectiva holística los sitúa dentro de los componentes esenciales de la identidad primaria, puesto que representan la visión, el sentir y el carácter de una comunidad hacia el pasado, en el presente y hacia el futuro. Porque el

⁸ A. Berque ha argumentado progresivamente esta posición en sus libros *Le Sauvage et l'artifice. Les Japonais devant la nature* (Gallimard, París, 1986, 1997), *Mediance. De milieux en paysages* (Berlón/RECLUS, París 1990, 2000). *Les Raisons du paysage, de la Chine Antique aux environnements de synthèse* (Hazanm arís, 1995) y *Ecoumène. Introduction à l'étude del milieux humains* (Berlin, París, 2000).

⁹ En Geografía Humana: Tecnicismo actual para designar la porción habitada del mundo en un determinado momento. En general, se habla de *ecúmene humano* como los límites espaciales de la vida, es decir el "mundo potencialmente habitable". En oposición, las zonas en las que la falta de recursos o la dureza del clima dificulta el establecimiento de comunidades humanas permanentes (zonas polares, altas montañas, áridos desiertos y húmedas selvas) reciben el nombre de *anecúmene*.

paisaje se delinea junto con los sentidos que construye y reproduce en quienes lo perciben. Es decir que los componentes intangibles del paisaje adquieren un rol central en su constitución.

Varios son los componentes o signos intangibles que implican en el paisaje: identificaciones, significados, orientación, evocación, memoria, referencias, mitos, son algunos entre los muchos que podemos mencionar. Todos ellos originados a partir de la vivencia del paisaje, una experiencia que permite comprender ese entorno vital en un nivel más hondo y personal.

Por lo antedicho, en el estudio del paisaje de este trabajo, profundizaremos en los sentidos intervinientes en la consideración del paisaje, para lo cual antes de enfocarnos en estos, disgregaremos nuestra investigación en los imaginarios y en la experiencia estética, componentes que sin excluir a los demás intangibles, dado que es imposible aislarlos, resultan prioritarios, a nuestro entender, en la producción de los sentidos.

2.1. Intangibles del paisaje, los imaginarios

Entre los aspectos intangibles del paisaje, los imaginarios tienen sustancial incidencia en la dimensión subjetiva y simbólica constitutiva de los paisajes y favorecen una relación más comprometida con ellos.

No sólo participamos de una experiencia física del paisaje al recorrerlo, sintiendo en el cuerpo los diversos componentes de su atmósfera, sino que imaginamos: construimos suposiciones sobre lo que vemos, sobre quienes se nos cruzan y sobre los sectores que no vemos o desconocemos. En gran medida la experiencia en el paisaje transcurre en el imaginario, ya que toda interacción tiene su cuota de imaginario pero, sobre todo, se potencia en las interacciones evasivas y fugaces que nos propone el paisaje.

El concepto de “imaginarios” conjuga la subjetividad y la elaboración simbólica. Remite más a aspectos donde lo real, lo objetivo, son menos significativos. El valor analítico de este concepto es la posibilidad de reconstruir visiones del mundo desde las cuales los sujetos actúan con propósitos y efectos de “realidad” mediante un proceso de fundamentación y reconstrucción incesante del objeto.

Los estudios de imaginario son una metahistoria puesto que el imaginario es importante en la formación de opiniones y creencias; repercute en la plasmación de los

grandes mitos sociales, del sentimiento nacional, de la evolución del gusto y de los aspectos básicos de la historia cultural. (Rojas Mix. 2006)

En términos muy generales, Néstor García Canclini dice que imaginamos lo que no conocemos, lo que no es, o lo que aún no es. Alude a un campo de imágenes diferenciadas de lo empíricamente observable. De esta manera los imaginarios corresponden a elaboraciones simbólicas de lo que observamos o de lo que nos atemoriza o deseáramos que existiera. (García Canclini. 1997)

Una de las tensiones en que se juega el estudio del imaginario en el pensamiento actual es en la relación con las totalizaciones y destotalizaciones. Es decir, si consideramos que no podemos conocer la totalidad de lo real y que las principales epistemologías contemporáneas desconfían de las visiones totalizadoras, lo imaginario acude a complementar, a dar un suplemento, a ocupar las fisuras, las fracturas o los huecos de lo que sí podemos conocer.

El imaginario estudia la imagen estableciendo relaciones entre forma y función. Aplicado el término imaginario a la imagen física, alude a un mundo, una cultura y una inteligencia visual que se presentan como un conjunto de íconos físicos o virtuales que se difunden a través de una diversidad de medios, e interactúan con las representaciones mentales.

El imaginario busca el sentido, el fin, el propósito de la imagen; pero estudia la imagen sin cualificación estética a menos que lo bello tenga significación particular (Rojas Mix. 2006). Por eso cuando aprehendemos las imágenes de ese medio existencial que reconocemos como paisaje, recurren a nosotros análisis comparativos de valor estético, emocional o conjunto de datos e información referenciada relacionada con alguno o varios de los componentes que identificamos en el paisaje. Y en el propósito de la imagen buscado intentamos rastrear aspectos que definan el carácter del paisaje.

Según Miguel Rojas Mix, al tratar de precisar el concepto de imaginario se abre como un retablo: Desde una visión central, anclada en lo cotidiano, entendemos el mundo de imágenes que caracteriza la circunstancia actual como el lugar donde se forma la cultura popular contemporánea. Así el paisaje cobra especial sentido en la estructuración identitaria del sujeto.

Más allá de nuestra modernidad, para situarlo en una perspectiva de estudio, se abre una segunda tabla del retablo conceptual en la que entendemos por imaginario el encadenamiento de imágenes con vínculo temático o problemático, recibidas a través de diversos medios audiovisuales, que el individuo interioriza como referente o el estudioso

reconoce como conjunto. Así por ejemplo, el imaginario nacional es un referente para el ciudadano, mientras que el imaginario iconográfico americano es un corpus para el estudioso.

De este modo el concepto se desdobra en dos acepciones: una de ellas se refiere a aquello que sólo tiene existencia en la imaginación, la otra a un corpus documental. La primera alude a aquello que la imagen produce, es decir, su discurso icónico; la segunda, a un conjunto de documentos visuales con unidad temática (Rojas Mix. 2006).

2.2. Intangibles del paisaje, la experiencia estética

La experiencia estética de la naturaleza subyace a la construcción del paisaje y es un modo peculiar de apropiarse sensiblemente de ella, de percibirla.

Podemos comprender el significado y el valor del paisaje como categoría estética a lo largo de todo el camino de la civilización. Puesto que se trata de un gusto que se desenvuelve a través de los siglos y que se organiza, en el campo de la sensibilidad humana, en torno a muy complejas reflexiones sobre la múltiple manifestación de la naturaleza. (Milani. 2006)

Lo sublime, lo pintoresco y lo bello, categorías que fructificaron a lo largo del siglo XVIII en la estética filosófica y la práctica artística, se enlazan a la actual revalorización de la estética de la naturaleza.

La belleza natural, cualidad del universo bajo el signo de la armonía, del orden y de la serenidad se escinde de una pluralidad de determinaciones estéticas. A partir de lo cual se abren ámbitos específicos de una esteticidad diferente de lo bello en sentido estricto. En el siglo XVIII en particular, después de un prolongado proceso de transformación del gusto, se asistió a la evolución de las reflexiones sobre lo sublime y sobre la gracia, a la cualificación de lo pintoresco y a un “revival” gótico. (Milani. 2006)

Una nueva cultura del paisaje adhirió a una actitud de colaboración con la naturaleza que se manifestó en los modos de interpretarlo y proyectarlo. Esta tendencia generó paisajes con simples acciones a partir de infraestructuras, que implantadas en un medio dinámico, iniciaron nuevos procesos con la participación activa de la naturaleza. Al proyectar de este modo surgió una nueva estética basada en los cambios y dinámicas naturales, la búsqueda de compatibilizar las disciplinas que lo afectan y el respeto por el legado del pasado. También tiene influencia en la formación de esta preferencia estética el

interés occidental contemporáneo por el jardín dado que este aloja un argumento retórico para convencer acerca del mismo como alternativa al caos urbano, puesto que evoca un universo angélico de belleza, bondad y pureza. (Donadieu. 2006)

Cuando el paisajista Gilles Clément ilustra en la Villette su jardín planetario, propone que juntos todos decidamos que la Tierra es un único y pequeño jardín. A finales de 1999 Bernard Tschumi concluyó la última de las folies de La Villette y en coincidencia con la finalización del parque, se celebró en la Grand Halle una exposición ideada por Giles Clément con el título “El jardín Planetario”. Él mismo la definió como un proyecto político de ecología humanista. Su mensaje ecologista sugiere que es posible extraer sin empobrecer, consumir sin degradar, producir sin agotar y vivir sin destruir.

El concurso para el parque La Villette en el año 1986, estableció un modelo en el proceso de renovar la ciudad de París. En él, Clément aplica una teoría personal que se basa en una visión estética y contemplativa de la evolución de los elementos naturales. El Jardín en Movimiento es un principio expuesto en el libro “Le Jardin en mouvement” publicado en 1991, a partir del cual la naturaleza es trasladada intacta al interior del parque. Al igual que el sueño de Le Corbusier, la vegetación crecería libremente en el jardín gracias a las semillas traídas por los pájaros o por el viento. (Álvarez Álvarez. 2007)

El vacío arquitectónico contiene un lleno biológico, en donde se genera el movimiento, es decir, el jardín real. Por lo tanto, según Clément, el azar podría dar lugar a un jardín con sus propias reglas, que respondiese sólo a criterios naturales, ajeno a los diseños de un diseñador.

Sin embargo lo conseguido por Clément en el parque André Citroën, en el que se buscó alcanzar un resultado similar al del parque de La Villette, se asemeja más a una naturaleza artificial encerrada en los límites de un trazado regular. Un anhelo natural erigido en un mundo regido por un orden estricto. (Álvarez Álvarez. 2007)

El Oosterscheldekering (1990-1992)¹⁰ es un parque que da tratamiento paisajístico a los terrenos que componen dos penínsulas y una gran isla, resultantes de la construcción de una barrera de tormentas, una infraestructura típica del paisaje holandés.

¹⁰ El Oosterscheldekering es un extenso dique, de casi 8 kilómetros de longitud, que une las islas zelandesas Schouwen-Duiveland y Noord-Beveland. Forma parte del Plan Delta (‘Deltawerken’) iniciado en 1953; protege el interior de la provincia de Zelanda. Zelanda (en neerlandés: *Zeeland*, ‘país del mar’, hace alusión a su condición de islas rodeadas de mar) es una de las doce provincias que conforman el Reino de los Países Bajos. Originariamente se iba a construir un dique cerrado, pero el proyecto levantó mucha polémica porque el agua retenida por el dique terminaría desalinizándose, ocasionando la destrucción de numerosas plantas y animales marinos. Por ese motivo hoy en día el dique se abre y cierra mediante pilares colosales y compuertas correderas que pueden moverse hacia arriba y hacia abajo.

El parque se organiza mediante bandas y cuadrículas formando dunas artificiales y el material usado para su construcción proviene de la gran cantidad de restos de conchas de moluscos, blancas y negras, que producen las industrias conserveras de la zona.

Es una característica común a todas las obras de este equipo conocer la naturaleza activa, productiva y hacerla capaz de regenerarse como construcción útil. En sus realizaciones muestran innumerables posibilidades a partir del uso de elementos naturales en una continua reinterpretación del jardín.

Por lo tanto, a través de los ejemplos citados, podemos rastrear una tendencia que demuestra que las experiencias estéticas del paisaje, en la actualidad, están fuertemente ancladas en cuestiones éticas, cuando buscan remediar impactos provocados por el desarrollo industrial; cuestiones ecológicas, cuando amparan la diversidad biológica y sus delicados hábitats; cuestiones filosóficas cuando a través de la intervención en el paisaje se reinterpreta la esencia, las propiedades, las causas y efectos de la relación humana con la naturaleza. Como cuando Alain Roger propone tratar al paisaje sistemáticamente desde una disposición conceptual rigurosa a partir de una “doble articulación”: por una parte país/paisaje; y por otra, artealización in situ/in visu, procurando abarcar en su más amplia extensión el campo del paisaje.

Aunque según Pierre Donadieu, el debate sobre las ideas de la naturaleza y del paisaje en occidente al final del segundo milenio, podrían reducirse a las relaciones a menudo difíciles entre el saber científico que ignora el arte y las producciones artísticas indiferentes a los resultados de la ciencia. Felizmente la cooperación entre ambas corrientes es cada vez más frecuente.

2.3. Intangibles del paisaje, sentidos

La ecúmene que menciona Berque, agrega una dimensión simbólica a la dimensión ecológica de la biósfera. Estos símbolos, a la vez, son y no son las cosas. Añade a la materialidad una dimensión que es parte integrante de la realidad en el ecúmeno.

En la dimensión simbólica del paisaje existe en potencia un sentido que se despliega de la materialidad hacia una dimensión espiritual. Ese sentido existe en estado virtual, puesto que no está inscrito en la forma exterior de las propias cosas. Berque expresa entonces que todo ser humano despliega la biósfera en ecúmeno, por el sólo hecho de existir. (Berque. 2009)

La concepción del espacio vivido alude a la profundización del camino constructivista al subrayar que los sentidos y significados del espacio son construidos a través de un proceso de contraste entre los elementos materiales y las representaciones, esquemas mentales, ideas e imágenes con los que los individuos se vinculan con el mundo. En esta línea se ha reconstruido el concepto de “lugar” como la forma clave de comprender el espacio a partir de la experiencia del sujeto y con toda la carga de sentido que dicha experiencia lleva consigo. El lugar es considerado como “acumulación de sentidos”.

La geografía humana contemporánea persevera en averiguar cómo los seres humanos crean lugares de encuentro e identificación que encarnan la experiencia, las aspiraciones de la gente, ideas y emociones que evocan recuerdos y expresan pensamientos. Uno de los maestros de esta línea, Yi-Fu Tuan¹¹, acuña el neologismo *topofilia*, para referirse al conjunto de relaciones afectivas y emociones que las personas mantienen con el lugar; incluso veinte años antes que Marc Augé, se refirió a los “no-lugares”.

El sentido otorgado a los lugares, devenidos en paisajes, como ya hemos indicado, no es homogéneo pues está dado según la percepción que cada uno de los actores tiene de un paisaje. Los diversos actores establecen distintos vínculos y sentidos de pertenencia con los paisajes, en base al conocimiento, uso y accesibilidad. Incluso la manera individual en que una persona interpreta un paisaje dependerá de los sentidos de los que disponga y de cómo se aprecie una situación. Pero hay que tener muy en cuenta que se trata de un proceso dinámico puesto que a medida que transcurre el tiempo, los sentidos y la apreciación de las situaciones puede modificarse. (Taylor y Bogdan. 1987)

3. Dinámica y ritmos de transformación del paisaje

El paisaje ha representado, por mucho tiempo, la imagen de un escenario permanente, instalado mediante procesos históricos, y legitimado a través de sus significados culturales.

El significado cultural mencionado, no sólo se le otorga a aquellas construcciones o piezas arquitectónicas que datan de siglos anteriores y que definen los acontecimientos

¹¹ Yi-Fu Tuan (1930, Tianjin, China), geógrafo y ensayista norteamericano de origen chino, de una vasta cultura humanista y particular sensibilidad, se ha acercado como nadie a la esencia de las complejas relaciones del ser humano con los lugares.

históricos de una sociedad, un estilo de vida y una política del pasado; sino que también se conforma por el despliegue de producciones contemporáneas que responden a una idea, a un imaginario, que se nutre de rasgos idiosincrásicos y simbolismos propios de cada región, y también absorbe una cultura global ineludible.

Así que el paisaje siempre cambia. Lo hace de manera casi imperceptible, o de manera espectacular, por veces de modo drástico, otras veces progresivamente; y la sociedad puede mantenerse indiferente o desencadenar violentas reacciones de oposición y protesta.

La noción de una transformación consciente del entorno y su interpretación en tanto que paisaje, tiene connotaciones económicas, sociales, políticas e ideológicas. Debido a ello, y acorde con el tiempo y el modo en que vivimos, donde lo móvil, dinámico y efímero rige la manera en que habitamos, los paisajes muestran un perfil que pronto desaparece, sustituido por otro nuevo.

Las grandes diferencias y similitudes entre esos nuevos perfiles que se encuentran en lugares de distintos continentes, no son propiciadas por sus localizaciones geográficas o climáticas, sino por las posiciones políticas y el grado de intervención del poder económico de quienes administran o esquilman el planeta. (Maderuelo. 2006)

En vista a los impactos sobre el territorio, provocados por el desarrollo tecnológico y los modelos productivos, rastreamos el hecho de que desde la época de la Revolución industrial ha crecido la preocupación por el estado de degradación que manifiestan muchos paisajes.

Una de las reacciones que esta inquietud suscitó, está volcada hacia el proteccionismo sobre los paisajes, que si bien da cuenta del afán por preservar y salvaguardar un patrimonio frágil y no renovable, tiene como efecto perjudicial la cristalización estática de una imagen y el auge de la falsificación, la caricatura patrimonial o la tendencia de convertir lo antiguo en adorno o en ruina. Conservadoras o visionarias, las sociedades buscan poner en acción políticas que ilustren sus valores, proyectos, mitos y utopías. (Donadieu. 2006)

No resulta extraño, para nosotros, inmersos en la lógica de la así llamada globalización, que la preservación de la memoria, natural o histórica, acompañe drásticas innovaciones tecnológicas. Lo “local” forma parte inescindible de la necesaria pluralidad de ofertas (aunque ellas son colocadas en equivalente horizontalidad); su preservación permite conjurar sentimentalmente los aspectos más ríspidos de la renovación técnica; esconder, bajo la supuesta variedad, su lógica homogeneizadora. (Silvestri. 2011)

La globalización implica el desarrollo de los flujos internacionales de capital, la descentralización de las empresas, la circulación planetaria de la imagen, el crecimiento de nuevos polos de desarrollo y de pobreza. Es así que a partir de estas implicancias se remodela la organización social, política y económica del mundo y por ende, del paisaje.

En este escenario, la sociedad está amenazada por visiones imaginarias recurrentes de un mundo de ficción que fractura la relación de los habitantes con los paisajes.

Entonces, ¿cómo se podría contrarrestar esa tesitura? Tal vez proyectando, puesto que la reflexión y crítica sobre los órdenes establecidos impide que nos quedemos en la nostalgia de lo que fue y evita resignarnos al desencanto del mundo.

Los proyectos de paisaje son anticipaciones operatorias de espacios, individuales o colectivos, de un futuro deseado para hacerlo realidad.

Estas anticipaciones pueden representar un proceso evolutivo que confirme un estado material, relacional, estético y simbólico o, por el contrario, proponer una ruptura o sustitución por un nuevo estado que produzca una metamorfosis en el paisaje. (Donadieu. 2006)

Un ejemplo de la primer propuesta en el que se tomó en cuenta el carácter del sitio, sus condiciones naturales a escala regional y el tiempo no sólo como condicionantes sino como parte del alma del proyecto está representado por el plan de recomposición territorial en la meseta de Saclay, París, Francia, sobre una superficie de 7700 ha. En las que el paisajista Michel Desvigne, en 2013, partió de una rigurosa identificación de las estructuras geográficas del lugar, pues tomó en cuenta el sistema de parques concebido por Frederik Law Olmsted en el siglo XIX en USA considerando que los mismos se mantienen legibles y conservan su sentido porque forman un todo coherente con la gran escala de la geografía natural en la que están apoyados. (Desvigne. 2013)

Este es un caso que demuestra la modalidad de generar proyectos y visiones territoriales que superan los límites administrativos para intentar alcanzar los límites geográficos naturales, este tipo de intervenciones se está empezando a implementar en Francia, inspirando un prudente optimismo. Se trata de proyectos que se alejan de la producción de íconos en favor de propósitos territoriales colectivos y sostenibles, frágiles intervenciones y modestos prototipos.

Desvigne reflexiona sobre el tema comentando que en períodos de crisis económica como el que está atravesando Europa, recomponer los territorios gracias al espacio público y el paisaje cuesta poco dinero en comparación con los programas arquitectónicos de envergadura como los museos o centros culturales.



IMAGEN 5 – sitio designado para la construcción el club regatas La Plata - edificio en construcción del club regatas La Plata 1939 - club regatas La Plata en la actualidad



IMAGEN 6 – Paris – Saclay – Park campus. Michel Desvigne (paisajista) Xaveer de Geyter (arquitectos)

Además, destaca el hecho de que los paisajes se transforman por estratos, pues no son anticipaciones cerradas de un proyecto y cada nueva capa transforma a la anterior. En estos procesos de transformación el tiempo es un factor determinante, incluso los lugares sometidos a estos desarrollos, parecen inacabados.

La idea de inacabado, a menudo asociada a los trabajos de Desvigne, revela su voluntad de coherencia en transformar los territorios en consonancia con lo que se construye en ellos, con las prácticas que allí se desarrollan. Para él lo inacabado deja la puerta abierta a evoluciones y apropiaciones diferenciadas, a flexibilidades en las que se puede jugar con la duración y la temporalidad. (Desvigne. 2013)

La idea de una dinámica del paisaje es clave, pues este es un escenario que transcurre. Es activo como conjunto en el tiempo y en el espacio y está compuesto por constituyentes no inertes, sino también activos. Por lo cual Martínez de Pisón dice que el paisaje fijo es sólo un instante del paisaje. (Martínez de Pisón. 2009)

El paisaje es la representación de formas naturales y artificiales en devenir y continua variación. El tiempo y la mutación que de él se produce son fuertes componentes del proyecto de paisaje.

El problema central en los proyectos de paisaje estaría en conducir el cambio constante de modo que el desarrollo no se pague en cultura, y además con acciones adaptativas y proactivas tenga la posibilidad de ejercer una constante rectificación cultural del comportamiento del modelo funcional territorial. (Martínez de Pisón. 2009)

4. Paisajes de la vida cotidiana

Se ha destacado el carácter polisémico y multidimensional del término paisaje, aspecto que propicia el uso del mismo de diversos modos, a partir de la postura filosófica que prevalece y según su fin analítico y práctico.

De acuerdo con Alfred Siemens (2004: 55):

Un paisaje es un punto de vista de una parte de la superficie terrestre que ha sido afectada por el tiempo, la circunstancia y la predisposición del observador que lo distingue y denomina con un determinado propósito analítico o representativo.

La introducción del observador como elemento necesario tiene profundas implicaciones dado que a partir de ello el paisaje no puede concebirse como objeto

existente de manera autónoma de significados únicos y estáticos, pues no se trata de un concreto físico visible del que se asume puede conocerse empíricamente a partir de sus rasgos morfológicos.

Por lo tanto, los límites, componentes y sentidos del paisaje son diversos y cambiantes de acuerdo a quién lo ve, cuándo lo ve y cómo lo ve.

La “lectura” de un paisaje puede ser muy ilustrativa de una cultura o una época, puesto que suministra pistas visibles para descifrar los ideales filosóficos, estéticos y éticos, la cosmovisión y las relaciones de poder de su sociedad. El mismo sustrato físico puede generar paisajes naturales, rurales, urbanos, periurbanos, históricos, patrimoniales, étnicos, simbólicos, rituales, estéticos o cotidianos. Pero no es a fin de establecer un listado de categorías de paisaje que enumeramos estos ejemplos, sino para decodificar las diferentes capas de significado y descubrir los contenidos reveladores de la relación entre el humano, la sociedad y la naturaleza.

Por lo antes dicho, cuando nos referimos a los paisajes de la vida cotidiana no pretendemos establecer una clasificación a partir de la dicotomía que ha separado la naturaleza de la sociedad, ni engrosar la lista de términos que últimamente han proliferado, (por ejemplo: *paisaje cultural*, *paisaje natural* o *paisaje biocultural*) que provienen de la bifurcación clásica de la epistemología occidental entre “natura-cultura” y desde la cual se pretende crear una serie de artilugios para expresar lo holístico; sino, por paisajes de la vida cotidiana pretendemos entender aquellos paisajes que se nos aparecen en primer plano al caminar, a la salida de nuestras viviendas o lugares de trabajo, en nuestros recorridos para hacer compras, trámites, visitas o paseos. Paisajes cuya proximidad o pequeña escala, nos tentaría a que los obviemos o menospreciemos. Tal vez esta actitud responda a un preconceito arraigado en todos nosotros que califica a estos paisajes como vulgares, triviales y banales puesto que contrastan con los paisajes mediatizados, con las vistas escénicas que vienen de la tradición “pintoresca” el llamado *scenery cult*, en el que el espectador contempla el paisaje como un panorama, como fondo estético.

De todos modos y a pesar de esa propensión a invisibilizarlos, interactuamos con estos de diversas maneras e intensidades. Puede ser en contemplación estática como en percepción distraída del paisaje que progresa a medida que nos movemos o con una mirada atenta a los diversos matices que ofrece.

Con la finalidad de intercambiar ideas sobre investigación y acción tuvo lugar el Coloquio internacional Paisajes de la Vida Cotidiana¹², un ámbito para poner énfasis en paisajes en los que no se había orientado, hasta el momento, la atención.

En el Delta del Río Santiago específicamente, y a partir de las modificaciones en los paisajes de la vida cotidiana provocados por obras tendientes a ampliar y modernizar el puerto, se hacen escuchar protestas, denuncias y reclamos tanto de asociaciones de vecinos como de ong's a favor de proteger el sustrato natural, resguardar el patrimonio cultural y preservar el carácter del paisaje ribereño. Estas manifestaciones ponen de relevancia un paisaje antes invisibilizado o banalizado.

En el apartado que explica el concepto hemos argumentado que el paisaje, en cuanto circunstancia, en cuanto a estancia, lugar habitable que rodea al sujeto, es la introspección de lo que percibimos a nuestro alrededor, algo que nos pertenece, que poseemos con la mirada, y a lo cual pertenecemos. (Maderuelo. 2006)

Al respecto se plantea el acto de ver no como un proceso mecánico-fisiológico, sino como un proceso cultural y por lo tanto, producto del aprendizaje. Entendida en esta clave, la mirada es el lugar y el médium de una metamorfosis incesante.

El paisaje se ve, pero también se oye, se huele, se toca, se transcurre, se vivencia. La inserción circunstancial de la vida en el paisaje produce una identificación que en buena medida es inducida culturalmente, incluso conducida políticamente.

El paisaje implica a nuestro cuerpo desde diversos registros; estos son olfativos: huelen, despiden fragancias; son táctiles: duros, difusos, con diversas texturas; son auditivos: ruidosos, rítmicos, silenciosos, crepitantes, tienen ecos; se sienten en el paladar con el sabor de sus brisas, sus tierras y sus aguas; nos confieren sensaciones corporales que se vivencian como una atmósfera particular, los consideramos serenos, amenazantes, amenos, divertidos, reconfortantes, apacibles, fascinantes, saludables o melancólicos.

¹² El Coloquio fue organizado, en marzo de 2011 en Persignan y Girona, por el Ministerio francés de Ecología, Desarrollo Sostenible, Transporte y Vivienda y el Instituto francés para la Investigación en Ciencias y Tecnologías Ambientales (CEMAGREF), con la colaboración del Observatorio del Paisaje de Cataluña. Su finalidad fue reconsiderar estos paisajes cotidianos para millones de personas, desde la perspectiva de los proyectos de mejora, teniendo en cuenta los valores atribuidos por los actores y las poblaciones intervinientes, así como los esfuerzos realizados por ponerlos en valor. El Coloquio internacional "Paisajes de la Vida Cotidiana" reunió a más de 100 comunicantes de varios países del mundo (de Argentina a China, y de casi todos los países de Europa), y tuvo como objetivo aportar nuevos conocimientos sobre los proyectos de ordenación paisajística y el papel de los actores, de las poblaciones y de los expertos en estos proyectos; sobre la participación de las poblaciones en el proceso de decisión política; sobre la dimensión ecológica de los proyectos paisajísticos; sobre los métodos de evaluación de la actuación política y sobre la relación entre paisaje y desarrollo sostenible.

Las comunicaciones, seleccionadas por un comité científico internacional, se centraron a la vez en acciones paisajísticas concretas y en reflexiones teóricas sobre la aportación del paisaje en temas de desarrollo sostenible. http://catpaisatge.net/esp/butlleti/but_observador.php?idReg=459&num=28&ed=Marzo-Abril%2011

Si bien es cierto que muy a menudo la vista es el sentido dominante en la experiencia del paisaje, este no es pura creación de la mirada, como advierte A. Berque, el paisaje no está en la mirada sobre los objetos, está en *la realidad de las cosas*, es decir en la relación que establecemos con nuestro entorno.

Sin embargo, la mirada paisajista sobre el mundo es la que hace al sujeto consciente del paso del tiempo, de las mutaciones que el paisaje experimenta, los cambios que ocurren a velocidades y ritmos distintos a partir de los procesos naturales combinados con las intervenciones humanas. La mirada paisajista, activa e intencionada, es la que percibe las estaciones, los cambios climáticos, las variaciones de la luz solar, el movimiento de las ramas, el discurrir del agua, el deslizamiento de las nubes, el paso del atardecer y, con ellos, los estados de ánimo.

Más allá del resultado formal y funcional que adquiere un paisaje a través del tiempo, destacaremos la vivencia del paisaje, su comprensión en un nivel más hondo y personal, al que sólo se arriba a través de la experiencia directa. A partir de la cual puede desarrollarse lo que Augustin Berque dio en llamar “La conciencia paisajera”, relación que no depende del agrado que provocan los lugares, de la gracia en el diseño ni de la sorpresa que sean capaces de producir las implantaciones, sino del compromiso con el lugar. Una relación que es constitutiva de la sociedad e indispensable para su bienestar.

La vida cotidiana representa el espacio de la experiencia. Implica velocidades y frecuencias del hacer diario, que conforman un itinerario que se despliega sobre nuestras vidas dándole sentido.

Este itinerario adquiere diversas características según el individuo o grupo al que se lo asocie, varía a partir de la cultura, el estrato socio-económico, el sexo, la edad, e incluso adquiere diversas configuraciones en una misma persona conforme transcurre en el tiempo.

La vida cotidiana se despliega en un espacio que estructura las situaciones sociales. La dimensión espacial de la vida cotidiana, según Maffesoli (1979), está asociada con el tiempo y cumple la función de crear la apariencia de que ha fijado el tiempo en el presente. El espacio siempre es vivido como el tiempo presente, aun cuando en él se acumulen historias pasadas; todo lo espacial toma una forma temporal de presente, de ahí que el apego de los individuos con respecto al territorio sea un apego al presente (Lindón Villoria. 1999). Esto no implica que el pasado no sea de interés para lo cotidiano, por el contrario, participa como experiencias sedimentadas a modo de conocimiento incorporado y disponible en el presente.

De este modo, paisajes y prácticas están íntimamente enlazados. Las prácticas cotidianas tejen las condiciones determinantes de la vida social y la gente se asocia y se reconoce en un lugar cuando lo practica.

No hay lugares cotidianos en sí mismos, los paisajes cotidianos aparecen cuando existe una relación temporal y de sentido, de frecuencia¹³ y apropiación.

Aquí el concepto de apropiación está referido como práctica, como suceso que transforma los acontecimientos según la lógica de los rituales cotidianos, regidos por sus propias reglas (sentarse en el borde de una zanja a conversar, caminar por el humedal, andar en bicicleta, navegar, ir de compras, ir al colegio o al trabajo, etc.).

4.1. Prácticas

Las prácticas sociales son formas recurrentes de hacer algo; no se trata de la “forma correcta” de hacer, sino de la forma particular que una comunidad hace. Por ejemplo, una comunidad puede tener distintas formas de hacer las mismas cosas o no tener el hábito de hacerlas.

Por lo general no nos damos cuenta de ello, porque nacemos y crecemos dentro de las prácticas de una comunidad. Y hacemos las cosas como si la nuestra fuera “la manera apropiada”.

Las prácticas sociales surgen y cambian a través de la historia de una comunidad, puesto que las personas adoptan formas de actuar que se vuelven recurrentes hasta que nuevas formas de hacer las reemplazan.

Las nuevas formas, que alguien inaugura, a veces sin advertirlo, buscando un modo diferente o personal de hacer algo, se despliegan en el ámbito social hasta que se convierten en la práctica dominante. Sin embargo, algunas veces, nuevas prácticas sociales se inducen a propósito, para que una comunidad las adopte masivamente.

Las prácticas no especifican todas las acciones que se realizan dentro de ellas. Si salimos a caminar, por ejemplo, la práctica no establece el ritmo, la duración o el recorrido elegido. Lo que la práctica define es la estructura de las acciones posibles y a partir de ella, genera significados para nuestras acciones.

¹³ Frecuencia: 1.f. repetición mayor o menor de un acto o suceso. 2. Número de veces que se repite un proceso en un intervalo de tiempo. 3. Número de oscilaciones, vibraciones u ondas por unidad de tiempo. <http://www.elmundo.es/diccionarios/>

La experiencia y la práctica sociales, en todas sus expresiones, llevan consigo un componente espacial, pues el hacer del sujeto casi siempre está espacializado, transcurre en un paisaje y a su vez “el paisaje es la resultante del conjunto de nuestros comportamientos” (Berque, 2009).

Las prácticas narradas en los relatos de la gente que habita un lugar son de gran importancia para el análisis espacial. De Certeau asigna mucho valor a estos relatos, calificándolos de prácticas espaciales:

Estas aventuras narradas, que de una sola vez producen geografías de acciones y derivan hacia lugares comunes de un orden, no constituyen un suplemento de las enunciaciones peatonales y las retóricas caminantes. No se limitan a desplazarlas y trasladarlas al campo del lenguaje. En realidad, organizan los andares. Hacen el viaje, antes o al mismo tiempo que los pies lo ejecutan. (De Certeau, 1996)

De Certeau explica cómo la *práctica* de la vida cotidiana posee una peculiar creatividad para subvertir de forma activa los modos estandarizados del vivir que le son impuestos desde fuera, ya sea por los medios de comunicación, la publicidad o los espacios geométricos e institucionales del diseño urbano en la ciudad.

Uno de los principales representantes de la concepción que enlaza las prácticas al paisaje es John Brinkerhoff Jackson¹⁴. Quien fundara de la revista *Landscape*, escribía que no se podía ver al paisaje separado de la vida cotidiana, puesto que es una condición determinante de nuestro estar en el mundo. Como heredero del pensamiento geográfico francés en esta cuestión, escribió que por medio de las prácticas de la vida se generan patrones aleatorios que se imponen en el paisaje para responder a las necesidades de una comunidad y pueden leerse como un mapa viviente. (Besse, 2006)

Pero, el estar en el mundo de las culturas actuales posee una actitud preponderantemente agresiva hacia el medio natural. Actitud esta, que deja sus huellas en el paisaje puesto que algunas prácticas que se han tornado generalizadas, producen degradación de los paisajes, debido a la pérdida de valor en sus diferentes dimensiones: degradación del ecosistema, erosión del suelo fértil, ruina del patrimonio construido, merma de la biodiversidad todo esto unido al olvido de conocimientos adaptados sobre los recursos, es decir erosión cultural.

¹⁴ John Brinkerhoff Jackson (1909-1996) fue ensayista, geógrafo cultural e intérprete del entorno norteamericano construido. Tras estudiar en la University of Wisconsin, se licenció en Historia y Literatura en la Harvard University y cursó un año de Arquitectura en el Massachusetts Institute of Technology (MIT). En 1951 funda *Landscape*, revista en la que publicó temas relativos al paisaje norteamericano: desde el impacto del automóvil, las casas móviles o los centros comerciales hasta el estudio del paisaje o las construcciones ordinarias de Estados Unidos. Es autor de numerosos libros acerca de lo vernáculo en Estados Unidos.



IMAGEN 7 - Escollera exterior del Canal Central. (Foto: Mónica Rúa)
IMAGEN 8 – Río Santiago



IMAGEN 9 – Berisso, sector de la calle Nueva York
IMAGEN 10 – Berisso, Club Náutico, tarde de sábado.

En todas las sociedades humanas antes de que suceda en ellas “la modernidad”, la práctica habitual engendraba bellos paisajes. Las personas implicadas se encontraban bien en ellos y nosotros los encontrábamos bellos. En las sociedades actuales, sin embargo, sucede lo contrario: la práctica habitual engendra la fealdad y por eso nos ocupamos de *preservar el paisaje* con medidas especiales.

Por otra parte la gente habitualmente encuentra feo o insípido su marco de vida y busca en otros lugares “paisajes bellos”, temporalmente o para instalarse, razón por la cual se incrementa el turismo o lo urbano difuso en las sociedades de poder adquisitivo elevado. (Berque. 2009)

Jacques Leenhardt en *El retorno al origen: Genius loci, el caso de Roberto Burle Marx* (Leenhardt . 2001), explica que el desarrollo mismo de nuestro modo occidental de racionalidad, técnica y científica, se afianzó en amplia medida a partir de una negación de la interdependencia entre cultura y naturaleza. Debido a ello, para dominar a la naturaleza como un objeto exterior al sujeto, la civilización occidental ha intentado, con éxito, abolir todos los lazos sustanciales entre el sujeto y la naturaleza, y reemplazarlos por la mediación científica.

El poder de nuestra ciencia proviene ampliamente del hecho de tratar a la naturaleza y a los sujetos como entes abstractos, sustituibles por conceptos, números e incluso algoritmos. Esa actitud, más allá de los descubrimientos que tornó posible, condujo también a nuestra ciencia a callejones sin salida, de los cuales la crisis ecológica actual es uno de los signos.

Prácticas y discursos paisajistas contemporáneos se inscriben en el vasto relato de la refundación de la manera de vivir, donde se mezclan o interaccionan la crítica a la economía de negocios, al aspecto jurídico de las democracias y las tecnocracias, las ideologías medioambientales, los mitos edénicos, la aspiración culturalista, la tentación hedonista y la fascinación de la silvicultura. (Donadieu. 2006)

CAPÍTULO II

"Lo que sobrevivió en las últimas glaciaciones, desperezándose feliz en la primera tibieza del Holoceno, hombre, animal o planta, evitaba invariablemente las proximidades llanas y anegadizas del río. Únicamente pululaba la fauna ambigua, húmeda y reptante de los pantanos, las nubes de insectos que ennegrecían el aire, mariposas efímeras, tábanos, mosquitos y jejenes."

J. J. Saer. *El río sin orillas*

A lo largo del capítulo I se desarrollaron los temas considerados pertinentes para entender el concepto "Paisaje" y establecer el enfoque específico de este trabajo. Destaca al paisaje como una configuración morfológica del territorio, además de un entorno vital cargado de contenidos culturales, que se completa con la participación del sujeto o grupo social que otorga significación a ese encuadre o recorte. Al respecto del cual, Martínez de Pisón se refiere como monumento geográfico, tantas veces humilde, siempre a la intemperie, teñido de un agregado cultural surgido del conocimiento y del arte, sin el cual su contenido queda mutilado. (Martínez de Pisón. 2009)

También se señaló cómo el paisaje se conforma por las construcciones e infraestructuras establecidas en el pasado, tanto como por el despliegue de producciones contemporáneas que responden a una idea e imaginario, que se nutre no sólo, con los rasgos idiosincrásicos y simbólicos propios de cada región, sino también, con la absorción de una cultura global ineludible. De este modo vemos cómo teoría y acción son dos dimensiones indisolubles para abordar los problemas del paisaje. Un paisaje que puede entenderse como texto, capaz de comunicar los procesos históricos; como inventario o catálogo de unidades homogéneas de paisaje; como medio de difusión didáctica de procesos naturales y sociales.

En este capítulo se describirán los componentes y aspectos que intervienen en el carácter del paisaje ribereño del área de estudio: El Delta del Río Santiago.

El modo en que se establecen las relaciones entre los ingredientes intangibles que contribuyen a definir su identidad; los componentes tangibles: naturales, bióticos y abióticos; y los factores de producción humana y social: históricos, económicos, culturales; ayudarán a profundizar en el panorama en el que se manifiestan en pugna los distintos sentidos otorgados al paisaje, como también visualizar el sinnúmero de prácticas llevadas a cabo en el paisaje del Delta.

En primer lugar abordaremos los tópicos pertinentes para reflejar el estado y condición en que se encuentra el Delta del Río Santiago¹⁵ desde la perspectiva de su huella ecológica, y de la atribución de sentidos divergentes sobre los paisajes de la vida cotidiana.

Luego relacionaremos las intervenciones en el paisaje con el modelo de consumo al que adhiere parte de la sociedad; si bien no está comprendido el total de la sociedad en ese grupo, es el sector con mayor posibilidad de ejecución e intervención en el paisaje.

A continuación nos referiremos a las dinámicas manifiestas en el paisaje del Delta y al proyecto de paisaje como herramienta instrumental de interpretación, gestión y producción del paisaje; reflexionando sobre el análisis del marco legal y administrativo en el que está inserto, para verificar que el mismo no proporciona suficiente respaldo.

Por último, con la intención de construir un panorama que referencie nuestra área de estudio comparativamente con otras regiones ribereñas semejantes o diferentes, analizaremos tres sectores costeros en otras latitudes.

5. Paisaje ribereño del Delta del Río Santiago

El agua es un elemento determinante en la configuración del paisaje porque condiciona la estructura física del sustrato natural y porque se encuentra presente en la base de todas las mitologías, religiones y culturas desde tiempos inmemoriales. Incluso podemos hacer referencia al rol capital que el agua desempeña en todos los procesos que las sociedades humanas han desarrollado, para moldear el primigenio entorno natural en función de sus conveniencias, necesidades, valores o creencias.

Por lo anterior, las riberas han sido y son lugares convocantes para el asentamiento humano, elegidos fundamentalmente por dos razones vitales: provisión de agua y comunicación. Pero además de estas dos razones utilitarias o de sobrevivencia, también participan en esa preferencia, razones de carácter hedonista como son la búsqueda de placer y el disfrute.

Aunque, en las culturas de occidente, no es hasta la mitad del siglo de las luces que empieza a crecer el deseo de una relación amigable con la ribera, al tiempo que se retiran las imágenes religiosas. Antes del SVIII, en Europa, el paisaje litoral inspiraba

¹⁵ Todos los estudios de paisaje incorporan los aspectos tangibles del paisaje a fin de establecer el carácter del mismo. En el ANEXO I detallamos las particularidades del área de estudio, describimos sus características físicas y los componentes más concretos del paisaje.

desconfianza, era considerado un lugar de tempestades y peligros, un sitio que exhalaba vapores pútridos, amenazaba la salud, tanto más en las regiones cálidas, favorables a la proliferación de “miasmas patógenos”.

En la ribera rioplatense, podemos rastrear la aproximación de los habitantes a la costa a partir de la conquista española, puesto que hasta la llegada de los colonizadores, la costa sur del río, donde ahora está Buenos Aires y sus inmediaciones, estaba deshabitada. Los “indios” se mantenían a distancia; los del norte, nómades fluviales, cazadores y pescadores del río Paraná y del río Uruguay, casi nunca se aventuraban más allá del Delta; los del sur, a pesar de los rigores del clima, rara vez traspasaban el límite septentrional de la Patagonia, y todavía en 1869 únicamente por obligación se desplazaban hasta la costa atlántica. (Saer. 2009)

El Río de La Plata fue descubierto, a decir verdad, por error, porque la expedición de Juan Díaz de Solís, en el ardiente verano de 1516 se internó en sus aguas buscando un paso hacia las Indias. Pretendía alcanzar las islas Molucas, para lo cual bordearon la costa sur de Brasil y la costa uruguaya, penetraron en el río y subieron hacia el norte hasta las bocas del río Uruguay. (Saer. 2009)

El Delta del Río Santiago es un lugar carente de aborígenes¹⁶, teniendo en cuenta la etimología del término. Según Juan José Saer, desprovisto de árboles, de piedra, de fauna cinegética, de metales preciosos, en este lugar siempre se estaba de paso. Y una apreciación similar también inspiró a Victoria Ocampo, quien atribuyera a la paridad de niveles existentes entre la tierra y el agua la capacidad de inducir la consideración del estuario como una prolongación de la superficie infinita y monótona de la pampa “una pampa de agua, abierta a todas las partidas, a todas las llegadas”. Incluso posteriormente, esta narrativa del paisaje ribereño del Delta del Río Santiago, puede retomarse con las oleadas migratorias de la posguerra.

En la actualidad, el redescubrimiento de los valores naturales enfatizados por las propuestas de transformación territorial que adhieren a lo que ha sido llamado “desarrollo sustentable o sostenible”, expresa que las riberas se constituyen como fundamentales para la calidad de vida de los habitantes, para el ambiente, la salud, la recreación y las actividades económicas.

El Río de La Plata es un estuario de características únicas en el planeta, formado en un 97% por la descarga de las aguas dulces de los ríos Paraná y Uruguay, una veintena de

¹⁶ Aborigen: originario del suelo en que vive (definición RAE)

ríos menores y más de un centenar de arroyos en las aguas saladas del Océano Atlántico (Consortio CARP-CTMFM. 1999). Producto de la confluencia descripta, su comportamiento oscila entre su condición fluvial y marítima.

Desde que nace, con un ancho de 50 km, continúa ensanchándose hasta alcanzar los 90 km en la sección Montevideo-Punta Piedras. A dicho tramo se lo denomina Río de La Plata interior. Aguas debajo de este frente, la salinidad aumenta gradualmente hasta que en la sección Punta del Este-Punta Rasa, considerada el límite exterior, alcanza valores oceánicos de salinidad y un ancho de 200 km (Barros y otros. 2005).

El Delta del Río Santiago es un pequeño sistema deltaico que se conforma, adyacente al Río de la Plata, por el Río Santiago de 8 kilómetros de longitud y los aportes de los arroyos El Gato, Zanjón y el Canal Oeste que confluyen en este último.

La Planicie costera que constituye el Delta del Río Santiago es un paisaje singular donde se desarrollaron dos centralidades urbanas, Berisso y Ensenada, separadas por el Puerto de La Plata.

Esta planicie forma parte de la región de humedales identificada como “Cuenca del Plata” y “Sistema del Río de la Plata” (Canevari. 1998) y la singularidad a la que hemos hecho referencia se funda tanto en su génesis como en su transformación a través del tiempo.

Como consecuencia de lo anterior, hoy encontramos un conjunto de paisajes; algunos de los cuales tienen características pintorescas y otros, exuberantes e impenetrables: paisajes ocultos, abandonados, lastimados, caóticos o inspiradores.

Este sistema hídrico recorre lo que se conoce como monte costero o monte ribereño, tierras bajas e inundables de origen aluvial, muy fértiles y de abundante vegetación, donde se afincan muy pocos habitantes, de los cuales la mayor parte son quinteros y productores de madera, vid americana, caña, mimbre, miel, frutas y hortalizas.

Al sistema hídrico natural se sumaron cursos de agua creados por la acción humana, como por ejemplo, los canales asociados a la construcción del Puerto La Plata (canal de acceso al Dock central y canales aliviadores), algunos de ellos para provocar el rápido escurrimiento del agua hacia el río y otros para propósitos deportivos o productivos.

En esta área vemos cómo la confluencia de un sustrato natural caracterizado por la influencia creadora del Río de La Plata, por un lado, y de los procesos histórico-sociales, por el otro, delineó un modo peculiar de apropiación del lugar. Allí los ritmos cambiantes de la política socio-económica y de los modelos productivos, posibilitaron un paisaje de impronta propia, resultado de la trabazón de diversas unidades formales y funcionales, de

distinta escala, como, por ejemplo, los Astilleros, los clubes náuticos, el puerto, las fábricas abandonadas, la industria petroquímica, los asentamientos informales en las costas, los sectores urbanos consolidados, las instalaciones del Liceo Naval, etc., unidades que aparecen en un conjunto de estructura jerárquica y articulada.

En este contexto, se expresan los efectos de la imposición de las coyunturas propiciadas por los intereses políticos y de mercado, a través de acciones que muestran una débil intervención pública y privada en el paisaje.

6. Los principios de la pugna: Huella ecológica en el Delta del Río Santiago

La utilización deliberada de recursos naturales y las transformaciones en la biogeografía terrestre, llevadas a cabo por la actividad humana, implican una “tensión” sobre los ecosistemas, que en muchos casos no puede ser compensada en forma “natural” y se mide en términos de un impacto que deja su huella.

El concepto de la “huella ecológica” es un indicador de impacto ambiental que da cuenta de la forma en la que el ser humano está dejando su impronta a partir de la demanda de los recursos existentes.

Este indicador se relaciona con la capacidad ecológica de la Tierra de regenerar sus recursos, tanto como de asimilar los residuos producidos por cada población, de acuerdo a su modo de vida.

Uno de estos recursos es el agua, un elemento que estructura la región de estudio tanto en su franja costera, en los arroyos, como en los bañados, y que representa una oportunidad extraordinaria para la cohesión del territorio, a menudo fragmentado. El agua posee una influencia positiva como elemento de calidad del paisaje y la capacidad de atraer a una amplia gama de actividades y personas. Su redescubrimiento en las zonas urbanas y periurbanas es el resultado de una renovada atención y sensibilización, relacionada también con el creciente interés en las cuestiones ambientales.

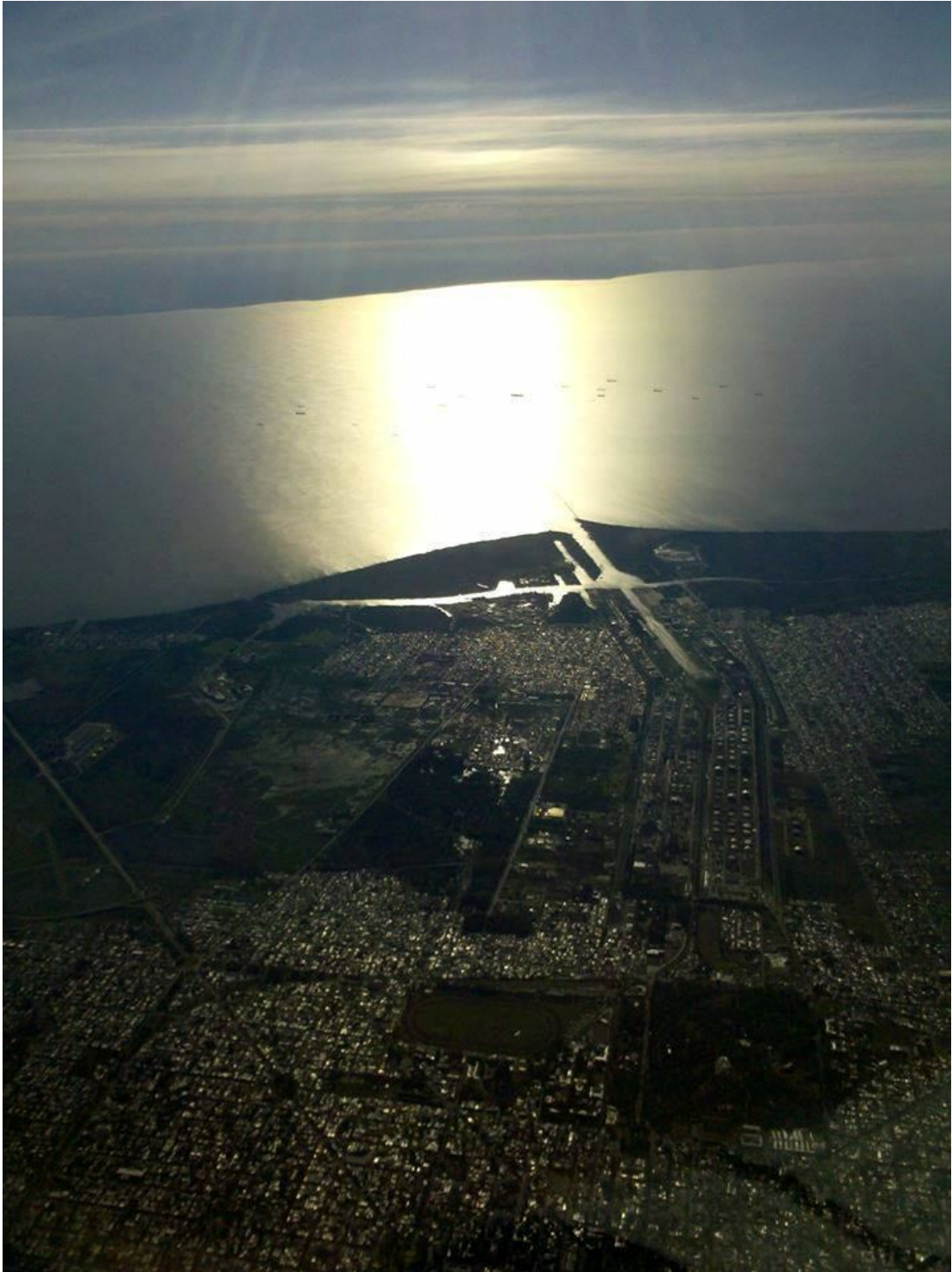


IMAGEN 11 - Delta del Río Santiago – foto Guillermo Hariyo

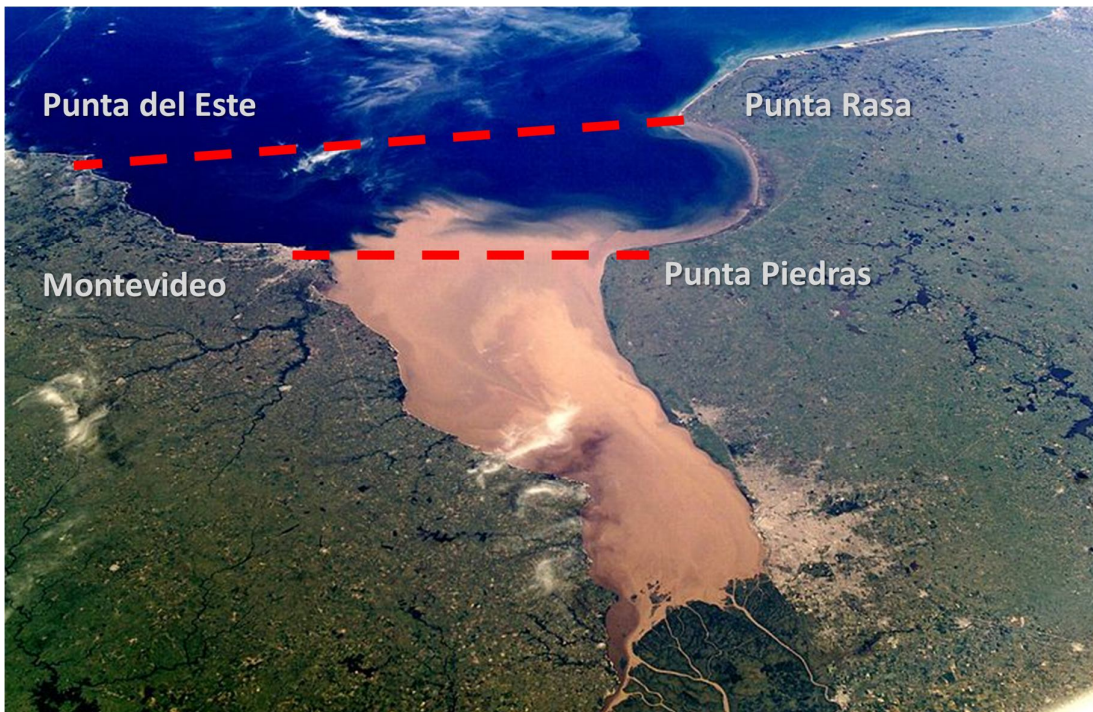
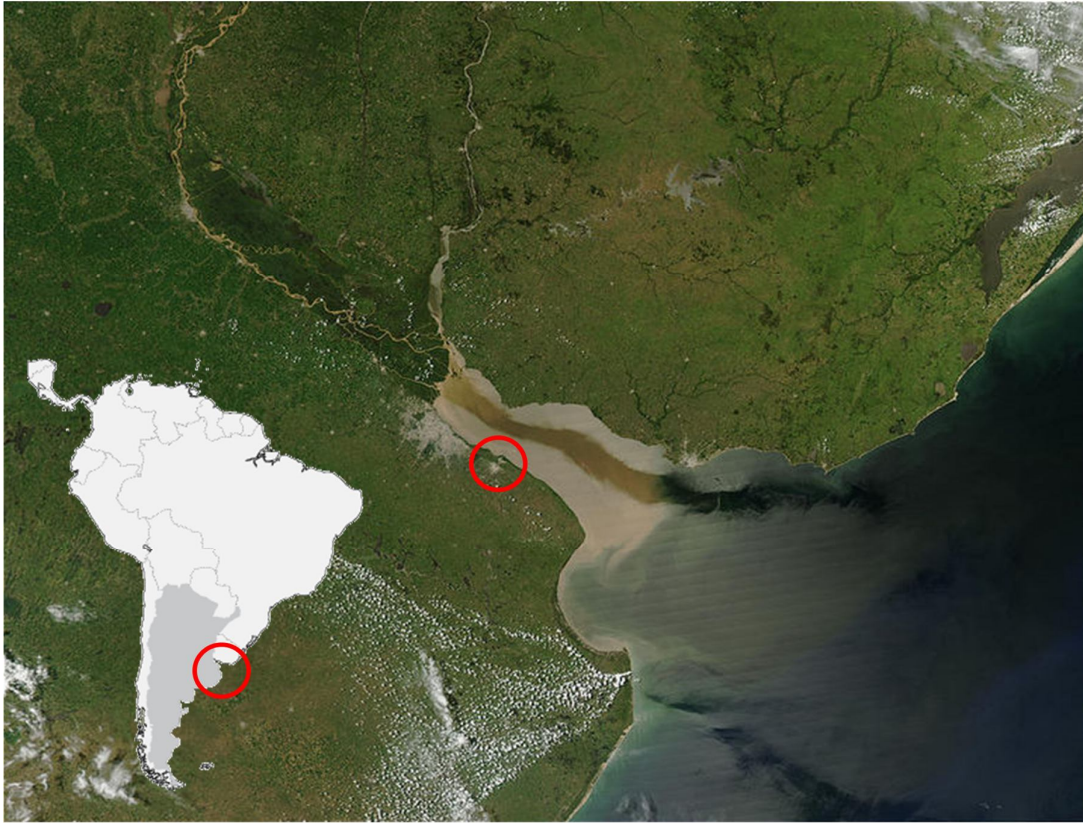


IMAGEN 12- Ubicación del Río de La Plata en América Latina. Y del área de estudio a orillas del Río de La Plata.

IMAGEN 13 - Vista aérea del estuario del Río de La Plata el Océano Atlántico.

Las ideas que atribuyen a las riberas cualidades benéficas, presentes en muchas de las personas que se acercan a ellas, contrastan con los resultados que evidencian numerosos trabajos de investigación, en los que se describe cómo la cuenca del Río Santiago está formada por cursos muertos de agua, sin presencia de vida, salvo unos pocos hongos y bacterias anaeróbicas. Los datos recolectados evidencian que la calidad de las aguas de sus arroyos está determinada por los efluentes del Polo Petroquímico y las industrias (astilleros navales, metalúrgicas, fábrica de ácido sulfúrico) radicadas en La Plata, Berisso y Ensenada vertidos en ellos y el arrastre de los pesticidas usados en el cordón productivo frutihortícola¹⁷.

Desde el punto de vista sanitario, la franja costera sur se encuentra sumamente comprometida por los altos aportes de bacterias coliformes, vinculadas con las descargas mencionadas (Berazategui y Berisso) y además como se explicó anteriormente, el río recibe variados desperdicios industriales, fertilizantes y pesticidas transportados por los arroyos que componen su cuenca desde la terraza alta, por lo que se detectan altas concentraciones de plomo, mercurio, amonio y compuestos orgánicos.

El estado actual de las aguas y las riberas es consecuencia de una larga historia de maltratos y desidias. En este apartado sólo repasaremos algunos de ellos al recordar que en 1925 la contaminación del río en la costa de La Plata tomó estado público, de este modo quedó en evidencia la contaminación producida por décadas de los desagües cloacales de la Capital Federal, que por entonces alcanzaban a los 600.000 m³ y eran vertidos en Berazategui (localidad distante a pocos kilómetros de La Plata). Además los frigoríficos de Berisso arrojaban sus desperdicios al río por medio de una tubería específica para tal fin (Vallejo. 2009). El nivel de contaminación se elevó más aún, cuando en diciembre de ese mismo año la principal destilería de petróleo de la Argentina (YPF) se instaló en el puerto de La Plata.

En la ribera argentina del Río de la Plata, particularmente, el eje metropolitano se extiende 180 Km., desde las localidades de Zárate y Campana, sobre el río Paraná de las Palmas, hasta las ciudades de La Plata, Berisso y Ensenada.

Este eje concentra el 45% de toda la actividad industrial (especialmente química y petroquímica) y un 35% de la población de la República Argentina, pero la ciudad de

¹⁷ Un muestreo de 2002 del Arroyo El Zanjón indica condiciones de estancamiento, anaerobiosis, alto contenido de materia orgánica y altos niveles de hidrocarburos aromáticos y alifáticos. El área de desembocadura del Arroyo El Gato en Río Santiago se conecta a través del Canal Argentino con el Río de La Plata en un punto relativamente cercano a la toma de agua de la empresa ABSA que suministre agua a los partidos de La Plata, Ensenada y Berisso.

Buenos Aires y sus localidades suburbanas concentran el 40% de esa población, sobre una ribera de unos 20 Km. de longitud. (Consortio CARP-CTMFM. 1999)

Cabe destacar que la tasa de incremento de la población en el litoral del área ha sido alta, durante la última década, impactando sobre el territorio y especialmente sobre el río, ya que este es utilizado como cuerpo receptor de aguas residuales de los centros urbanos de ambos países (República Oriental del Uruguay y la República Argentina), es decir, las ciudades vierten sus aguas cloacales sin tratamiento, como así las industrias vierten sus efluentes. (Consortio CARP-CTMFM. 1999)

El Río de la Plata y su frente marítimo forman parte de las principales rutas marítimas mundiales; constituyen, a su vez, una de las vías de acceso al Mercado Común del Sur (MERCOSUR, conformado por la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay). Este mercado común emergente cubre más de 13 millones de km² y tiene una población de aproximadamente 270 millones de habitantes.

El proceso de integración de la Cuenca del Plata y del MERCOSUR tiende a impulsar el desarrollo económico regional; de ser así se producirá un incremento de la navegación fluvial y marítima en el área a tal fin.

Debido a ello, los países ribereños dieron un paso de vital importancia en la dirección de establecer una aproximación coordinada a los problemas relacionados con el manejo del río, al establecer una estructura de cooperación bilateral con la firma del Tratado del Río de la Plata y su Frente Marítimo (Consortio CARP-CTMFM. 1999).

Este acuerdo bilateral firmado en 1973 previó la instalación de dos organismos binacionales de naturaleza gubernamental: la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo (CTMFM) y la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), con los cometidos de asegurar la conservación y la racional explotación de los recursos vivos acuáticos, y la prevención y el control de la contaminación.

Las Comisiones comenzaron a funcionar en 1976, pero, a pesar de sus esfuerzos, todavía no se ha desarrollado, en la medida mínima necesaria, una estrategia binacional adecuada para la administración ambiental del Río de la Plata y el Frente Marítimo en su conjunto, excepto en el caso de las pesquerías. (Consortio CARP-CTMFM. 1999)

Por ende, este importante sistema acuático continúa siendo degradado por contaminación proveniente de fuentes concretas (*point source pollution*: contaminación de fuente puntual) y difusas (*non-point source pollution*: contaminación de fuentes no puntuales), incluyendo el ingreso de hidrocarburos, metales pesados y otros desechos

industriales, agroquímicos y residuos sólidos, como así también se encuentra afectado por el dragado de canales y la degradación de hábitats.

Algunos ejemplos que verifican este escenario en zonas cercanas a nuestra sector de estudio, los encontramos en los Canales Santo Domingo y Sarandí que reciben efluentes de origen cloacal como industrial; en la descarga de Berazategui, antes mencionada, que vuelca sin tratamiento los efluentes provenientes de unos cinco millones de personas a una distancia de la costa de 2,5 Km; en el colector mayor de Berisso, que vuelca efluentes sin tratamiento de unas doscientas mil personas y en el Río Santiago, que recibe aportes de contaminantes cloacales e industriales, mayoritariamente del Polo Petroquímico y de la actividad portuaria del Puerto de La Plata, como ya hemos destacado. (Subsecretaría de urbanismo y vivienda. 2005-2007)

Las diferentes descargas que mencionamos afectan la calidad del agua, entre la línea de costa y los 500 y 2000 metros de la misma, aunque con condiciones hidrometeorológicas extremas puede alcanzar hasta los 10 km de la línea costera.

Estas acciones descritas atacan la integridad del cuerpo de agua, deterioran sus extraordinarias cualidades ambientales, crean riesgos para la salud de la población y perjudican sectores económicos.

En contraste con la desidia y desatención con que se trata a esta región de gran vulnerabilidad, encontramos algunos proyectos en los que prevalece la cuestión ambiental. Uno de ellos es el de Región Capital de 1998, proporciona un cuadro de situación de fortalezas y debilidades de la región orientado hacia la jerarquización de la Ciudad de La Plata y la Región Capital.

Anticipándose a este, en el año 1996 la Subsecretaría de Asuntos Municipales e Institucionales de la Provincia de Buenos Aires promovió una iniciativa de trabajo regional de carácter participativo e involucró a los municipios de La Plata, Berisso y Ensenada junto con la Universidad Nacional de La Plata en la construcción de un diagnóstico y una propuesta que incluía la participación de actores de la región.

También en 1998 se inicia el Proyecto SIMBEL, apoyado por la Fundación Kellogg. Se trata de una propuesta, primera de su tipo en el país, orientada a la creación de la Asociación Latinoamericana de Redes Nacionales, de Municipios y Comunidades Saludables. (Subsecretaría de urbanismo y vivienda. 2005-2007)¹⁸

¹⁸ <http://www.inus.org.ar/proyectos/SIMBEL.html>

Luego, con el objetivo de ampliar y nutrir el proceso de toma de decisiones, instalar la necesidad de un diagnóstico de la Región capital y generar un proceso de legitimación y consenso, en el año 2004, financiado por el Programa Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), a cargo de la Secretaría de Asuntos Municipales del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, se llevó a cabo ese diagnóstico regional.

Entre 2004 y 2006 el Programa Urb-al propone analizar el impacto del crecimiento del sector industrial químico y petroquímico en la región urbana de ciudades portuarias. Resultando del mismo, documentos generales y locales en los que se desarrolla un esquema que promueve la relación más armoniosa entre los responsables de la gestión local, las industrias y los ciudadanos de la región.¹⁹ Elaboran un Diagnóstico de la interfase ciudad – puerto – industria y detallan los instrumentos de gestión Municipal aplicables al manejo de los problemas de la industria química, petroquímica y las actividades portuarias.

El Programa propone un plan de desarrollo de la Escuela Naval y la reactivación y ampliación del Puerto de La Plata, pero no descuida las problemáticas ambientales. Por el contrario, se extiende en el estudio de la legislación vigente y los vacíos normativos existentes en cuestiones específicas, estudia los impactos ambientales en la zona y propone un plan para la recuperación del borde de la Selva Marginal de Punta Lara.

La Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial (PBA) gestionó un préstamo con el BID que fuera aprobado (BID925OC-AR) para el Estudio de un plan de monitoreo de la calidad ambiental y el desarrollo de la propuesta de un esquema de gestión ambiental para los municipios de Berisso y Ensenada considerados en conjunto como unidad ambiental y teniendo en cuenta las particularidades locales, los usos actuales y la idiosincrasia de la comunidad.²⁰

Entre los años 2005 y 2007 la Dirección Provincial de ordenamiento urbano y territorial, Subsecretaría de urbanismo y vivienda, elabora los “Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires”. A partir de aceptar que está en marcha una nueva dinámica de crecimiento que evidencia el déficit provocado por décadas de desinversión y debilitamiento de la acción del Estado, propone una alternativa que permita hacer confluir los recursos de este y de la sociedad para llevar adelante un proyecto que ordene el accionar del gobierno y oriente las inversiones hacia cuestiones de carácter estratégico.

¹⁹ http://ec.europa.eu/europeaid/index_es.htm

²⁰ http://www.dinaprei.mecon.gob.ar/?page_id=996

El documento aborda la problemática metropolitana en forma integral, analizando la posibilidad de proponer su tratamiento en conjunto con las otras instancias de gobierno que ejercen competencias sobre este territorio. Merece un tratamiento especial la búsqueda de coincidencias con el Plan Urbano Ambiental PUA, desarrollado por el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y con el Plan Estratégico Territorial PET, elaborado por el Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios del Gobierno Nacional. (Subsecretaría de urbanismo y vivienda. 2005-2007)

Resultado de este propósito se elaboró un trabajo que tuvo el objetivo de proponer un análisis integrador de la problemática del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), aportando algunos elementos a la discusión de los diferentes actores sociales (públicos o privados) que intervienen en los procesos de toma de decisión respecto del futuro de la aglomeración. (Subsecretaría de urbanismo y vivienda. 2005-2007)

Este trabajo analiza la situación del país cinco años después de la crisis del 2001 observando nuevas condiciones. Posteriormente otra realidad productiva se fue consolidando, el país se insertó con mayor solidez en un nuevo mercado internacional de producción de alimentos. La devaluación de la moneda volvió competitivos a los productos agrícolas, y promovió el desarrollo de una nueva estructura industrial que abastecía al mercado local, era competitiva en el MERCOSUR y en algunos rubros tendía a dirigirse al mercado internacional. La economía creció al 9% anual, en forma sostenida. La deuda externa fue renegociada y en parte saldada, afectando el exceso de reservas exigido por la ley de convertibilidad. El Estado se posicionó como un factor central de la reactivación productiva, incrementando los fondos afectados a financiar obras públicas. Los índices de desocupación retrocedieron hasta alcanzar sólo un dígito y los niveles salariales tuvieron mejoras.

Los profesionales que desarrollan los temas advierten que en el nuevo contexto se presentan algunos dilemas donde resulta necesario entender si la crisis ha sido una interrupción temporaria en la inscripción del país en el orden económico global, lo que implica que las tendencias que se imponen en el desarrollo de la aglomeración en la década del '90 vuelvan a predominar, o si por el contrario, la crisis ha señalado la inviabilidad social de ese modelo, de modo que la salida de la crisis se produzca en el marco de otras tendencias. (Subsecretaría de urbanismo y vivienda. 2005-2007)

Como aspecto general, Damián Bill considera que la estructura de la economía argentina tiene una serie de dificultades vinculadas a su tamaño y al momento en el que ingresa en el capitalismo mundial. Es un capitalismo chico y es un capitalismo tardío. Es

un capitalismo de una escala menor, porque tiene un mercado interno reducido, tiene mayores costos, los capitales que acumula en el mercado interno son menos eficientes que los que marcan la productividad media en el mercado mundial; y es tardío porque ingresa al mercado mundial cuando ya la mayor parte de las ramas industriales están desarrolladas a una escala planetaria. Sin embargo estas características no representan al sector agrario, que es dinámico, competitivo, moderno, con una elevada composición técnica incluso en comparación con otras producciones cerealeras del mundo. (Bill. 2015)

Estas condiciones estructurales de la economía argentina, condenan al país a reproducir constantemente ciclos en los cuales en un momento el endeudamiento adquiere un mayor peso, como en los años '70 y en los '90, y en otro momento las exportaciones agrarias se recuperan, como en el período del kirchnerismo²¹; y quizá tendríamos que remontarnos a los años '30 para ver un momento de un auge semejante. No obstante, ese ingreso de recursos no alcanza para relanzar la acumulación de capital. Puesto que no se evidencia un cambio de la matriz productiva. La industria en este último período se recuperó, pero desde un nivel muy bajo, en 2001-2002, y merced primero a una gran devaluación, de 400 por ciento, que le generó un colchón de rentabilidad vía baja del costo laboral, que en los 90 era elevado en dólares. En 2001 se ajusta esa variable, con una capacidad instalada ociosa de la década anterior, y luego con los altos precios de los commodities agrarios, que permitieron toda una estructura de subsidios directamente a las empresas, e indirectamente vía abaratamiento de la energía, con tarifas subsidiadas, que ahora se discute ajustar. (Bill. 2015)

En “Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires” se presenta una revisión de la historia de la ciudad y de los trabajos de planificación que incluyen la región metropolitana, posteriormente destaca que en la etapa actual se manifiesta un cambio positivo para la Argentina y por ende se espera que las condiciones para la planificación urbana de la metrópolis se beneficien. El desafío que esta tendencia revela estaría en poder lograr una experiencia metropolitana institucionalizada que reúna a las regiones norte y sur. (Subsecretaría de urbanismo y vivienda. 2005-2007)

Estos estudios abordan un amplio campo de análisis y diagnóstico que incluye el área de estudio de este trabajo, y profundizan en las cuestiones territoriales, sociales y ambientales entendiéndolas en imbricada relación mutua. Sus conclusiones y lineamientos

²¹ Gobiernos de los presidentes Néstor Kirchner (entre 2003 y 2007) y Cristina Fernández de Kirchner (entre 2007 y 2015).

propositivos se alinean con las convicciones con las que se plantea el presente estudio de paisaje y constituyen un rico aporte al mismo.

Ahora bien, ¿cuántos de los lineamientos propuestos en los trabajos académicos y profesionales citados se verifican como trazos en la región? Según los datos recogidos en este trabajo, muy pocos, entonces ¿son las tensiones establecidas por los distintos intereses, sentido y prácticas en pugna las que establecen el resultado negativo que distinguimos en el territorio?

En el Delta del Río Santiago se verifican las cuestiones descriptas para el Río de La Plata, puesto que el primero forma parte de este sistema. Por consiguiente, en la sucesión de las visitas a la zona, realizada para el armado de la presente investigación, a través de la observación directa, la observación participante, la recopilación de publicaciones periodísticas locales y regionales, y las entrevistas espontáneas, pudimos constatar las consecuencias de los impactos y problemas diagnosticados.

A partir de esa primera aproximación, quedaron en evidencia algunas cuestiones sobresalientes, negativas para el paisaje, tales como cambios en la topografía por movimiento de suelos, impermeabilización de vastas superficies, la erosión del suelo por los arrastres pluviales, remoción de la cobertura vegetal originaria, rectificación de cursos de agua, ocupación de áreas anegables, modificación de la línea de costa, el rudimentario manejo de residuos domiciliarios e industriales, la proliferación de construcciones precarias, la intrusión en tierras fiscales o públicas, la inaccesibilidad pública a la ribera, entre otras, son apenas algunas de las acciones que el proceso de urbanización ha desplegado sobre los ecosistemas naturales. Evidencias que dan cuenta del modo en que se manifiesta la “huella ecológica” en el área.

Las imágenes actuales muestran la presión que soporta el paisaje infringida por acciones asociadas a obras materializadas con recursos tanto públicos como privados. Además, está presente un modo particular de tensión entre cierta precariedad inmanente, en convivencia con algunos reductos e instalaciones equiparables al “primer mundo”. Este característico modo de organización territorial es recurrente en los países latinoamericanos, y resulta en una variada coexistencia regulada y no regulada de varios modos de organización territorial, característica recurrente en los países latinoamericanos. Este modo genera, a la vez, comunicaciones ágiles y engorrosas, acceso más o menos simultáneo a una vasta oferta cultural internacional y la dificultad para gozar de ella por diversos factores tales como las distancias entre el museo o el teatro y las viviendas, o la deficiencia del transporte público, de los servicios públicos y la educación pública.

6.1. Intervenciones en el paisaje y los modelos de consumo

La llamada fase postindustrial del desarrollo económico ha inducido a la instauración de una forma capitalista mundial, integrada en diversos niveles. A partir de ella, según Zygmunt Bauman, la sociedad de productores es reemplazada por la de consumidores, entonces el “consumismo” llega cuando el consumo desplaza al trabajo del rol axial que cumplía en la sociedad de productores. (Bauman. 2007)

Bauman llama “consumismo” a un tipo de acuerdo social que resulta de la reconversión de los deseos, ganas o anhelos humanos (si se quiere “neutrales” respecto del sistema) en la principal fuerza de impulso y de operaciones de la sociedad. Una fuerza que coordina la reproducción sistémica, la integración social, la estratificación social y la formación del individuo humano, así como también desempeña un papel preponderante en los procesos individuales y grupales de auto identificación, y en la selección y consecución de políticas de vida individuales.

A diferencia del *consumo*, que es fundamentalmente un rasgo y una ocupación del individuo humano, el *consumismo* es un atributo de la *sociedad*. Para que una sociedad sea merecedora de ese atributo, la capacidad esencialmente individual de querer, desear y anhelar debe ser separada (“alienada”) de los individuos (como lo fue la capacidad de trabajo en la sociedad de productores) y debe ser reciclada/reificada²² como fuerza externa capaz de poner en movimiento a la “sociedad de consumidores” y mantener su rumbo en tanto forma específica de la comunidad humana, estableciendo al mismo tiempo los parámetros específicos de estrategias de vida específicas y así manipular de otra manera las probabilidades de elecciones y conductas individuales. (Bauman. 2007)

Como el valor característico de una sociedad de consumidores, el supremo valor frente al cual todos los demás valores deben justificar su peso, es una vida feliz, el entorno debe ser solidario con esa escala de valores. Para ello, ese entorno es visto como materia

²² Reificación (Idioma alemán: Verdinglichung, literalmente “sobrecosificación”) es la concepción de una abstracción u objeto como si fuera humano o poseyera vida y habilidades humanas; también se refiere a la reificación o cosificación de las relaciones sociales.

prima para ser transformada en un producto que se adecue a dicha expectativa de felicidad. Felicidad instantánea y perpetua en la vida terrenal, felicidad aquí y ahora y en todos los “ahoras” siguientes. (Bauman. 2007)

Al igual que las nuevas socializaciones consumistas o de tipo virtual, las grandes intervenciones que modifican el paisaje se fundan sobre un desarrollismo que ha perdido su finalidad humana. Así, mientras se “progresan” materialmente, el tejido social se desintegra en discriminaciones y segregaciones. Colabora en esta línea de discriminaciones y segregaciones el intercambio de información, costumbres, conocimientos y técnicas con “el primer mundo”, gracias a este la vida cotidiana se ha visto profundamente trastocada. Ya que a partir del mismo emergen cuestiones tales como crisis de la vida asociativa y doméstica, la estandarización de la cultura y los comportamientos. Una tendencia que promueve, alienta o refuerza la elección de un estilo y una estrategia de vida consumista, que desaprueba toda opción cultural alternativa; una sociedad en la cual amoldarse a los preceptos de la cultura del consumo y ceñirse estrictamente a ellos es, a todos los efectos prácticos, la única elección unánimemente aprobada: una opción viable y por lo tanto plausible, y un requisito de pertenencia.

Dichas cuestiones tienen consecuencias directas sobre los espacios, por consiguiente, sobre los paisajes y actúan en colaboración con las cuestiones de impacto físico sobre el sector, enumeradas anteriormente, delineando esta huella específica que pretendemos evidenciar.

Es común hoy en día encontrar una estandarización de muchos paisajes costeros modificados por desarrollos turísticos y urbanísticos a los que les han robado su singularidad original.

La tarea de intervenir en el paisaje atraviesa fronteras disciplinares, requiere del diálogo entre tomadores de decisiones, urbanistas, arquitectos del paisaje, ecólogos, historiadores, antropólogos, sociólogos y sobre todo de la participación de las poblaciones a las que pertenecen. Esta tarea trae necesariamente el tema de la ética la discusión, a la aproximación y acción en el paisaje, entendido no sólo como patrimonio sino como préstamos de las generaciones venideras.

Los diversos entendimientos parciales del paisaje, tanto su abordaje desde la ciencia, la cultura, la arquitectura, la técnica o la ecología desatienden el hecho de que en el paisaje los distintos componentes, que se disocian a partir de cada especialidad, se encuentran imbricados, ligados, trabados entre sí, cuestión que enfatiza la cualidad mixta del paisaje. (Martínez de Pisón. 2009)

Se han mencionado algunos indicios de deterioro del paisaje en el apartado en el que se desarrolla el concepto de huella ecológica, indicios que se verifican desde las primeras aproximaciones al área de estudio. También se presentaron reflexiones sobre la condición dinámica del paisaje, tanto si los cambios se producen debido a consecuencias naturales o por presión o manejo producidos por la acción humana. Es en este punto donde se retoma el tema de la relación entre naturaleza y cultura, recordemos que fue definida como conflictiva a pesar de la ponderación actual de los aportes y atributos benéficos de la “naturaleza”.

Las dinámicas naturales no siguen líneas de coherencia, regularidad o previsión según los requerimientos de las lógicas o demandas humanas. Si bien se puede prever una tendencia a partir de los estudios de su comportamiento pasado, siempre presenta particularidades. Por otro lado, las tendencias sociales se estructuran en base a modelos de desarrollo que intentan atender a las necesidades de servicios y bienes de consumo, como hemos mencionado en el apartado anterior (“Intervenciones en el paisaje y los modelos de consumo”), y se valen del soporte natural a modo de escenario y fuente de recursos vitales.

Un ejemplo en el que encontramos evidenciadas todas las cuestiones planteadas anteriormente lo constituye la construcción del “Parque costero”, llevada a cabo desde 2014 en el predio “La Playita” en la costa de Punta Lara, sobre el camino Almirante Brown, municipio de Ensenada.

El parque tendrá una extensión aproximada de 45.500 metros cuadrados, en las que se proyectó un espacio de uso público, forestado con especies arbóreas autóctonas, que contará con un área de parrillas, mesas, luminarias; una plaza de las colectividades; miradores peatonales y vehiculares, pérgolas, circuito aeróbico, estacionamiento, baños públicos e incluirá un nuevo destacamento de prefectura y un amplio parador náutico.

Según fuentes municipales, este importante proyecto de infraestructura, se estructura en función de respetar la relación observada de tránsito peatonal y vehicular en el sitio; respetando la estructura topográfica existente; resguardando los espacios de alcance forestal; rehabilitando las áreas de clubes y esparcimiento del entorno inmediato. Y surge de la convicción del Intendente de Ensenada, Mario Secco, a cerca de asumir la responsabilidad de controlar el avance de las aguas, argumentando que la línea de ribera se fue perdiendo y que, en algunos casos, el nivel del agua llegó a escasos metros de la principal vía de acceso.

En los hechos, la obra propone establecer una línea de ribera con piedras y losas de hormigón que luego serán rellenas. Sobre este basamento se construirá una senda peatonal “para caminar a orillas del río y disfrutar del contacto con la naturaleza”.

La colocación de las losas de hormigón armado a mediados del año 2014, provocó la denuncia de la organización ecologista de Ensenada “Nuevo Ambiente” ante la Unidad de Fiscales de Investigaciones Complejas (UFIC) de La Plata, contra funcionarios de Vialidad de la Provincia y el Secretario de Ambiente del Municipio de Ensenada por entender que los funcionarios incumplen con lo establecido en el Código Penal desconociendo legislaciones vigentes referidas al daño ambiental que provocan con ese accionar, enterrando el humedal costero y modificando drásticamente el paisaje ribereño característico de Punta Lara.

Estas posturas contrapuestas usan, en varias oportunidades, el mismo discurso de compromiso con la sociedad y el medio natural pero están posicionadas diferente en cuanto a su entendimiento del desarrollo territorial, el cuidado y la interpretación de la dinámica del paisaje.

El rol que el Estado debería asumir frente a los problemas esenciales que afectan al paisaje como un bien y un derecho de la sociedad local está cooptado por mecanismos políticos clientelares en el que el paisaje queda relegado. Mientras los discursos superficiales adquieren una condición de naturalidad.

La llanura costera se ha formado a partir de materiales depositados en el transcurso de sucesivos desbordes del Río de la Plata, sedimentos originados en un ambiente marino-fluvial. Periódicamente el río avanza sobre el territorio superando la altura del albardón costero (una franja de terreno de mayor altura que la planicie, ubicada paralela a la línea de costa), inunda los bañados y retrocede. Debido a esta dinámica, las antiguas viviendas se construían sobre pilotes y los murallones o caminos tuvieron que ser reconstruidos varias veces. Esto nos indica que toda construcción que impida este avance y retroceso del río está en riesgo de ser destruida y es perjudicial para la recarga de los bañados y el depósito de sedimentos y de material orgánico.

La elevada concentración de sedimentos, forma bancos que atrapan o dispersan los mismos; razón por la cual toda construcción sobre el río aglutina sedimentos, tal es el caso de la “reserva ecológica costanera sur” de la ciudad de Buenos Aires, un gran terreno ganado al río, relleno con los escombros de las demoliciones realizadas para la construcción de autopistas urbanas en las décadas del '70 y '80, en el que, con el tiempo,

se desarrolló un verdadero muestrario de los distintos ecosistemas de fauna y flora nativas de la llanura pampeana, como pastizales, bosques de sauces, de acacias, etc.

Sería oportuno, a nuestro criterio, comparar el proyecto del Parque Costero de Ensenada con otro que se desarrolla al otro lado del mundo. Se trata del master plan para la región Norte de Lagos de la isla de Chongming, en Shanghái, China. La isla de Chongming es una de las mayores islas aluvionales del mundo²³. Este ejemplo muestra de qué se trata un proyecto de paisaje a gran escala y ofrece a los promotores, al gobierno de la ciudad, a los diseñadores y planificadores, una visión integral para construir espacio abierto y dar solución a temas medioambientales críticos a los que nos enfrentamos de manera colectiva a escala global.

El proyecto del master plan es del grupo SWA²⁴ y se centra en el desarrollo de 34,5 kilómetros cuadrados en la zona norte de la desembocadura del Río Yangtzé, región que ha sufrido degradación sustancial de los hábitats, la destrucción de los humedales y la contaminación del agua.

El diseño de SWA propone cuatro estrategias innovadoras para la restauración paisajística, incluye un enfoque que saca provecho de los sedimentos naturales del río como una forma de mejorar la calidad del agua y crear tierra. Propone crear una estructura de paisaje que restaure la función ecológica mientras ofrece alternativas económicas para los agricultores afectados y un refugio natural para el beneficio de ciudadanos y turistas.

Este proyecto depende de una clara comprensión de los sistemas naturales del lugar, razón por la cual SWA solicitó la colaboración de un científico local y una ingeniería medioambiental internacional, analizó el contexto regional, la hidrología, la sedimentación, la creación histórica de tierra, la vegetación y los usos agrícolas. Y pretende desarrollar un sistema de espacios abiertos que soporte las investigaciones internacionales en curso sobre la creación de humedales y la interpretación medioambiental comunitaria mientras, las iniciativas de diseño de esos mismos espacios, dan solución a temas de desarrollo sostenible, captura de carbono y degradación de humedales.

²³ Proyecto SWA Group. “*Masterplan región Lagos del Norte, isla Chongming. Shanghai. China*” en *Paisea*. N° 023 La Gran escala. Septiembre 2013. Valencia. España

²⁴ <http://www.swagroup.com/about-us/>



IMAGEN 14: Punta Lara. Avance del río de La Plata en una Sudestada.

IMAGEN 15: Proyecto Parque Costero. Ensenada

IMAGEN 16: SWA group. Master plan región Norte de Lagos de la isla de Chongming, en Shanghai, China



IMAGEN 17: Paisaje ribereño, apropiación e identidad. Barbero+Craig+Pastor+Ursino

Por último quisiera hacer mención al proyecto de paisaje que elaboramos, junto con mis compañeros²⁵, en el marco del Taller de proyecto inserto en la Maestría cuyo título es “La interfase entre el medio natural y el medio antrópico”.

Se propuso un trabajo de proyecto de paisaje para el sector costero e insular de los municipios de Ensenada y Berisso, por lo que nos resultó atractivo hacer una lectura de la región desde el río, explorando la identidad que los pobladores tienen respecto a su relación con el frente costero público, situando tal problema en la interfase entre el sistema natural y el sistema producto de la acción humana y social.

Luego del diagnóstico concluimos que el devenir histórico fragmentó la región, y en sus apropiaciones no se refleja entendimiento ni respeto por el medio natural. Por ello se considera que la reflexión sobre el paisaje puede conducir, a través de la identidad, hacia la consolidación y recomposición de la región. Identidad entendida como el valor con el que los humanos organizan su relación con el entorno y con los demás sujetos con los que interactúa.

La vinculación de la población respecto al Frente Público Costero y su construcción de identidad, a nuestro entender, se encontraba debilitada. Por este motivo el objetivo de intervención fue proponer la recomposición de espacios de acceso público a la ribera con la intención de reforzar el vínculo y la valoración de las personas con el lugar.

En términos propositivos se diseñó un sistema de espacios públicos que se articula con el tejido urbano existente a través de una red de vinculaciones entre la ciudad y el río formada por tres circuitos y ocho lugares de encuentro.

Para su desarrollo se recomienda la utilización de materiales que respeten el ambiente y la fisonomía natural del lugar, como la madera, los juncos, metal, etc. Y técnicas constructivas que contemplan la dinámica del río y su planicie de inundación como por ejemplo las construcciones palafíticas, los senderos elevados y las estructuras livianas.

La finalidad de la intervención es motivar a repensar el modo de relacionarse y de percibir el medio natural y el ambiente.

Se propone marcar con iconos que representen las diversas características de los materiales que se utilizaron para la construcción y los usuarios encontrarán carteles explicativos del significado de cada uno. Con esta medida se quiere promover y alentar la

²⁵ Arq. Nora Pastor, Mg Lic. en Ciencias Sociales Sandra Ursino y el Lic. en informática Dr. Dante Barbero.

educación ambiental sobre conceptos de desarrollo sostenible que promuevan un cambio de valores para afrontar la crisis ambiental.

Estos lugares de encuentro serán los nuevos nodos, hitos o actividades convocantes, centros de alegoría y significado para la población.

Concretamente los lugares de encuentro son: el Paseo náutico de la ribera, que tiene por finalidad generar un lugar de aproximación a la ribera a través de medios y servicios; la Escuela de prácticas náuticas, una propuesta recreativa y deportiva de inclusión social; el Centro integral del agua que comprenderá cuatro sedes ubicadas en cada uno de los arroyos de más caudal servidores del Río Santiago en las que se desarrollarán sectores de investigación, experimentación y acción de mejora de la calidad del agua por métodos de fitoremediación; el Paseo de la ribera, un espacio público que toma a la naturaleza y las características del Delta como motivo de diseño flexible convocante a la participación; el Observatorio del Paisaje y el Parque del puente giratorio como lugar de encuentro de los vecinos.

Los procesos de reconversión paisajística operan como una estrategia que contribuye a la construcción de una imagen, que se reflejará tanto hacia los habitantes como hacia los visitantes o turistas. Incluso todos los proyectos políticos, son intervenciones que se basan en una representación de la ciudad, de la ribera, de la región o de una conducta deseada.

Esta representación o imagen opera como orientadora de la acción, porque para definirla es necesaria una selección de la información que se pondrá en juego.

El imaginario de los distintos actores involucrados es de crucial importancia para comprender cuáles son las representaciones que vienen de los habitantes, de los usuarios, de otros actores pasivos o de tendencias exógenas.

6.2. Dinámica de transformación del Delta del Río Santiago

El Delta del Río Santiago, es un pequeño sistema deltaico que se conforma adyacente al Río de la Plata a 34°50'56" latitud sur y 57°53'14" longitud oeste, es un lugar que manifiesta profundos contrastes donde confrontan los poderes públicos y privados. Conviven allí infraestructuras complejas, como el Puerto de La Plata, el astillero Río Santiago, la Refinería REPSOL YPF y su puerto; otros de escala intermedia como son la

escuela naval, los clubes náuticos; y en una menor escala, edificios de marcada precariedad que acentúan la segregación social. Esta disparidad evidencia una palpable tensión también presente entre la multiplicidad de actividades de distinta índole como las recreativas, las deportivas, las de ocio, y las actividades productivas y comerciales de variado porte.

En ese contexto, la ampliación del Puerto de La Plata, prevista en varias etapas cuya culminación se prevé para el año 2050, ejemplifica esta cuestión planteada. Se trata de una obra en marcha, llevada a cabo por el Consorcio de Gestión del puerto La Plata²⁶, un emprendimiento que tiene por objeto incrementar y diversificar las cargas de la estación portuaria para ubicar al puerto de La Plata entre los más importantes de la región. Puede anticiparse, por lo tanto, que la ampliación alterará sustancialmente el paisaje.

La modificación del paisaje es continua. Los paisajes siempre cambian, son dinámicos; y esta dinámica de transformación del paisaje es reelaborada por la comunidad a través de la interacción entre ésta y los procesos naturales, de modo tal que permanentemente se redefinen mutuamente.

Pero el desarrollo de infraestructuras funcionales a escala regional o global imparte dinámicas exógenas. Estos procesos de transformación acelerada, propios de la globalización, despiertan preocupación y requieren de una renovación en el modo de pensar y actuar en los paisajes. Porque, como hemos acentuado desde distintas perspectivas, constatamos que las transformaciones drásticas constituyen, para los sujetos que habitan los paisajes, una amenaza de deterioro ambiental, empobrecimiento y pérdida de contenido simbólico, de valores estéticos, de trayectoria histórica, de construcciones culturales y de los sentidos que alojan.

Según el PET, el Plan Estratégico Territorial que el Gobierno Nacional ha encarado a través del Ministerio de Planificación, estas zonas requieren “intervenciones que apuntan a adecuar el stock de capital construido que poseen, como ejemplo, la reformulación del sistema portuario y de sus redes de acceso; la ampliación de la capacidad; de sus tramos saturados del sistema vial, intervenciones puntuales en lo que respecta a distribución de energía eléctrica. Asimismo requieren de la consolidación de modernos centros de transferencia, de transporte que garanticen la articulación entre nodos de transporte, superando la fragmentación que dificulta la eficiencia del sistema tanto en lo concerniente a cargas como a pasajeros”. (Subsecretaría de urbanismo y vivienda . 2005-2007)

²⁶ El Consorcio de Gestión del Puerto La Plata fue creado mediante el Decreto N° 1596/99. Es un ente de derecho público no estatal que tiene autonomía financiera y operativa. Su directorio tiene una composición mixta, con representantes del sector público y del sector privado <http://puertolaplata.com/consorcio-de-gestion-del-puerto-la-plata/> (consultado en 2012).

Tanto en el PET como en los Lineamientos Estratégicos para el Área Metropolitana, inscriptos en el marco del primero, la transformación del sistema portuario y logístico interviene en todos los escenarios de crecimiento y desarrollo regional, así el Delta del Río Santiago, un lugar utilizado como puerto natural desde los primeros años de la colonización, es analizado y considerado en esa función portuaria y ocupa un lugar protagónico en sus diagnósticos y propuestas.

Ahora bien, podría plantearse un modo de mantener los paisajes a pesar de, o acompañando a los desarrollos territoriales. Mantener un paisaje es una acción que difiere de la voluntad de cristalizar los mismos para convertirlos en una pieza de museo. En coincidencia con Martínez de Pisón, consideramos que es viable el mantenimiento de los paisajes sólo si se preserva claro su sentido territorial y se mantienen ajustadas sus redes funcionales a los valores, símbolos y utilidades que vayan surgiendo a medida que pasa el tiempo. (Martínez de Pisón. 2009)

Cuestión para nada sencilla, dado que requiere sensibilidad y sutileza para el conocimiento de los paisajes, flexibilidad para su manejo, respeto de los bienes patrimoniales, adaptación para interpretar las necesidades de cambio y desarrollo de cada región. Pero podría ser útil a tal efecto la elaboración de un indicador de “impacto paisajístico” con rango específico e independencia del actualmente usado “impacto ambiental” que pueda sumarse a las herramientas disponibles para la planificación territorial. (Martínez de Pisón. 2009)

El modo al que estamos acostumbrados y resignados, demuestran que los cambios tecnológicos inscriptos en los modelos de desarrollo pasados, actuales y previsibles a futuro poco o nada han contribuido a preservar los valores, la identidad y el carácter del paisaje. Atributos para nada anecdóticos o irrelevantes, dado que la identidad y el carácter de un paisaje no se remiten sólo al pasado, tal como expresa Susana Velleggia²⁷ cuando refiere a la identidad colectiva explicando que nunca es pasado solamente, sino que siempre está siendo. La identidad es una construcción simbólica que significa una apropiación selectiva del pasado y elaborada en el presente, políticamente instrumental y que responde a prioridades y propósitos contemporáneos.

²⁷ Susana Velleggia: Directora de Cine y TV. Socióloga. Especialista en gestión cultural y en televisión educativa. Investigadora en medios audiovisuales, cultura y educación. Presidenta de la Asociación Civil Nueva Mirada y creadora y Directora del Festival Internacional de Cine “Nueva Mirada” para la Infancia y la Juventud. Asesora del Consejo Federal de Inversiones y de los Congresos argentinos de Cultura. Docente universitaria. Autora de ensayos, artículos y libros sobre su especialidad. Recibió varios premios nacionales e internacionales. <http://susanavelleggiacultura.blogspot.com/>

Si bien la Declaración de la Convención Europea del Paisaje²⁸ considera a las transformaciones como una de las cualidades del paisaje y como un componente de su desarrollo dinámico, admite también que, en la actualidad, los cambios en la economía mundial, en muchos casos, impulsan la aceleración de la transformación de los paisajes.

Citamos las consideraciones de la Convención Europea del Paisaje, puesto que su objetivo fundamental es promover la protección, la gestión y la ordenación de los paisajes europeos; de este modo, ofrecer un nuevo y sólido marco para situar al paisaje en un primer plano de las políticas europeas en materia de Patrimonio Cultural, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.²⁹

En nuestro país nos encontramos lejos de un marco legislativo semejante, dado que ni siquiera se menciona al paisaje y debemos remitirnos a normas que se ocupan de algunas particularidades que incumben, en este caso, al paisaje ribereño, por ejemplo, los artículos 2340 y 2639 del Código Civil,³⁰ y complementar con normativas ambientales, de presupuestos mínimos y ordenanzas que declaran áreas protegidas³¹.

Por un lado la debilidad en cuanto a legislación y normativa específica y por otro lado las decisiones desarticuladas y contradictorias, hacen de estas áreas de gran valor paisajístico real o potencial, un foco de interés para las presiones y demandas privadas.

En octubre de 2014, tuvieron lugar novedades en materia legislativa de gran importancia para el tema tratado. Una de ellas está representada por la intención de reforma del Código Civil.

El proyecto de Reforma y Actualización del Código Civil que acaba de sancionar la Cámara de Diputados propone reducir de 35 a 15 metros el espacio establecido a favor del denominado “Camino de Sirga”³², incorporando el nuevo artículo 1974³³. Tal situación

²⁸ El Consejo de Europa ha elaborado la Convención Europea del Paisaje con el propósito de impulsar políticas relativas a este recurso en todo el ámbito europeo con un mayor nivel de entendimiento entre las disciplinas que se ocupan de él y debatir políticas específicamente paisajísticas, tuvo lugar en Florencia en octubre de 2000. <http://www.territoriodecantabria.es/Contenido/convenio-europeo-paisaje/103>

²⁹ http://www.mcu.es/patrimonio/docs/Convenio_europeo_paisaje.pdf

³⁰ Según el Código Civil en su artículo 2340 son bienes de dominio público “los ríos, sus cauces, las riberas internas de los ríos, las islas que se formen en toda clase de ríos, cuando ellas no pertenezcan a particulares, las calles, plazas, caminos, puentes, etc.” Y según el artículo 2639 del Código Civil, los propietarios de los fundos que lindan con los cursos de agua navegable están obligados a dejar una calle o camino de 35 metros hasta la orilla del río y no pueden hacer allí ninguna construcción ni deteriorar el terreno. Si el río atraviesa alguna ciudad, se podrá modificar el ancho de la calle pública a no menos de 15 metros.

³¹ Estos artículos y las otras leyes y normas que atañen al Delta del Río Santiago están desarrollados en el ANEXO II.

³² El “camino de sirga”, desde el tiempo de la antigua Roma, estaba pensado para asistir a la navegación en tanto debían arrastrarse las embarcaciones por medio de fuertes cuerdas, o “sirgas”, para su reparación y nueva puesta en flotación, operación que debía realizarse desde la costa o margen en que se hubieran visto obligados a amarrar.

representa un enorme retroceso, implicando para el caso una violación al principio ambiental de progresividad y de no regresividad, que el Código de Vélez Sarsfield, vigente hasta hoy, establece en su artículo 2639³⁴. Esta modificación limita notablemente la facultad de los ciudadanos para utilizar esta franja como libre acceso a las costas cuando se trate de tierras privadas, transformando así en privado lo que siempre fue de uso público. A pesar de que hemos verificado en el área de estudio el incumplimiento de esta norma, pues en la mayor parte de su desarrollo la ribera del Río Santiago es inaccesible, con esta inclusión, la nueva norma produce un verdadero “enriquecimiento sin causa” de todos los propietarios ribereños existentes en el país, generándoles derechos absolutos sobre la franja de 20 de los 35 metros sobre los que hasta hoy el viejo Código Civil les imponía a los propietarios la obligación de dejar libre, sin derecho a indemnización alguna, y de considerarla un camino público.³⁵

Alguna doctrina ha interpretado, respecto del camino de sirga, que “La franja de terreno constitutiva de la ribera externa o margen del río, sirve tanto para las necesidades de la navegación, pesca, comercio y esparcimiento de la población”. Recordemos que los ríos y arroyos, sus cauces y riberas internas, pertenecen al dominio público del estado lo que hace razonable que quienes no sean propietarios, puedan tener acceso a sus beneficios”. Al respecto, distintas organizaciones y actores sociales han propuesto desde hace décadas la idea de que la nueva legislación debiera establecer un nuevo tipo de espacio que constituya un verdadero “bien común”, destinado primordialmente a la preservación del medio ambiente y a evitar su contaminación, degradación y depredación; a la recreación y al buen vivir de todos los habitantes, o simplemente a camino público, independientemente de la navegación. Un par de ejemplos de este planteo se manifiesta

³³ “El dueño de un inmueble colindante con cualquiera de las orillas de los cauces o sus riberas, aptos para el transporte por agua, debe dejar libre una franja de terreno de QUINCE (15) metros de ancho en toda la extensión del curso, en la que no puede hacer ningún acto que menoscabe aquella actividad. Todo perjudicado puede pedir que se remuevan los efectos de los actos violatorios de este artículo”.

³⁴ “Los propietarios limítrofes con los ríos o con canales que sirven a la comunicación por agua, están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños no pueden hacer en ese espacio ninguna construcción, ni reparar las antiguas que existen, ni deteriorar el terreno en manera alguna”

³⁵ La corrección redactada por Larraburu y acompañada por Pichetto propone restituir al camino de sirga su dimensión anterior y restringir toda construcción o “acto que menoscabe” el libre tránsito sobre esa franja de terreno de 35 metros. Pero además introduce una aclaración importante en relación a los derechos ciudadanos sobre ese espacio de tránsito público al señalar que “todo perjudicado puede pedir que se remuevan los efectos de los actos violatorios”. También crea el artículo 1974 bis que hace extensible la servidumbre de tránsito a los ríos, lagos y montañas ubicados dentro de una propiedad privada o colindante con un inmueble particular que tengan interés público. Esa definición queda reservada a las autoridades jurisdiccionales que tendrán la responsabilidad de declarar el lugar de “interés turístico o deportivo” y definir las características y condiciones de los caminos y márgenes de acceso.

tanto en el proyecto de ley recientemente presentado en el Senado por la Senadora Magdalena Odarda³⁶ en el que recategoriza el “camino de sirga” planteando que tal espacio deberá obedecer a una categoría jurídica nueva que lo establezca como inajenable, inembargable e imprescriptible y no ser menor de 35 metros contados desde la línea de ribera, dado que los 15 metros que propone el proyecto de Reforma y Unificación para el viejo camino de sirga resultan sumamente escasos; como en el proyecto de ley para modificar la nueva redacción del Código Civil sobre el Camino de Sirga de los Senadores del Frente para la Victoria, Miguel Pichetto y Silvina García Larraburu, quienes pretenden garantizar el libre acceso a ríos, lagos y montañas. El proyecto de la parlamentaria agrega el artículo 1974 bis para que los inmuebles que contengan o sean colindantes de ríos, lagos y montañas u otros lugares declarados de interés turístico o deportivo por la autoridad competente en el lugar, estén afectados por una servidumbre de tránsito público en la ubicación y con las características y condiciones de uso que determine la autoridad. La Senadora agregó que si bien en la actualidad *“el camino público no tiene el uso que se le confirió en épocas de redacción del Código de Vélez Sarsfield -como apoyo de la navegación-, hoy, producto de las luchas ciudadanas, gran parte de la doctrina, jurisprudencia y legislaciones locales utilizan esta norma para garantizar el acceso a los bienes naturales de dominio público”*³⁷

Otra de las novedades está más ligada al puerto específicamente como protagonista de la propuesta política del poder Ejecutivo de la provincia quien, a través de sus legisladores, resalta el impulso de un escenario futuro de crecimiento y desarrollo ligado a un nuevo modelo productivo y comercial.

El anterior vice gobernador y Presidente del Senado bonaerense, Gabriel Mariotto trabajó, en la formulación de un proyecto de ley que contempla la estatización de los ocho puertos que tiene la provincia de Buenos Aires³⁸, hoy a cargo de consorcios privados en manos de empresas multinacionales.

Mariotto buscó, según sus palabras, “cortar uno de los nudos gordianos de la historia argentina y conseguir el manejo de los puertos por parte del Estado”³⁹ a través de cuatro anteproyectos de Ley cuyo borrador legislativo en lo que se refiere a comercio exterior, está compuesto por:

³⁶ INTERBLOQUE FAP – UNEN – CC ARI

³⁷ ADN, Agencia digital de noticias. Río Negro. 8 octubre 2014 <http://adnrionegro.com.ar/2014/10/garcia-larraburu-propone-garantizar-el-libre-acceso-a-rios-lagos-y-montanas/>

³⁸ Anexo IV

³⁹ Infocielo http://infocielo.com/nota/56166/mariotto_se_rodea_de_intendentes_y_busca_el_apoyo_de_scioli_para_su_cruzada_contra_multinacionales/

- 1.- Ley General de Puertos
- 2.- Creación de la Empresa de Economía Mixta de Logística y Comercialización
- 3.- Ley de Preferencia de Carga
- 4.- Fomento del comercio en actividades de pequeños y medianos productores bonaerenses

A su vez, este proyecto formaba parte del programa “De la semilla al agua”⁴⁰, constituido como plataforma de gobierno del vicegobernador, de cara a la campaña hacia la Gobernación en 2015. Como eje conceptual, esa idea propone cambiar el perfil de desarrollo productivo en la provincia de Buenos Aires, con el objetivo de sumar recursos a su gestión.

Su discurso enfatiza el rol estratégico del Estado en el marco de un cambio de matriz productiva y las promesas que se relacionan con este proyecto están dirigidas a los productores locales en cuanto dice, se facilitarían sus exportaciones, y a los habitantes en general cuando enuncia que se incrementarán los beneficios para el país, puesto que uno de los objetivos es “recuperar parte del dinero que esas empresas hoy tributan en sus países de origen” para los fondos de la provincia, con el fin de amplificar el presupuesto educativo en un valor que, estiman, ronda los 30 mil millones de pesos.

La iniciativa de Mariotto se vertebró a través de nueve ejes, que van desde la puesta en valor del Estado “como planificador, coordinador y desarrollador de políticas públicas tendientes a la equidad económica de los procesos productivos y de comercialización”, a la “presencia activa” para la “administración de sus recursos intrínsecos”, en relación a los “polos agropecuarios industriales, playas de transferencia y ruptura de carga, puertos y astilleros”, pasando por la “revalorización de la pequeña y mediana empresa industrial”.

La propuesta que apuntaba a recuperar el control de los puertos provinciales⁴¹ y a que el Estado adquiriera además un rol protagónico en la administración de la economía bonaerense enlaza con dos grandes ejes, tales como producción y educación.

Estos dos temas tienen siempre un impacto positivo en la sociedad y si seguimos el modo en que se los evoca registramos que apelan al imaginario, alimentando la esperanza futura cuando expresa:

⁴⁰ “De la semilla al agua” propone potenciar a los pequeños y medianos productores, recuperar las riquezas de la Provincia a través de una mayor intervención del Estado en el mercado agropecuario y también propone la creación de un supra-consorcio y el derecho de reserva de carga para los buques de bandera nacional con la elaboración de la nueva Ley de puertos.

⁴¹ El proyecto de ley deja exentos a los puertos militares en tanto en ellos no se efectúen operaciones distintas a las militares.

“Además de recuperar el control de los puertos provinciales y que el Estado adquiriera un rol protagónico en la administración de la economía bonaerense, el proyecto tiende a concebir una alternativa para generar ingresos destinados a mejorar el estado de las escuelas, los salarios de los docentes y los requerimientos de equipamiento y socioeducativos que implican una educación inclusiva y de calidad.”

“Tenemos que ir a buscar el nicho de esos 8 mil millones de dólares que se nos van para volcar en logística y volcar en educación, digo logística porque hoy los consorcios portuarios recaudan y ellos solos deciden a donde volcar esa recaudación”

“hay que promover un cambio en la matriz productiva del país para obtener nuevos recursos sin crear nuevos impuestos”.

“El debate hacia una nueva política sobre nuestros puertos provinciales y sobre una política productiva en general, es una forma de solucionar los problemas de seguridad y educación, abordándolos con equidad y con inclusión.”

La movilización y planificación estratégica de todas las fuerzas del aparato productivo junto con la capacitación y la formación los recursos humanos (en el contexto del florecimiento de los parques industriales que se dio en la última década en la provincia de Buenos Aires) se traducen en una forma efectiva y estructural de solucionar los problemas que tanto preocupan a los habitantes de la provincia. Tiene como objeto “regular las actividades, operaciones y/o servicios que se desarrollan en todos los puertos y construcciones de tipo portuario”, de propiedad “pública o privada, de uso público o privado, de función comercial, pesquero, deportivo, de investigación” que haya o que vaya a haber en la Provincia. Una de las acciones concretas que promueve para tal fin es la creación de la Autoridad Portuaria de la Provincia, compuesta por un Directorio que incluya a “los diversos sectores representativos” de la actividad; la creación de una “Junta Evaluadora de Recursos existentes”, que analizará los recursos materiales y humanos. Otra es el Anteproyecto de creación de la Empresa de Economía Mixta de Logística y Comercialización de productos bonaerenses (SOMICO⁴²).

Todo este trabajo formó parte del borrador del proyecto, en el que participaron los sindicatos y expertos en el tema. Pero a pesar de los debates realizados con los sectores de interés finalmente no se formalizó la propuesta y no prosperó desde el punto de vista legislativo.

⁴² SOMICO alcanzará el ámbito del transporte, acarreo, almacenamiento, comercialización, distribución, estiba y desestiba de productos y mercaderías

Los dos ejemplos que se citan desatienden al concepto de paisaje tal como lo hemos venido desarrollando a lo largo de este trabajo, supeditándolo a cuestiones estratégicas, políticas, económicas y sobre todo transformándolo en un rehén más de la lucha por el poder; y además enuncian e incluso prometen un paradigma hacia el futuro cercano, beneficioso para la población pero repleto de indefiniciones y contradicciones.

Como contrapartida encontramos en la provincia de Mendoza un aporte que equilibra un poco la cuestión a favor del paisaje. Allí se ha avanzado sobre un Plan de Ordenamiento Territorial, puesto en consideración ante la Legislatura Provincial. En el apartado referido a "Instrumentos" del texto de este documento, se refiere al tema Paisaje y la obligatoriedad de tener este aspecto en cuenta al momento de desarrollar los planes de ordenamiento territorial de jurisdicción municipal.⁴³ El Nodo Mendoza de la Red Argentina del paisaje ha tenido gran protagonismo en esta instancia de articulación con el ámbito ejecutivo y político para que el paisaje sea tomado en cuenta en este enfoque que apunta a una mejor relación entre actividad cultural y soporte territorial.

La posibilidad de sostener una conducta que nos provea prosperidad sin deterioro de los paisajes ribereños parece participar sólo del ámbito de los anhelos. Incluso si nos remitimos a las tradiciones heredadas al respecto del comportamiento de la sociedad con la ribera, verificamos que de ellas derivó la contaminación del agua, del suelo, del aire, la falta de espacios verdes de libre acceso público y los conflictos permanentes entre la voluntad del mercado y el interés, relativamente reciente, por preservar los bienes naturales; sin obviar el hecho de que una parte influyente de la sociedad vive con naturalidad en el fingimiento, y actúa en consecuencia.

Podemos adicionar a lo antes dicho los datos históricos que demuestran que por mucho tiempo la relación instaurada entre los cursos de agua y las áreas construidas se planteó como una lucha en la que pueden establecerse varias etapas; de la primigenia precariedad de las construcciones sometidas a agresiones provenientes del escaso control sobre las dinámicas naturales, conforme se lograban los avances científico tecnológico, se pasó a la época de las grandes obras de infraestructuras que produjeron espacios altamente artificializados y cambiaron radicalmente el carácter del paisaje. Intervenciones que pretenden poner bajo control el curso de agua, definiendo su inserción en el territorio a partir de relaciones productivas y de dominio.

⁴³ <http://www.ambiente.mendoza.gov.ar/images/documentos/ot/plan-provincial-ordenamiento-territorial.pdf>

6.3. Abordaje territorial de la ribera a partir del proyecto de paisaje

Como se ha argumentado, es difícil encontrar políticas que tomen a las riberas por objeto y a la vinculación con el río como elemento fundamental de la planificación regional desde la perspectiva del paisaje. Incluso muchos de los proyectos están limitados a políticas de imagen y efectos cosméticos y decorativos. Sin embargo uno de los aportes en una dirección conciliadora con el paisaje puede encontrarse en un proyecto desarrollado entre el 2003 y el 2005 por la Fundación Naturaleza para el futuro (FuNaFu)⁴⁴, que coordinó el desarrollo de un proyecto orientado a la elaboración de una guía que permita integrar el valor de los paisajes al proceso de toma de decisiones públicas, a partir del cual se desarrolló un Manual de Protección de Paisajes y Lugares de especial riqueza natural o cultural.⁴⁵

Es posible encontrar otro valioso ejemplo en la otra margen del Río de La Plata, en la República oriental del Uruguay, donde la Universidad de la República⁴⁶ y la Universidad de Dalhousie⁴⁷ trabajaron en conjunto durante ocho años para promover la autosuficiencia de Uruguay en el manejo de su costa, con el objetivo de construir un modelo de gestión adaptativo propio para su realidad.

Esta colaboración ha dado lugar a la creación del programa MCISur⁴⁸, un enfoque multidisciplinario que abarca la enseñanza, la capacitación, la investigación y una fuerte participación comunitaria. Dicho programa se adapta a las características naturales de Uruguay y a los usos de la costa, diseñado para ser sostenible, pertinente y de alta calidad. Representa un cambio de actitud significativo en los últimos 20 años, este programa está

⁴⁴ La Fundación Naturaleza para el Futuro (FuNaFu) es una organización no gubernamental sin fines de lucro con sede en Buenos Aires, cuyo principal objetivo es la conservación y el respeto de la naturaleza en general y del paisaje en especial. Promueve la valoración de lugares de interés natural y cultural, y el desarrollo sostenible en estos lugares a través de procesos de planificación, conservación pública y privada, y ecoturismo.

⁴⁵ <http://www.naturalezaparaelfuturo.org/new/proyectos/proteccion-paisajes.asp>

⁴⁶ La Universidad de la República (Udelar) es la principal institución de educación superior y de investigación del Uruguay. En colaboración con una amplia gama de actores institucionales y sociales, realiza también múltiples actividades orientadas al uso socialmente valioso del conocimiento y a la difusión de la cultura. Es una institución pública, autónoma y cogobernada por sus docentes, estudiantes y egresados. (http://www.universidad.edu.uy/renderPage/index/pageId/108#heading_926)

⁴⁷ Universidad de Dalhousie (Canadá) en el marco del Programa University Partnership in Cooperation and Development (<http://www.dal.ca/>)

⁴⁸ MCISur, refiere a la Maestría en Manejo Costero Integrado del Cono Sur, es de carácter interdisciplinario e interinstitucional y está dirigida por las Facultades de Arquitectura, Ciencias, Ciencias Sociales, Derecho e Ingeniería de la Udelar. El Manejo Costero Integrado (MCI) es un proceso dinámico, continuo y multidisciplinario que busca integrar los diferentes niveles y actores gubernamentales, comunitarios y científicos, conjugando los intereses particulares y públicos, en la elaboración e implementación de programas para la protección y el desarrollo sustentable de los recursos y ambientes costeros.

enfocado en comprender y abordar los problemas que presenta la costa uruguaya con capacidad y compromiso, cuestión que lograron demostrar a través de los trabajos de sus participantes.

Se espera por un lado, que sus alumnos, mayormente provenientes del gobierno, al volver a sus puestos de trabajo logren una conexión inmediata y beneficiosa a la hora de planificar el desarrollo de áreas costeras en el contexto de cambio climático; y por otro lado, que los ensayos producidos sirvan como base para la toma de decisiones y respondan a las necesidades de aquellos que tienen la responsabilidad de gestionar la costa de Uruguay, la cual concentra la mayoría de la población y el 70% del producto bruto interno.

El concepto de Manejo Costero Integrado (MCI) tiene su origen en el capítulo 17 de la Agenda 21 adoptada por la Conferencia de las Naciones Unidas en Medio Ambiente y Desarrollo⁴⁹. Uno de sus principales desafíos radica en alcanzar la integración entre los distintos sectores (dimensión intersectorial), entre los distintos niveles de gobierno (intergubernamental), entre el área terrestre y el área oceánica de la zona costera (espacial) y entre las distintas disciplinas necesarias para un manejo costero (interdisciplinaria). En muchos casos resulta necesaria también la integración entre varios estados (internacional). A todas estas dimensiones se suma la integración en el tiempo (intergeneracional).⁵⁰

También podemos referirnos al proyecto de la ribera de Quilmes ya que se desarrolla en una unidad de paisaje similar al del Delta del Río Santiago, a unos pocos kilómetros al norte sobre el Río de La Plata y sobre todo porque pretende construir sus aportes desde el Concepto de Paisaje.

Se crea en agosto de 2008, con rango de Secretaría por el decreto N° 2404-08, la “Unidad ejecutora proyecto ribera Quilmes”, con el objeto de valorizar, potencializar y mejorar la histórica Ribera del Partido de Quilmes, ejemplo nacional de desarrollo turístico en los comienzos del siglo XX.

El proyecto de paisaje costero ribereño del partido de Quilmes, es una propuesta que obtuvo el Primer Premio del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires, en el Premio Bienal de Arquitectura y Urbanismo 2009 en la categoría Urbanismo.⁵¹ Define los lineamientos estratégicos y objetivos generales del Plan Maestro que se llevará adelante mediante convenios con organismos públicos (provinciales y nacionales), o privados que permitan optimizar el desarrollo del Proyecto.

⁴⁹ Río de Janeiro, 1992

⁵⁰ Centro Interdisciplinario para el Manejo Costero Integrado del Cono Sur. *Manejo Costero Integrado en Uruguay: ocho ensayos interdisciplinarios*. Montevideo: UDELAR/CIDA, 2011

⁵¹ http://www.quilmes.gov.ar/desarrollo_urbano/proyecto_la_ribera.php

Sujeto a la convicción de que una de las causas centrales del quiebre de la relación Cultura-Naturaleza se encuentra en la fragmentación de estos criterios de valoración, elaboraron un proyecto de Paisaje donde se precisan y explicitan criterios de valorización de carácter integrador respondiendo al mejoramiento de la calidad del espacio en coincidencia con la producción de los bienes.

CAPITULO III

“Cuando el hombre transforma el territorio
agrega al espíritu del lugar, el de la historia.
El paisaje es un complejo sistema de signos
inintencionales e intencionales
como producto de las complejas vicisitudes históricas
de la relación hombre-naturaleza,
que ha llevado a determinados éxitos,
a veces felices, a veces menos”.
Inés Moisset. Paisaje Latinoamericano

Las asociaciones culturales e históricas en un lugar, así como la experiencia adquirida a través de los sentidos y el conocimiento, resultan determinantes para comprender la sustancia del paisaje. Una condición esencialmente dinámica, cuya manifestación formal se modifica continuamente como consecuencia de los diversos procesos naturales y de las acciones humanas. De ellas pretendimos dar cuenta en el Capítulo II, a partir de explorar las características del paisaje ribereño, de indagar en la particular huella ecológica que ha dejado el sujeto en la región del Río Santiago, de reseñar el modo en que las dinámicas de transformación moldearon el paisaje y de comparar el área de estudio con otros ejemplos de áreas costeras.

Constatamos que la manifestación formal del paisaje muta y se transforma, pero también lo hacen las representaciones y los sentidos que se le otorgan. Por lo tanto, este Capítulo trata la relación que se establece entre los puertos y las zonas urbanas ribereñas en la que están insertos y cómo esta relación ha evolucionado en consonancia con el desarrollo técnico y cultural. Cuáles son las características del puerto La Plata, su génesis y

desarrollo en el enclave del que participa. Su historia de tensión y rivalidad con el Puerto de Buenos Aires.

Luego se intentará ampliar el panorama analizando ejemplos de unidades de paisaje y proyectos de paisaje, uno de ellos semejante al Delta del Río Santiago en su complejidad, la historia del lugar y las infraestructuras de diversa escala instaladas en el sitio; se trata del Plan Delta del río Llobregat en el área metropolitana de la ciudad de Barcelona.

Otro de los ejemplos es la Isla de Naoshima en Japón, al otro lado del mundo, está referenciado por el modo original en que se intervino, amalgamando un lugar de tradiciones ancestrales con sofisticada tecnología constructiva y obras de arte contemporáneo.

Por último se presenta un ejemplo latinoamericano, sobre el océano Pacífico, el Desarrollo del Puerto Valparaíso actualmente en ampliación.

Una vez realizado el recorrido por los ejemplos elegidos se retoma el estudio del área a partir de su paisaje ribereño, su identidad y el rico entramado que lo compone para abordar el impacto que genera la obra de ampliación del Puerto La Plata y analizar algunos de los argumentos a favor y en contra de la modalidad en que esta intervención se está llevando a cabo.

7. Relación ribera - puerto

La emergencia de una economía basada en el comercio, junto a los adelantos técnicos y las nuevas formas de gobierno, fueron los elementos del siglo XIX que determinaron la renovación de las infraestructuras portuarias a fines del mismo siglo.

Los puertos modernos pertenecen tanto a la cultura técnica como a la vida urbana, han sido infraestructuras que mediaron en la relación entre la ciudad y el agua promediando el siglo XIX, cuando mantenían una cercana relación espacial y funcional con la ciudad. Por ese entonces los productos eran almacenados y comercializados tanto en la ciudad como en el muelle, que a su vez era una calle pública.

Conforme iban sucediéndose los cambios tecnológicos, políticos, económicos y sociales el vínculo antes mencionado se fue disolviendo. Los puertos crecieron en extensión de manera más acelerada que las ciudades que los acogían y se fueron estructurando como un elemento autónomo que progresivamente fue impidiendo, a las ciudades, el contacto con su frente litoral.

El carácter autónomo que irán adquiriendo los artefactos de infraestructura portuaria decimonónicos se consolidará e incrementará hasta mediados del siglo XX, momento en el cual nuevos factores, tanto económicos como tecnológicos, comenzaron a tornar obsoletas dichas construcciones del siglo XIX.

Cabe diferenciar, en este análisis, entre los ejemplos europeos y los americanos ya que en estos últimos la construcción de la ciudad se establece a partir de un proceso repentino que transforma una naturaleza extensa y salvaje en enclaves de espacio artificializado a través de un solo salto súbito, debido a la irrupción de la técnica en un territorio sin preexistencias industriales estableciendo un orden de simultaneidad en vez de procesos de secuencias progresivas de larga duración como en Europa.

El puerto de La Plata representa uno de estos casos. Su construcción se desarrolló entre enero de 1884 y marzo de 1890 a cargo de la empresa Lavalle, Médici y Cía. Francisco Lavalle⁵² y Juan Médici⁵³ se encargaron personalmente de la dirección de las tareas de infraestructura, remoción de tierras y dragado, mientras que el ingeniero holandés J.A.A. Waldorp, autor de los planos, fue el director técnico en la etapa de ejecución.

Waldorp concibió el plan general del puerto bajo las ideas prácticas, en boga por aquel entonces, en ciertos pueblos europeos, particularmente en los de Holanda. Las obras a realizar comprendían el antepuerto del río de la Plata, el canal Santiago (que dividiría a la isla y el río del mismo nombre), una faja del río Santiago hasta el puerto intermedio, un canal de entrada, el Gran Dock (con un dique de maniobras), el acceso desde el río Santiago hasta el puerto intermedio, y el puerto intermedio. Como obras accesorias, pero que permitirían llegar a los buques de menor calado hasta los suburbios de La Plata, se contaban dos canales laterales de reunión (Este y Oeste), y uno de conclusión, donde ambos se unían.

Hacia 1903 el puerto tenía una intensa actividad, era una importante fuente laboral y contaba con todos los adelantos que eran deseables para la época.

Los puertos, en Argentina, suman 100 en número aproximado. Pero los principales se hallan ubicados en el Eje Fluvial-Industrial Rosario - La Plata, en el sector Centro - Este de la república, casi en la culminación de la denominada "Cuenca del Plata".

⁵² Francisco Lavalle fue docente universitario, hizo los trabajos de nivelación general de la Provincia de Buenos Aires, de la construcción del Puerto de Paraná, realizó las obras de defensa del Puerto de Buenos Aires y de salubridad en Córdoba. Asesoró en la construcción del ramal ferroviario a Bolivia.

⁵³ Juan Medici fue el constructor el Puerto del Sauce y el ferrocarril del Oeste en Uruguay y se dedicó a la vitivinicultura en San Juan.

Desde los tiempos de la Colonia, Buenos Aires fue el puerto de acceso a la Pampa Argentina, y el destino de muchos productos que se generaban en el interior del país. A su vez, las potencias europeas veían en el estuario del Río de la Plata un área apta para el comercio de sus mercancías.

Por tal motivo allí se sucedieron situaciones conflictivas entre los Reinos de España y Portugal, las Invasiones Inglesas, el Bloqueo Anglo-francés, y la participación de capitales europeos y norteamericanos en la conformación de la infraestructura y el desarrollo económico de este Eje Fluvial-industrial.

Buenos Aires, como puerto, desde siempre tuvo dificultades en cuanto al manejo y operación y las empresas marítimas internacionales lo denominaron “puerto sucio” por sus sobrecostos y sus regulaciones al tráfico marítimo, aunque, desde la conformación del MERCOSUR y la sanción de la Ley de Puertos, este factor ha perdido preponderancia.

Los puertos del Eje Fluvial-Industrial (Rosario, San Nicolás, Buenos Aires, La Plata) mueven el 79 % del tráfico naviero comercial de la Argentina, Y aun así, ninguno de ellos tiene el calado suficiente para realizar cargas completamente (principalmente los dos primeros) o para la entrada de buques de gran tonelaje (los dos siguientes).

Desde tiempos del Virreinato, se buscó la posibilidad de hallar un espacio costero apto, que compensara, o al menos reforzara, las limitaciones del puerto de Buenos Aires. Y en el estuario rioplatense, ese lugar estaba dado en la Ensenada de Barragán, en el sector Sudoeste de la costa, extendida desde Punta Lara hasta Punta Santiago. (Scarfo. 1998)

A lo largo de dos siglos y medio, en la Ensenada de Barragán, se crearon varios puertos en un área de menos de 100 Km². de superficie: El Puerto de la Ensenada, el de Punta Lara, el Puerto La Plata, y el Puerto Ingeniero M. Rocca; 2 de los cuales, el de la Ensenada y el de Punta Lara, hoy ya no existen.

Actualmente, en la llamada fase postindustrial del desarrollo económico, los nuevos puertos se insertan como extensos artefactos construidos más allá de los confines de lo urbano, colonizando nuevas áreas naturales, y generando grandes extensiones artificiales que cambian la línea de ribera, a la vez que la esconden del contacto con la ciudad.

Las innovaciones de los sistemas de manejo de carga, el aumento en las dimensiones de las embarcaciones, el transporte de carga en container, el advenimiento de nuevos sistemas de pesca, el crecimiento del transporte aéreo de carga y pasajeros, por citar algunas cuestiones relevantes, provocaron la desocupación de los espacios portuarios del Siglo XIX o principios del XX, para trasladar sus actividades a otros lugares de mayor dimensión y con menos constricciones por la presencia urbana, tanto en disponibilidad de

espacios abiertos como en accesos, éstos últimos notablemente mejorados en la periferia por las nuevas infraestructuras de autopistas. (Fedele. 2002)

Entre los casos que ejemplifican en nuestro país esta opción, se encuentran los puertos de Buenos Aires y sobre el río Paraná: Santa Fé, Rosario, Campana cuyas áreas portuarias desocupadas fueron puestas en el foco de atención del interés urbano, incorporándose, como nuevas vacantes, al paisaje de la ciudad y despertando el interés programático de reciclaje urbano de las obsoletas infraestructuras portuarias a partir del cual se elaboraron un sinnúmero de estudios que indagan en las características físicas e históricas de dichos artefactos.

Este fenómeno cuenta con muchos casos en todo el mundo, al punto que dicho interés urbano tuvo un alcance programático, y en referencia al mismo el urbanista inglés Peter Hall escribió a inicios de los años 90:

“... sería apenas una exageración decir que la revitalización de los frentes de ribera de las ciudades fueron el mayor evento en el planeamiento y desarrollo urbano durante la última década. Esto simbolizó los años '80 en el mismo sentido que la construcción de autopistas y edificación de periferia moderna caracterizó los años '50 y '60” (Hall. 1993)

A consecuencia de la revitalización de los frentes de ribera, adecuados urbanísticamente a usos, sobre todo civiles, surge una nueva urbanidad que se define a partir del ambiente fluvial re significando su sistema de espacios públicos.

A diferencia de los casos comentados, en el Delta del río Santiago, a partir de las obras de ampliación del puerto se prevé extender el área portuaria sobre sectores de uso civil tomando como vacantes área con preexistencias de diversos usos y algunas áreas verdes protegidas.

Es importante entender que los procesos de reconversión ribereña son tomados como una estrategia que contribuye a la construcción de una imagen de región, que se reflejará tanto hacia los habitantes como hacia los visitantes.

Casi todos los proyectos políticos se basan en una representación de región o de proponer una conducta deseada. La relevancia de las imágenes relacionadas con esos proyectos radica en que son parte de la selección de la información puesta en juego para la toma de decisiones y a partir de ellas se orienta la acción.

En esta región del Río de La Plata, sobre su extensa fachada fluvial, se conformó un sistema regional de puertos incluyendo el núcleo Zárate-Campana al norte, Buenos Aires

en el centro y La Plata al sur. Se trata de un sistema de hecho, ya que no existen instituciones o coordinaciones capaces de definir estrategias comunes. Un sistema en el que predominan las relaciones de competencia, en las que cada puerto intenta aumentar su participación relativa en la captación de cargas.

El Puerto de Buenos Aires es el más antiguo y el más importante dentro de este sistema regional, sin embargo en los últimos tiempos ha perdido participación en ciertos tipos de carga, en el marco de una tendencia general a la especialización de las ofertas, e incluso enfrenta incertidumbres importantes respecto a su futuro crecimiento y competitividad.

Estas condiciones imponen adoptar una mirada regional, tanto para evaluar los factores que hacen a la competitividad del sistema en su conjunto, como para planificar su mejora mediante estrategias más integradas y sostenibles.

Así lo explicitan los *Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, trabajo en el que se analizan en profundidad los beneficios que acarrearía la adopción de una alternativa basada en la consolidación de un sistema regional de puertos y la descentralización del crecimiento portuario de Buenos Aires. (Subsecretaría de urbanismo y vivienda. 2005-2007)

Un sistema portuario regional sólo puede consolidarse si se avanza en estrategias de complementación, que permitan afirmar la competitividad del todo y de sus componentes asegurando la sostenibilidad de los respectivos desarrollos tanto en la escala local como en referencia a la región. Pero en la situación actual no existen mecanismos adecuados para la coordinación estratégica entre los puertos de la Región Metropolitana. En estas condiciones es más probable que predomine un modelo de competencia sin cooperación, con resultados negativos para el sistema en su conjunto.

Incluso el Plan Maestro del Puerto de Buenos Aires señala que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) no tiene la autoridad suficiente para definir estrategias comunes o impulsar en forma efectiva una mayor coordinación.

El diagnóstico es entonces de fragmentación de competencias por un lado, y de superposición y conflicto en casos como el Puerto de Buenos Aires por su extrema interdependencia con la Ciudad. Dado que la Provincia de Buenos Aires tiene bajo su jurisdicción a los puertos de La Plata, mientras que los de Zárate y Campana son puertos de propiedad y gestión privada regulados por la Autoridad Portuaria Nacional.

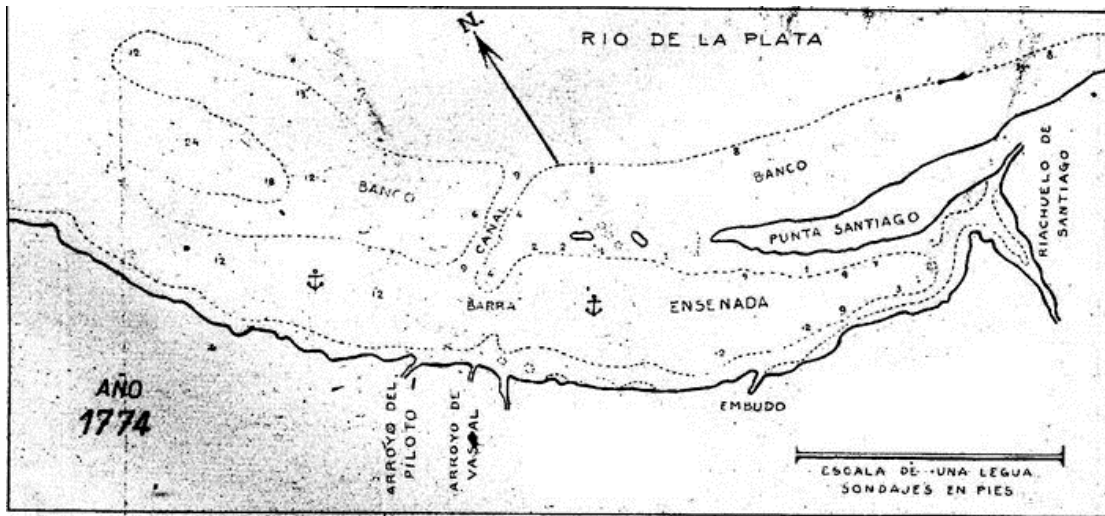


IMAGEN 20: Plano de la Ensenada de Barragán 1774
 IMAGEN 21: Plano del puerto y Ensenada de Barragán 1727



IMAGEN 18: Puerto de La Plata. Canal Central
IMAGEN 19: Plano de la ciudad de La Plata y su Puerto. 1882

Es probable que la construcción de un escenario alternativo de mayor coordinación estratégica deba apoyarse en este caso en la creación de una Autoridad Conjunta Regional para los puertos citados, con la participación del Gobierno Nacional, el Provincial y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. En los términos planteados por los informes de base del Proyecto, “Se necesitaría un estudio estratégico a largo plazo del conjunto portuario del Plata, que defina, de acuerdo con las características técnicas de cada una de las localizaciones actuales, el futuro de crecimiento y, en su caso, la especialización de cada uno. Probablemente, convendría pensar en una Autoridad Portuaria conjunta, orientando las actividades más molestas hacia puertos con mejor accesibilidad y localizados fuera de zonas urbanas densas. Todo ello supondrá, también, replantearse los accesos en ferrocarril y carretera a cada uno de los puertos.” (Monzón. 2006)

Otro aspecto concerniente al sistema portuario y su déficit operativo está relacionada con los canales de acceso al estuario puesto que hoy en día los buques provenientes de ultramar que operan en puertos argentinos esperan frente a Montevideo antes de ingresar al estuario, por lo que pagan tasas a Uruguay y consumen allí servicios logísticos como preparación de bodegas, provisión de repuestos, víveres, agua potable, bunkering o combustible para consumo propio, tripulaciones y servicios técnicos. Un significativo movimiento financiero que pasa exclusivamente por Uruguay, pese a que una gran complejidad de operadores se maneja desde Buenos Aires. La alternativa que beneficiaría a nuestro país es activar el “Nuevo Canal Ruta del Sur” del Río de La Plata también llamado “Canal de La Magdalena” o “Apertura a Zona Beta”, que ha surgido de los estudios de factibilidad correspondientes, posibilitará a través de su dragado el complemento o reemplazo del actual Canal Punta Indio; de tal manera que la mayoría de los buques de ultramar harían espera en aguas argentinas en lugar de utilizar las radas uruguayas. De ser así, se debe programar en forma paralela con el dragado mencionado la construcción de un puerto secundario, para servicios logísticos en proximidades de la desembocadura del Río de La Plata, caso contrario la explotación de esta nueva vía navegable sería inviable o al menos inconveniente. (Molinari. 2015)

7.1. Riberas, análisis comparativo con el caso de estudio

Al momento de analizar nuestra área de estudio con cierta perspectiva, es de mucha utilidad comparar otros casos que por su semejanza o contraste encuentren puntos en común para reflexionar.

Uno de esos ejemplos nos lo otorga el Plan Delta del río Llobregat. El Prat de Llobregat es una ciudad de 63.000 habitantes que forma parte del área metropolitana de Barcelona en la comarca del Bajo Llobregat, Cataluña, España.

Lo que se conoce como Plan Delta es un convenio, firmado en Abril de 1994, entre distintas administraciones estatales, autonómicas y locales tales como el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, el Consell Comarcal del Baix Llobregat, el Área Metropolitana, La Generalitat y el Ministerio de Fomento, antiguo MOPTMA, para la ejecución de un conjunto de infraestructuras consideradas vitales para el desarrollo económico de Cataluña. (Borja. 2000)

Consiste en la ejecución de actuaciones tales como la ampliación del puerto de Barcelona, la construcción de una gran depuradora de aguas residuales, el desvío de los últimos 4 km del cauce del río Llobregat, la construcción de una pista en el aeropuerto del Prat, nuevos accesos al aeropuerto prolongando las rondas de Barcelona y las nuevas penetraciones ferroviarias de alta velocidad.

El río Llobregat⁵⁴ fue el eje de desarrollo de la industria catalana, sobre todo papelera y textil. Hoy son numerosos los polígonos y zonas industriales ubicadas en sus márgenes que, en la mayoría de los casos, arrojan vertidos al cauce del río, a los que se suman los vertidos de aguas residuales urbanas, no todas ellas depuradas.

Las coincidencias con el área de estudio son numerosas y variadas: se trata de un delta en el que confluyen varias instalaciones de infraestructura de movimiento y flujos, tales como la estación de tren, el aeropuerto, el puerto, plataforma logística y autopistas; es un corredor ecológico, refugio de aves, con un área protegida; su pueblo tiene una nutrida historia en el lugar; cuenta con un área industrial que ha producido un fuerte impacto en la región y esta ha sido una de las razones por la cual el estado general de las aguas del río y de la ribera manifiesta altos grados de contaminación y degradación. Sin embargo, mientras en nuestra región estas circunstancias son desatendidas, en la región del Llobregat inspiraron el lema con el que instalaron el proyecto, este rezaba que se había apostado por

⁵⁴ El delta del río Llobregat ocupaba una superficie de casi 100 Km² pero en la actualidad, debido a la construcción de carreteras, aeropuerto, dársenas portuarias, viviendas, etc., las zonas húmedas ocupan tan solo el 5% del total. Para contener el avance sobre las áreas naturales se decretó en el año 1987 que los humedales conocidos como "La Ricarda" y "El Remolar" quedasen catalogados como Reservas Naturales.

un modelo de ciudad sostenible donde la característica principal de las decisiones que debían tomarse se ajustaban a las condiciones ECO-nómicas y ECO-lógicas.⁵⁵

Es indispensable mencionar que en la región española el paisaje y su consideración como recurso ambiental, territorial, cultural y económico ha adquirido protagonismo y está incorporado en su sistema legislativo a través de leyes de ordenamiento territorial y protección del paisaje.

Esta cuestión legislativa del paisaje se consolidó pocos años después de iniciado el Plan delta. Hoy en día la variable paisajística forma parte de los documentos de planificación urbanística y territorial y sin duda ha influenciado en las etapas más recientes de concreción del plan.

Un marco que legitima y protege al paisaje en sí, es una carencia en la región del Delta del Río Santiago que demostramos en el apartado dedicado específicamente a la revisión legislativa aunque de todos modos, las ordenanzas vigentes no se cumplen.

Como ha sucedido con otros proyectos de semejante magnitud, el Plan Delta del Llobregat ha levantado pasiones en contra y a favor. Por un lado sus seguidores, ven en él una mejora del entorno y un motor de futuro para la comarca y, por otro lado, sus detractores, encabezados por grupos ecologistas y otros grupos sociales, ven en el proyecto una agresión más contra el entorno.

Desde la perspectiva ecologista, en febrero de 2011 La vanguardia.com (el diario más importante de Barcelona) publica un artículo titulado “El delta del Llobregat lucha contra el incivismo y la presión urbanística” de Raquel Quelart en el que se describe el estado del lugar a 17 años de aprobado el Plan de Infraestructuras y Medio Ambiente del Delta del Llobregat, conocido como Plan Delta. Menciona la reducción de los terrenos de amortiguación de las zonas húmedas como la consecuencia más directa de la intervención, es decir, donde antes había campos y huertos, ahora hay asfalto y edificios. Puesto que las obras de desvío del río y de la ampliación del puerto hicieron desaparecer el ecosistema litoral de la zona de Podrida. Y la ampliación del aeropuerto ha comportado la ocupación de una zona litoral de elevado valor natural, como es la pineda y la marisma de Can Camins. Además la construcción de la tercera pista, entre las Reservas Naturales de la Ricarda y el Remolar, tuvo afectaciones directas en las aves por motivos de seguridad aérea.

⁵⁵ http://www.elprat.cat/PlaDelta/Apartats_PD/Subhome/_FgaZWUGCe7JFLNjHEgAnzxv8t0vrGYAuMqeLoTXKAsNd3dB52urbKUiR2wdfyxiP

En el artículo comentan que María José Albaladejo, gerente del Consorcio declara que “Pese a los impactos, hoy podemos decir que los espacios naturales también se han visto muy beneficiados, aunque quedan pendientes algunas actuaciones”.

Algunas de las mejoras, a las que la funcionaria hace alusión, son la recreación de la laguna de Cal Tet, la ampliación de la playa de Ca l’Arana y la construcción de la Depuradora de Aguas Residuales del Baix Llobregat, que permitió limpiar las aguas del tramo final del río y que la playa fuera apta para el baño. Estas acciones concretas tendientes a demostrar el compromiso de los representantes políticos con los lineamientos ambientales se complementan con la declaración por parte del Consejo de las Comunidades Europeas, de más de 900 hectáreas como ZEPA (zona de especial protección para aves), que están protegidas como Xarxa Natura 2000, y de éstas, cerca de 500 hectáreas son Reserva Natural Parcial dado que El delta del Llobregat constituye una de las rutas más importantes a nivel europeo para la migración de aves.⁵⁶

Otro ejemplo interesante para reflexionar es la intervención en el paisaje y con el paisaje que se realizó en la Isla de Naoshima (a 643 km al sureste de Tokyo, en el Mar Interior de Seto) en Japón, esta operación tuvo su inicio hace veinticinco años cuando el coleccionista de arte Soichiro Fukutake, con el objeto de crear un lugar donde la naturaleza y el arte puedan fusionarse pidió ayuda al arquitecto Tadao Ando y convirtió la isla en refugio de artistas contemporáneos.

Se trata de una isla poco poblada y urbanizada que mantiene las costumbres tradicionales, sus casas de madera y un estilo de vida íntimamente relacionado con la naturaleza. Hoy en día dos museos y obras de artistas contemporáneos dispersas tanto en su paisaje montañoso como en sus amplias playas, conforman en la isla una gran exposición al aire libre, que recibe visitas todo el año y cada tres años tiene lugar el Festival de arte Satouchi.

Soichiro Fukutake se propuso difundir una filosofía que proclama que la mezcla del arte, la naturaleza, la historia y la arquitectura conduce a un progreso más armónico. Según él “la cultura y la ética configuran un país” y “la economía es una servidora de la cultura”.

⁵⁶ Prat del Llobregat. El nuevo espacio público en la operación de desarrollo de la plataforma logística del Delta de Llobregat, Cataluña, España. <http://habitat.aq.upm.es/eacc/aelprat.html> consultado en abril de 2012



IMAGEN 22: El Prat de Llobregat - http://oslo.geodata.es/elprat_urb/urbanisme.php?lang=es



IMAGEN 23: Isla de Naoshima arquitecto Tadao Ando - <http://www.revistaad.es/arquitectura/articulos/la-isla-de-tadao/16715>

La experiencia de Naoshima podría verse desde mucha distancia, no sólo física sino económico cultural, sin embargo la distancia se achica cuando consideramos las características de su comunidad y de los rasgos de su territorio que mantiene su estructura agreste, como así también el talento y la capacidad artística y profesional de nuestra comunidad para producir arte. Paisaje singular e inspirador, calidad y diversidad educativa, son los aspectos invaluable que inclinan la balanza a su favor.

Un tercer ejemplo que muestra cómo la intervención en el Puerto de La Plata forma parte de una modalidad actual es el Plan de Desarrollo del Puerto Valparaíso⁵⁷.

El discurso de las autoridades del puerto son entusiastas en explicar que el Plan apunta a satisfacer la demanda por transferencia de carga en el corto, mediano y largo plazo, maximizando en una primera etapa el uso de las aguas abrigadas que otorga el actual molo de abrigo. Contempla, a largo plazo, el desarrollo de infraestructura en distintos sectores del borde costero de la bahía de Valparaíso que son parte del recinto portuario; e incorpora áreas de respaldo y de operación suficientes para satisfacer las necesidades de crecimiento del puerto para mantener un nivel de actividad y competitividad relevante tanto en la región como en la costa oeste de Sudamérica.

Puerto Valparaíso ha desarrollado diversos estudios de factibilidad y como resultado de los mismos ha determinado que el Sector Yolanda en el Sector Nororiente de la Bahía cumple con todas las características para postular el emplazamiento.

Es así como el Puerto Gran Escala Yolanda se configura como un terminal portuario de grandes dimensiones para la atención de 4 naves post panamax que será ejecutado por etapas.

En los detalles ejecutivos de la terminal encontramos párrafos que pretenden hacer notar la preocupación y consideración de la relación puerto ciudad, así leemos: “se implementará considerando un desarrollo armónico con la zona en que está inserto, tomando en consideración los monumentos históricos existentes en el lugar, poniendo en valor dicha zona típica. Su habilitación deberá considerar, entre otros temas, zonas de integración con los usos urbanos hacia sector Barón y Playa Caleta Portales y Av. España, lo que otorgará también las cualidades de polo turístico junto al desarrollo del proyecto Centro Urbano Puerto Barón”⁵⁸; pero no se profundiza sobre estas cuestiones por demás

⁵⁷ En este plan destacan los desarrollos del Terminal 1, con una extensión de su frente de atraque principal de 120 metros; la ampliación del Terminal 2; y los desarrollos que vendrán en el mediano y largo plazo en los sectores de Yolanda y San Mateo.

⁵⁸ <http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/2013-Container-Shipping/Empresa-Portuaria-ValparaisoNov2013.pdf> (consultado septiembre 2015)

complejas, entonces por un lado encontramos mucha información y estudios técnicos para la puesta en marcha de la infraestructura portuaria pero las cuestiones sociales, urbanas, ecológicas y patrimoniales solo se enuncian para terminar la explicación con la intención de provocar una impresión positiva.

Este emprendimiento se alinea con las ideas actuales de generar puertos de gran escala para satisfacer la demanda de transferencia de carga que responde al crecimiento de la industria marítima. Si bien los ejecutores del plan maestro resaltan que las obras requeridas no afectarán las condiciones urbanas, ni tampoco la actividad turística del Muelle Prat, las escuelas de arquitectura la Universidad de Chile, Pontificia Universidad Católica, Universidad de Valparaíso y Pontificia Universidad Católica de Valparaíso están en desacuerdo. Por ende, En el marco de las actividades de las actividades de la XIX Bienal de Arquitectura "El País que Queremos", llevada a cabo en abril 2015 expusieron su postura común sobre el desarrollo de la ciudad de Valparaíso para debatir sobre las cuestionables decisiones para la expansión del Terminal Portuario y su impacto negativo sobre el borde costero de la ciudad puerto, materializando esta visión bajo el rótulo de "El Valparaíso que no queremos".

Como contraparte las cuatro escuelas organizadores han definido una propuesta fundada en 10 acciones de diseño urbano y arquitectura sintetizadas en un nuevo borde para la bahía de Valparaíso, que compatibilizan el desarrollo portuario, calidad de los espacios públicos y la integración con el resto de la ciudad, rotulados bajo la propuesta "El Valparaíso que sí queremos".

De todos modos, el gerente general de la empresa portuaria Gonzalo Gavagnino, en el diario El Mercurio de Valparaíso de junio de 2015, resaltó "No olvidemos que Valparaíso nació como puerto y después la ciudad. Entonces creo que hay que tratar de compatibilizar todos los temas, pero lo claro es que Valparaíso exige proyectos que sean motor de desarrollo para sus habitantes" (Ramirez. 2015)

Otro episodio que tuvo como protagonista al Plan Puerto Valparaíso fue organizado por la Cámara Chilena de la Construcción Valparaíso: El 3° Encuentro Urbano "Visión del Sistema Logístico Urbano-Portuario" se ocupó de temas de infraestructura logística y de las redes eficientes que conecten los flujos de tránsito de cargas hacia los puertos y beneficien a las ciudades y localidades por las cuales circulan: "Nuestro desarrollo urbanístico y portuario deben ir de la mano. Creemos que estamos en un eje marítimo portuario conformado por San Antonio, Valparaíso y Quintero y esos enclaves deben ser unidos por un desarrollo urbano acorde", dijo el presidente de la CChC, Jorge Dahdal.



IMAGEN 24: Puerto Gran Escala Yolanda y Terminal San Mateo - <http://www.puertovalparaiso.cl>
IMAGEN 25: Puerto Valparaíso - <http://www.puertovalparaiso.cl>

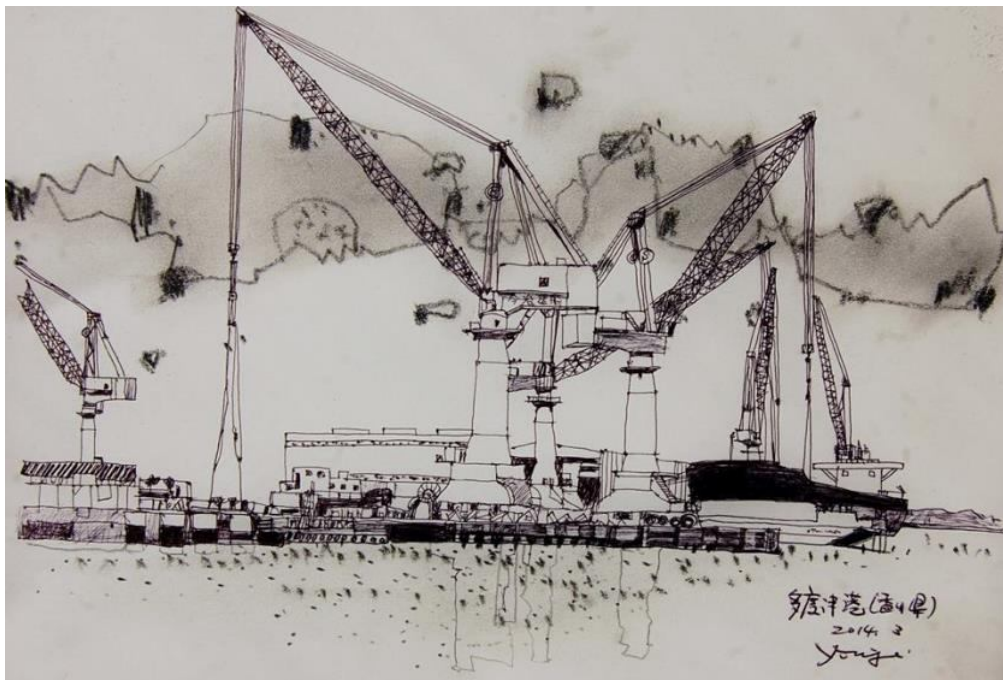


IMAGEN 26: “Estructuras en libertad” Hugo Enrique Dinzelbacher – http://www.macla.com.ar/sites/default/files/CatalogoDinzelbacher_0.pdf

IMAGEN 27: “Puerto” Yohji Kato - www.facebook.com/yohji.kato

Dentro del plan se encuentra el proyecto Centro Urbano Puerto Barón que despertó la atención del Comité de Patrimonio Mundial de la Unesco. Este comité de 21 países, el 2 de julio de 2015, en su 39ª reunión en Bonn, Alemania, “valoró” los esfuerzos realizados por el Estado de Chile para revisar el proyecto del centro comercial mall Puerto Barón y del nuevo Terminal 2 previstas para el 2016 y 2017, y condicionar su construcción a los resultados de un estudio que determine el impacto de ambas obras sobre el sitio declarado Patrimonio de la Humanidad en Valparaíso. Como no se puede efectuar una Evaluación de Impacto Ambiental completa, el comité “recomendó que el Estado realice un Estudio de Impacto Patrimonial sobre el sitio”.

El vicepresidente ejecutivo del Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), Ángel Cabeza, que comanda la delegación chilena en Alemania, explicó que Chile aplicará para ambos proyectos estudios específicos de impacto patrimonial. En Valparaíso, el alcalde Jorge Castro se mostró satisfecho porque, a su juicio, la resolución posibilita desde el punto de vista patrimonial la ejecución de los proyectos, aunque condicionándolos a esos estudios. (El Mercurio. 3 julio 2015)

Como en todos estos casos, las voces oficiales contrastan con las emitidas por las personas del lugar quienes advierten cuáles son las cuestiones que no se mencionan en los discursos, por tal motivo en enero 2015 el movimiento “Ciudadanos de Valparaíso” solicitó al Ejecutivo conocer la resolución que se presentará al organismo internacional de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco). Organismo que pidió a Chile la creación de un grupo multisectorial que desarrolle un diseño arquitectónico alternativo que permita rescatar los valores patrimoniales del lugar, a consecuencia de esto el Mall Plaza tiene paralizadas, hace meses, las obras del polémico centro comercial de Puerto Barón de Valparaíso.

Estos ejemplos demuestran que el paisaje se encuentra en una zona de tensión en la que participan actores con diversas formaciones y confrontadas opiniones. No se trata de establecer buenos y malos dado que desde las distintas posturas las personas consideran que es lo mejor para el bien de la comunidad y del país.

8. Mirada retrospectiva

Hacia 1900, la ribera rioplatense no era considerada como paisaje destacado al esgrimirse las bondades de la diversidad geográfica argentina. Gustavo Vallejo explica en *Utopías Cisplatinas*⁵⁹ cómo, frente a la idealizada representación de la pampa con su clivaje tradicional, del que al parecer nadie ponía en duda en cuanto a su capacidad identificadora de la Nación, el esfuerzo de Escaris Méndez en *Hacia las altas cumbres* (1904) por ampliar ese repertorio, instaló el río como tema, pero sólo subordinado a su aprovechamiento portuario como problema central.

La mirada al río sin connotaciones productivas surge en la costa de La Plata a partir del punto de mediación situado en el aprecio por la naturaleza amena de los arroyos. Vallejo nos cuenta que esa mirada la encontramos en el *Álbum Argentino de la Provincia de Buenos Aires* dirigido en 1912 por Demetrio Blitz, donde la dimensión de lo sublime, que iría signando la construcción identitaria del paisaje argentino, dejaba lugar a una importante exposición de fotografías de ríos y arroyos pequeños donde fluye lo pintoresco. La selección de imágenes daba cuenta de que además de la vasta llanura, los surcos de agua que desembocaban en el Río de La Plata también podían considerarse marcas geográficas donde hallar la identidad de la Provincia de Buenos Aires.

El arroyo Doña Flora, un breve surco en plena selva que desemboca en el Río Santiago, situado entre el histórico Fuerte Barragán y el puerto de Ensenada, contribuyó a conformar una mirada interesada en el romántico *locus amoenus*⁶⁰ de un paisaje pintoresco. Un paisaje que fue descubierto y creado a la vez por artistas activos del medio local.

El paisaje pintoresco de la costa emergía también a través de excursionistas interesados en entrar en contacto con un ambiente ameno. Ellos podían apreciar las bondades estéticas de un puerto compuesto de angostos canales, perpendiculares al Río de La Plata, y la bifurcación del Río Santiago, que ofrecía perspectivas de extensión limitada. Y también percibían con agrado la “amable” sucesión de variados episodios que comprendían las instalaciones fabriles, pequeños caseríos y la playa en una heterogénea composición acotada a la escala del observador. (Vallejo. 2009)

⁵⁹ Cisplatino: término acuñado para denominar a la “Provincia de este lado del Río de La Plata”.

⁶⁰ *Locus amoenus* es un término literario proveniente del latín que significa “lugar ameno” o “placentero” y generalmente se hace referencia a un lugar idealizado tanto de seguridad como de confort, bello, etc. lugar de encuentro entre los amantes. Se asemeja al Edén.



IMAGEN 28: Puente levadizo de Ensenada, Provincia de Buenos Aires, c.1900 - Archivo Fotográfico Ministerio de Infraestructura
IMAGEN 29: Arroyo del Delta - Archivo Fotográfico histórico Ensenada



IMAGEN 30: Arroyo Doña Flora – foto de José Manelli

IMAGEN 31: Calle Montevideo, década de 1930, cine Progreso, ómnibus y tranvía cruzando el puente sobre arroyo Génova. – foto de La Plata Mágica

El paseo a la Isla Santiago tuvo desde la década de 1890 adherentes locales y metropolitanos de la alta sociedad interesados en acompañar la práctica instaurada por Mary O’Graham dentro de sus objetivos pedagógicos de impronta naturalista. Las excursiones a la costa pintoresca de La Plata fueron en aumento y se instituyeron tours que partían de la Capital Federal para pasar “un día de amables emociones de belleza”⁶¹. Los tours se veían reforzados por contingentes que prolongaban su estadía en hoteles cargados de exotismo.

Según Graciela Silvestri, en la elaboración de una imagen reconocida de nación, la representación sublime aunaba más voluntades y los motivos elegidos fueron los de la naturaleza. Así explica en su libro “El lugar común”, que entre las variaciones que el tópico sublime presenta, convocó con más frecuencia la variante del sublime extensivo y sereno, que la *terribilità* apasionada. El período de maduración de estos tópicos transcurre durante la primera mitad del siglo XX. Y es así como, partir de sus explicaciones, podemos relacionar al Río de la Plata y su paisaje ribereño con esas representaciones sublime extensivo y sereno.

Pero no es hasta la irrupción de las vanguardias, a partir de la relectura de viejas fuentes, selección de medios y técnicas actuales, con propósitos orientados a la construcción de un “lenguaje nacional”, que se conforma lo que hasta hoy permanece naturalizado como paisaje de la pampa (Silvestri. 2011).

Con anterioridad a qué época, la identidad nacional se enlazaba con los paisajes majestuosos y excepcionales, por lo tanto la ribera rioplatense con su ausencia de rasgos grandiosos no había sido protagonista en ese rol nacional. Graciela Silvestri alude a la visita que hiciera Le Corbusier en 1929, la cual alimentó la imaginación de arquitectos y urbanistas por más de cuatro décadas, quien admirado por la gran dimensión americana reconoce la pampa en términos sublimes:

“...el cielo argentino, el único gran consuelo, sobre la llanura ilimitada, brillante de día como de noche, de luz azul transparente donde estrellas titilantes están sobre los cuatro horizontes; a decir verdad todo ese paisaje es una sola y misma línea derecha: el horizonte.” (Silvestri. 2011)

⁶¹ Tras bajarse del tren, los excursionistas comenzaban un paseo en lancha. Una vez en el curso del Río Santiago la lancha pasaba frente al Buenos Aires Yacht Club y luego al punto en que dicho río cruza el canal del puerto (Cuatro Bocas) para llegar al recreo de la Isla Paulino. El retorno se hacía por el arroyo Doña Flora, pero antes la lancha se detenía en el frigorífico Swift, en el Club Regatas, en las instalaciones de la armada y la escuela pública que existía en la Isla Paulino.

Posteriormente, en la imaginación del modernismo tardío, Silvestri señala que el río ocupa el lugar de la pampa referenciando a Escardó cuando en 1945 escribe refiriéndose a Buenos Aires:

[...] “Dos inmensidades la flanquean: la pampa y el Río de La Plata [...] al río nada puede convenirle menos que el nombre clásico de camino que anda. No es una vía para irse, sino una patria para quedarse [...] es casi un río de tierra y los barcos que lo cruzan no lo navegan: lo transitan [...] el río no admite navegantes, requiere rastreadores. Como la Pampa.”

Hemos descripto en extenso las características físicas de este lugar en el ANEXO I de modo de tener la idea de que en el fondo del Río de aguas marrones, los bancos de arena se deslizan modificando la ubicación de los canales permanentemente, el flujo de las mareas es impredecible, los bancos de niebla frecuentes; este conjunto de fenómenos convierten al río en una trampa incluso para los navegantes precavidos.

El temor a la inclemencia de los fenómenos naturales que se producen en la ribera siempre estuvo contrarrestado por la atracción originada por su potencialidad económica, productiva, recreativa, turística, política, simbólica y estética.

Se ha destacado cómo la fundación de Ensenada en 1801, estuvo estrechamente relacionada al ritmo de las cuestiones portuarias; en tanto que, como fecha fundacional de Berisso se toma el momento de la inauguración del Saladero San Juan, de Juan Bautista Berisso inmigrante Genovés nacido en Lavagna, quien se viera obligado a trasladar su industria ubicada a las márgenes del Riachuelo a consecuencia de las epidemias que azotaron a Buenos Aires.

El saladero convocó, en sus cercanías, a mataderos y pequeñas industrias complementarias. Actividades económicas, fundamentalmente asociada al sector primario, desarrolladas más por iniciativa privada que por el interés oficial en fomentar la producción de la región.

La expansión ganadera de mediados del siglo XIX, promovió el aumento de la producción y la integración de la región al proceso de “modernización agroexportadora”, que se desarrolló entre los años 1880 – 1910, a través de la instalación de las empresas frigoríficas⁶².

⁶² El primer frigorífico llega a Berisso en 1904 se denominaba La Plata Cold Storage Co. De capitales Sudafricanos en 1911 pasa a manos de la Cía. Swift de La Plata. Su cierre se concretó en 1983. En 1915 se instala el Frigorífico Armour S.A. que dejó de operar en 1969 y fue totalmente demolido en 1986. Entre 1940 y 1947 llegaron a ocupar entre 10.000 y 12.000 operarios.

Datan de esta época la instalación en Ensenada de la Base Naval, la Escuela Naval, el Liceo Naval y el Hospital Naval. Como así también el proyecto del Gobierno para emplazar un balneario en Punta Lara.

Simultáneamente la fundación de la ciudad de La Plata constituirá a la zona, no sólo, en sede del gobierno provincial, sino que también será receptora de importantes inversiones dirigidas a la construcción de la nueva ciudad, la extensión del transporte, sobre todo ferroviario, y la infraestructura portuaria.

La “nueva capital” surgida en 1882, *ex novo*, al amparo de la legitimidad brindada por el conocimiento científico a un naciente Estado moderno argentino que situaba sus acciones políticas y urbanas en directa correspondencia con el impacto periférico del positivismo finisecular (Vallejo. 2009).

La Plata, junto a su mandato de crear las condiciones para que pueda prosperar la cultura científica, acogió el de transmitir de manera ejemplificadora las virtudes cívicas del orden urbano. Sus formas físicas constituyeron símbolos inequívocos de progreso y de control social. Concentró atención en tanto se erigía, como ciudad ideal diseñada con los mayores avances del higienismo, sobre la Pampa, considerada la nada, un vacío, un concepto que invisibilizó las preexistencias de los poblados de Tolosa, Berisso y Ensenada. Desde el inicio y reafirmado por su trazado regular quedó planteado el “adentro” y el “afuera” y fue en ese contexto donde Ensenada y Berisso fueron depositarias de las funciones o infraestructura que el doble discurso burgués expulsaba por sucias, molestas, ruidosas o impropias, en el modo particular de fundarse de La Plata.

Uno de los ejemplos que ilustran lo antedicho es el hecho de que en 1884 se suprime el Municipio de Ensenada, al ajustarse la vida municipal a la nueva capital.

La Plata sería entendida por su mentor, Dardo Rocha, como el punto de partida de profundos cambios políticos y culturales que podrían expresarse simbólicamente en un espacio reducido de efecto multiplicador (Vallejo. 2009). Será así el resultado de la superposición de diversos proyectos encausados por la voluntad “civilizatoria” del país.

Una determinada impronta espacial fue caracterizando a cada una de las tres centralidades establecidas según los roles que cada una de ellas ha desempeñado en la región: Berisso y Ensenada ligadas a la producción (Ensenada: portuaria y Berisso: industrial) y La Plata como ciudad administrativa, educativa y de servicios (origen político). Hoy encontramos los rastros de la red de comunicación y transporte que en cada época complementaba la producción y circulación de bienes y productos elaborados en la región.

La ciudad de Berisso creció en relación a la actividad de los frigoríficos norteamericanos. A partir de las vías de acceso a estos se consolidó un tejido lineal por agregación de casas y conventillos de madera y chapa, un trazado urbano carente del espacio público de la plaza. Su historia está fuertemente asociada a la cultura inmigrante, ya que durante las oleadas migratorias de fines del siglo XIX y principios del siglo XX, recibió gran cantidad de familias de numerosas colectividades. Organizadas en Sociedades de Socorro Mutuo o Asociaciones culturales encontraban acceso a una educación, por medio de las ventajas del cooperativismo y de establecer lazos de integración interétnicos.

Entre la disciplina de la fábrica y la progresiva argentinización se construía la autocomplaciente certeza de que aquel era un enclave obrero racialmente homogéneo y socialmente controlado. Sin embargo, las repercusiones de la caída de Perón en Berisso, pondrán de manifiesto los equívocos de lo que aquella mirada desde La Plata pretendía creer. (Vallejo. 2009)

La "era de los frigoríficos", desde los años '20, la construcción de una planta de producción de derivados de hidrocarburos, la instalación de industrias "complementarias" de ambas producciones principales, la ampliación de actividades del sector terciario; todas estas inversiones, presentes en la región, estaban en sintonía con la etapa de la Argentina Industrial que se extiende hasta 1960.

A fines de este último período se ampliará la inversión en el sector petroquímico, constituyendo el inicio de la etapa actual de actividad industrial de la zona.

Si seguimos el hilo de lo planteado podríamos imaginar un escenario de progreso, desarrollo y evolución, pero la república, siempre vulnerable a las circunstancias internacionales, se vio fuertemente impactada por las sucesivas crisis económicas.

8.1. El puerto de La Plata

El Puerto de La Plata alcanzó un éxito efímero hasta que se inauguró Puerto Madero en Buenos Aires, momento que marcó su decadencia. Por lo que la Provincia inicia tratativas con el Gobierno Nacional para que éste adquiriera el Puerto. Acuerdo que se logra en octubre de 1904⁶³.

⁶³ El Gobierno Nacional advierte lo insuficiente que resultaba el Puerto de Buenos Aires y pretende utilizar el de La Plata como complemento. Es así que sus muelles acogieron buques de guerra, se usaron las

Nunca llegó a convertirse en el puerto que transformaría a La Plata en el centro comercial más admirable de la República, como se pronosticaba en 1885 a partir del proyecto y las obras ejecutadas por el señor Waldorp, venido de Lesseps, Holanda, para tal fin.

La historia de la ciudad de La Plata y su puerto puede leerse en su interacción con Buenos Aires, mucho más que en la interacción con las localidades vecinas o el de la provincia de la que es Capital, por lo cual las identidades se fueron construyendo a partir de una relación de fuerzas (Vallejo. 2009).

La Ensenada de Barragán empezó a cobrar vida de pueblo a partir de una incipiente administración colonial relacionada con la actividad portuaria que se desarrollaba entre 1580 y 1880 dado que este puerto natural permitía la actividad marinera y el embarque de productos regionales.

A consecuencia de un temporal, que en diciembre de 1800, destruyó el Puerto de Buenos Aires, se solicitó la habilitación del Puerto de Ensenada. Así, en enero de 1801, por decreto del Virrey Marqués de Avilés, se permitió el arribo de buques de comercio y, por ese mismo decreto, se dispuso la fundación del pueblo de Ensenada⁶⁴.

Esta habilitación generó una fuerte reacción de los comerciantes montevidianos que, a través de anónimos aparecidos en el periódico ‘‘El Telégrafo Mercantil’’ (de Buenos Aires), afirmaban que el puerto ensenadense quedaba a trasmano, que no había agua, que se carecía de ‘‘faroles’’ (faros) en la costa, y que las naves varaban en numerosos bancos. En el mismo periódico llegó la contestación: ‘‘El Puerto de la Ensenada es para las Provincias y para Chile y Perú (algo imposible para el puerto ‘oriental’ de Montevideo); es de muy fácil entrada y acogida para 100 buques y tiene, además, un camino a la Capital de fácil acceso’’ (Scarfo. 1998).

Dos consecuencias inmediatas surgen de la habilitación del puerto de la Ensenada, por un lado se fortaleció el fisco virreinal ya que, hasta el decreto del Marqués de Avilés, el contrabando con asiento en Colonia y los comerciantes de Montevideo y Maldonado (atrayendo a las flotas a sus puertos) tenían bajo su control al comercio rioplatense; y por otro lado se afianzó la actividad comercial, industrial y portuaria de Ensenada, lo que hizo que se incremente la población a partir de la actividad de nuevos saladeros, mataderos y otras pequeñas industrias (Scarfo. 1998).

instalaciones para el manejo del carbón, y otras actividades que transformaron de a poco al puerto en industrial, dejando de funcionar como puerto de cabecera.

⁶⁴ Se comisiona al Coronel Pedro Cerviño para que trazara oficialmente al pueblo de Ensenada, contemplándose casas capitulares, plazas, iglesias y otros edificios públicos.

Por aquella época Ensenada contaba con una población de aproximadamente mil habitantes y se extendía hasta lo que actualmente corresponde, además de a Ensenada, a los partidos de Berisso, La Plata y Berazategui.

Mientras ejercía como secretario del Primer Triunvirato, primero y luego como ministro de Martín Rodríguez, Bernardino Rivadavia tuvo una preocupación constante con Ensenada y tomó partido por su futuro. Interesado principalmente por su puerto, mandó al ingeniero Santiago Bevans para que levantara el plano de la bahía y puerto. Bevans realizó estudios ordenados, presentó los planos y el proyecto del camino de acceso al puerto a través de los bañados⁶⁵.

En junio de 1810, la Primera Junta decretó la habilitación del Puerto de la Ensenada con rebajas del dos por ciento en los derechos de extracción de los cueros vacunos, a pesar de ello una vez rearmada la estructura del puerto de Buenos Aires, las tensiones hacia la centralidad de poder despojaron al puerto de Ensenada del protagonismo y jerarquía adjudicado.

Las luchas del período independentista, y la época del predominio de los caudillos del Interior, frente a una Buenos Aires con su clase dirigente preocupada en no perder su poder socioeconómico, dejaron al Puerto de la Ensenada “despoblado y en la inacción”, según el informe del Teniente J. Olivarri al Cabildo porteño en 1817 (Scarfo. 1998).

Luego de que la crisis de 1890 y la inauguración parcial del Puerto Madero de Buenos Aires determinaran que el puerto de La Plata, en Ensenada, cayera en niveles ínfimos de movimiento, surgió una importante propuesta de reconversión de este último a partir de una tendencia progresiva a la ocupación parcial de zonas poseedoras de diferentes atributos, acompañada de prácticas que enfatizaron en el *hinterland*⁶⁶ de La Plata una clara distinción de dos áreas bien delimitadas: la costa y el parque extraurbano.

En 1901 varias voces se aunaban en la propuesta de convertir al puerto de Ensenada en “la gran puerta del Plata” en tanto fuera el “antepuerto” que necesitaba el Puerto Madero de Buenos Aires. Esta propuesta nacía del temor por la absorción del flujo comercial rioplatense que podría llevar a cabo el puerto de aguas profundas que Montevideo estaba a punto de inaugurar. Pero en 1902 surge la propuesta de subsanar el

⁶⁵ A esta época corresponde la construcción del camino Blanco (hoy Camino Rivadavia, que comunica Ensenada con La Plata) en la que sirvieron como mano de obra prisioneros brasileños, traídos por el general Alvear.

⁶⁶ La palabra *hinterland* proviene del idioma alemán y significa literalmente "tierra posterior" (a una ciudad, un puerto, etc.). En un sentido más amplio al anterior el término se refiere a la esfera de influencia de un asentamiento. Es el área para el cual el asentamiento central es el nexa comercial.

deficiente funcionamiento de la infraestructura portuaria con modificaciones que derivaría en la construcción del Puerto Nuevo con Buenos Aires. (Silvestri. 2004)

De todos modos se fueron acrecentando las expectativas de que La Plata habría de relevar a la gran ciudad de Buenos Aires en lo que a “guardián avanzado del Río de la Plata” se refiere y, bajo la dirección del ingeniero uruguayo Francisco Lavalle, se acondicionaron los canales de acceso, intermedio y de cabotaje (Oeste) y se amplió el gran dock central. Los muelles de madera fueron reemplazados por muros de mampostería, se construyeron galpones en las inmediaciones del dique y del dock central, y se renovó la infraestructura para la provisión de energía eléctrica con la creación de una usina en 1905. Pero a pesar de estas transformaciones materiales existían pocas razones que justificaran las interpretaciones triunfalistas despertadas en el plano local. (Vallejo. 2009)

La costa había iniciado el desarrollo incipiente de deportes náuticos con la creación de la Sede Náutica Río Santiago de la Base Naval y en 1902 la fundación del Club Regatas. Pero ese territorio aún carecía del estatuto de sitio capaz de condensar masivamente prácticas recreativas más allá de la actividad de clubes elitistas o visitas de un pequeño grupo cultor de un naturalismo que luego se extenderá al campo artístico.

En 1904, momento en que el movimiento del puerto presentaba su máxima depresión, tanto en el movimiento de cabotaje como en el de ultramar, se realizó el traspaso de jurisdicción del puerto a la Nación; el argumento dado para tal decisión fueron los gastos que ocasionaba a la Provincia, la que además no tenía ya la administración de los ferrocarriles que llegaban a este puerto. En el mismo año se nacionalizaron los últimos ramales del F.C. Provincial; a partir de ese momento, todas las líneas pasaron a depender del F.C. del Sud. Así, el Puerto La Plata ratificó la función que la clase dominante porteña pretendía: ser puerto complementario del de Buenos Aires, comenzando entonces un período de lento decaimiento, acentuado a partir de 1910, debido a la continua competencia que primero soportó con el Puerto Madero, y luego con el Puerto Nuevo (ambos en Buenos Aires).

Con esa medida de nacionalización se facilitó la apertura de la industria ganadera de la región a capitales ingleses dispuestos a transformar los tradicionales modos de comercialización local. Pero a pesar de haberlo vendido, la Provincia de Buenos Aires mantuvo el interés por el puerto platense, e intentó reactivarlo construyendo un ferrocarril que lo unía con la provincia de La Pampa y con el centro de la provincia (Olavarría), pero sus esfuerzos fueron en vano.

En 1907 se promulgó la ley por la que se autorizó al puerto de La Plata a crear una zona franca. En esa zona se diferenciaron cuatro funciones: la comercial, la de establecimientos industriales en general, la de astilleros y la de industrias especiales.

En 1923 el Gobierno Nacional cede tierras de su propiedad a la Secretaría de Marina para la instalación en la margen derecha del Río Santiago de un astillero, siendo este el origen de Astilleros y Fábricas Navales del Estado S.A. (AFNE S.A.)⁶⁷

Hacia 1925 Francisco Piria trataba de convertir la ribera del Plata en una nueva Piriápolis⁶⁸ sobre una extensión de tierras que consistía en gran parte de Punta Lara y superaba las dimensiones del casco urbano de La Plata. Adquiridos a la Caja de Crédito del Banco Hipotecario, un conjunto de diversos paisajes donde Piria buscaría construir su utopía.

Piria intentaba consolidar, a la vez, la oferta turística habitual y sumar innovadoras atracciones modernas, a tono con actividades deportivas y recreativas que eran conocidas en la región.

Por entonces ya se destacaba la importancia de los dos enclaves obreros conformados a uno y otro lado del Puerto, Ensenada y Berisso.

Pero el visionario uruguayo no logró obtener, de las autoridades bonaerenses, la aprobación para su propuesta general de urbanización de Punta Lara, a lo que se sumó una conjunción de factores adversos, que se volvieron en contra de los propósitos de impulsar, a través de una misma estrategia privada, la puesta en valor del borde costero de La Plata y la reactivación del puerto.

Mientras, por esa misma época, se contempló la posibilidad de formar una zona industrial en las cercanías de Ensenada, debido a las ventajas de ubicación, vías de comunicación y bajo costo de la tierra. Por lo cual, en los terrenos originariamente

⁶⁷ Posteriormente el astillero es transferido al Gobierno de la Provincia por medio de un Contrato de Transferencia firmado por ambos gobiernos (nacional y provincial) del 26 de agosto de 1993 y aprobado por los decretos 1.787/93 y 3.826/94 respectivamente.

⁶⁸ **Piriápolis** es una ciudad balnearia del departamento de Maldonado (Uruguay), ubicada a 97 kilómetros al este de la capital uruguayaya, Montevideo. El programa original de Piriápolis aúna múltiples aspectos que la transforman en uno de los ejemplos de organización territorial más interesantes del país. Concebida por su ideólogo como "la ciudad balnearia del porvenir", a partir de dos aspectos que resultan especialmente destacables. El primero, es el desarrollo de un programa balneario integral "a la europea", para los sectores medios y altos de la sociedad. Consta de infraestructura turística, "a priori" para realzar los valores naturales y agregue elementos de atracción, para el uso del tiempo libre y el desarrollo de la sociabilidad. El segundo aspecto se centra en la organización productiva del territorio, que posibilitaba el funcionamiento del área como "unidad autosuficiente" (alimentación, suministro de energía y agua potable, materiales de construcción, etc.) acorde a su relativo aislamiento, fruto de los limitados medios de comunicación de la época.

destinados a futuras ampliaciones del puerto, se levantó la Destilería La Plata, de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), de gestión estatal en ese entonces.

Esto generó un crecimiento importante del tránsito tanto de buques de cabotaje como de ultramar, ya que los primeros abastecían a la Destilería de materia prima y los segundos le proporcionaban los materiales y maquinarias del exterior necesarias para su construcción y funcionamiento.

En 1944 se realizó un informe donde se señalaba el estado de abandono del Canal de Acceso y de los diques (que carecían de la profundidad debida), y la utilización de implementos de trabajo anticuados e insuficientes; las mismas autoridades nacionales, que mandaban realizar estos informes, impedían la instalación de industrias en tierras fiscales (como la Ford, General Motors, La Cantábrica, etc.), ya que sólo se les otorgaba permisos precarios. La explicación lleva a un lugar común: la función que debía cumplir el Puerto La Plata en el esquema agroexportador, donde Buenos Aires era el puerto de privilegio; pero aún con su potencial disminuido, ocupó el tercer lugar entre los puertos argentinos en este lapso.

Con la firma, a fines de los '50, del convenio entre YPF y la Administración General de Puertos (organismo nacional a cargo del Puerto desde la gestión peronista), que entregaba a aquella empresa el uso exclusivo del 70 % de las instalaciones portuarias, el puerto platense definió su uso como casi exclusivamente petrolero. Así, la diversificación de las mercaderías de los períodos anteriores dio paso a una especialización, puesta de manifiesto en varias formas de movimiento comercial. Los productos ganaderos ocuparon un pequeño porcentaje de las exportaciones. Continuó el ingreso de arena y canto rodado, y fundamentalmente, de combustibles en bruto, mientras que, en las salidas, los combustibles líquidos ya elaborados llegaron a ser el 90 % de las mismas. Con esta realidad, se acrecentó la diferencia entre el tránsito de cabotaje y el de ultramar.

Durante los '80, predominaron las importaciones sobre las exportaciones de mercaderías, consecuencia lógica del paso de una economía donde se privilegiaba al sector industrial nacional, hacia un esquema de apertura económica, beneficioso para los sectores del poder económico que apoyaron a diversos gobiernos autoritarios de corte militar durante este período. En ese lapso, la producción de coque por parte de la Destilería La Plata y de la empresa COPETRO, instalada en el margen oeste del Gran Dock a principios de los '80, pesó bastante en el volumen total de exportaciones. Aun así, el movimiento portuario se fue restringiendo con el deterioro del Canal Exterior (o de Acceso); las sudestadas y la caída de la escollera exterior hicieron que el calado no llegara a los 25 pies,

imposibilitando el ingreso de grandes buques petroleros que, al menos, necesitan 32 pies. Otro factor de disminución fue la habilitación del Oleoducto Dock Sud-La Plata, por el cual la Destilería recibe petróleo crudo directamente desde la Capital Federal.

A esto se debe sumar que los frigoríficos situados en el puerto, limitados por una tecnología obsoleta y por las restricciones impuestas por los mercados internacionales (la Comunidad Europea, Estados Unidos) frenaron sus exportaciones a comienzos de este período, deteriorándose la producción al punto de cerrarse ambos establecimientos a principios de los '80. La orientación petroquímica y siderúrgica del área ensenadense influyó en el mantenimiento del movimiento portuario hasta principios de los '90. Los productos petroquímicos entran (materia prima) y salen (productos químicos), y por el sector siderúrgico, a pesar de que la planta de Propulsora Siderúrgica (actual SIDERAR) posee su propio puerto, utilizó frecuentemente la toma de cargas generales del muelle Oeste para sus exportaciones y movimientos de cabotaje, aprovechando al ferrocarril, que le permitía vincularse con la planta de SOMISA en San Nicolás de los Arroyos, al norte de la provincia.

En 1992, la Nación, a pedido del gobierno bonaerense a cargo del Dr. Eduardo Duhalde, transfiere el puerto platense nuevamente a la provincia, para que ésta instale una Zona Franca, “desempolvando” una ley de 1907 que disponía su creación. Para ello, se dispuso la utilización del Puerto Occidental y las 17 hectáreas que lo rodean, incluyendo al Astillero Río Santiago, pensado como origen de la futura zona franca industrial (ya que hasta hoy la zona sólo tiene una orientación comercial).

En esta iniciativa, la Dirección de Puertos, dependiente del Ministerio de Obras y Servicios de la provincia, invirtió 23 millones de dólares en la reactivación del puerto. Se compró el área de los viejos frigoríficos, se dragó el canal de Acceso y se realizó el balizamiento del mismo, se recicló el Sitio n° 9 (donde se ubicaba el silo construido en el gobierno peronista), y se construyeron oficinas y un cerco para delimitar el área del puerto a utilizar por los concesionarios privados de la Zona.

Esta Zona Franca apuntaba a competir con el puerto de Buenos Aires, a partir de ofrecer una buena integración con la red de distribución productiva nacional, argumentando por un lado que el uso de los ferrocarriles ahorraría el traslado a través de camiones; y además la disponibilidad notable de terrenos (tanto para la recepción de contenedores como para la instalación de industrias), permitiría al Puerto La Plata se expanda físicamente (algo imposible para la estación porteña). Pero tampoco esa iniciativa

logró que el Puerto de La Plata dejara de ser un engranaje más del esquema portuario de Buenos Aires.

Incluso hoy en día la rivalidad entre los puertos de Buenos Aires y La Plata subyace, y una muestra de ella podemos encontrarla en el artículo publicado el 19 de febrero de 2013 en el suplemento de comercio exterior del diario La Nación donde a partir de cinco puntos centrados en el modo de transporte de carga, los costos del mismo por carretera y el costo portuario en la cadena de valor del comercio exterior, fijan su posición contraria a la expuesta por aquellos que presentan los avances de obra de la nueva terminal de contenedores en Puerto La Plata, como promesa de supuestas mejoras en la competitividad de la cadena de valor del comercio exterior argentino, y refiriendo al impacto positivo que dicha infraestructura supondrá para el tránsito en la ciudad de Buenos Aires.⁶⁹

El argumento fuerte de esta opinión detractora se centra en demostrar que el 80% de las cargas tienen origen/destino al norte del Puerto de Buenos Aires dado que se fabrican tubos de acero en Campana, automóviles en Pacheco, artículos para el hogar en Gualeguaychú, acero en San Nicolás, autos en Rosario y en Córdoba, motos en Campana, y camiones en Tucumán. Y para servir con eficiencia a estas industrias y minimizar el impacto del camión, todos los parques logísticos y de proveedores se han ubicado en la zona norte o la zona oeste del GBA.

Cabe agregar que, con excepción de las frutas del valle de Río Negro, todas las economías regionales están en el centro y norte del país (maní, cítricos, olivas, bodegas, algodón, etc.) y son estas las que más fomentan el desarrollo de los puertos sobre el río Paraná, cercanos a sus centros de producción y acopio.

En este análisis es indispensable tener en cuenta que el peso del costo de la operación portuaria en la cadena de valor puerta a puerta ronda el 8%, el restante 92% lo conforman el camión de llegada y salida al puerto (con una incidencia del 20% en el total), la tarea del despachante de aduana, el flete marítimo, los costos portuarios del otro puerto en destino-origen y la logística terrestre en destino-origen. Así que los datos referidos a la distancia del transporte por carretera son centrales.

El planteo que ubica al reformado Puerto La Plata como "gran parte de la solución al caos de tránsito en la Capital Federal" establece que la obra de mejora de la ruta

⁶⁹ <http://www.lanacion.com.ar/1556015-las-falacias-portuarias>

provincial N° 6 será la clave de acceso al puerto, ya que los camiones elegirán este camino para evitar cruzar la Capital.⁷⁰

Pero en el artículo del suplemento Comercio exterior proponen imaginar un escenario donde está concluida la ruta N° 6 y analizar la situación de una automotriz, radicada en Pacheco, que debe devolver al puerto un contenedor vacío y retirar uno lleno de autopartes (un típico "viaje de puerto"):

- **Si fuera al Puerto Buenos Aires**, haría 35 km de ida y 35 km de vuelta, y nunca ingresaría al crítico corredor Madero-Huergo (porque, obviamente, el puerto está al norte del corredor).
- **Si fuera a Dock Sud**, haría 42 km de ida y 42 km de vuelta y está obligado a atravesar el corredor Madero-Huergo, como ocurre todos los días, hecho que nadie parece advertir, y fue debidamente subrayado por un informe de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN) encargado en 2010 por la Administración General de Puertos (AGP).
- **Pero si fuera al Puerto La Plata** -según explican allí, "para evitar el caos en Buenos Aires"- este fabricante debería decirle (y pagarle) a su transportista que haga el siguiente recorrido: Pacheco-Campana-Ruta N° 6-La Plata-Ruta N° 6-Campana-Pacheco. Es decir 520 km, según sugiere la teoría del Puerto La Plata.

Las conclusiones a las que arriban infieren que es muy probable que el cargador le pagará (y ordenará) al transportista para que haga el siguiente recorrido: Pacheco-Buenos Aires- Madero-Huergo-La Plata, volviendo por el mismo recorrido. Es decir 220 km: menos que los 520 km de la ruta N° 6, pero mucho más que los 70 km que separan a Pacheco del Puerto Buenos Aires, tal como indicamos en la primera opción. En este contexto, los costos del transporte terrestre aumentarán en promedio en US\$ 200 por contenedor, y será mucho más importante el incremento en distancias cortas y medias; aumentará el "caos de tránsito en la Capital Federal", ya que el 80% de los contenedores de buques que carguen y descarguen en La Plata inexorablemente atravesará la Capital. Algo que hoy no ocurre.⁷¹

⁷⁰ Algunos datos de distancias ida y vuelta puesto que los viajes terrestres de contenedores se proyectan sobre la base de viajes redondos ya que un contenedor de fruta que se exporta tuvo que haber ido vacío al lugar de carga, y un contenedor de autopartes tarde o temprano regresará vacío al puerto: Campana-La Plata, por ruta N° 6: 220 km. (440 km. ida y vuelta); Campana-La Plata, por Panamericana-Madero-Huergo-Autopista La Plata: 300 km (600 km, ida y vuelta); Campana-Puerto Buenos Aires: 75 km (150 km, ida y vuelta); Campana-Puerto Dock Sud: 82 km (164 km ida y vuelta, por Madero-Huergo); Buenos Aires-La Plata: 75 km (150 km, ida y vuelta).

⁷¹ Según datos de la UTN, el Puerto Buenos Aires genera sólo entre el 10 y el 15% del tránsito Madero-Huergo: el resto son camiones del Puerto Dock Sud, camiones pasantes de transporte local, micros, camiones menores de reparto y autos.

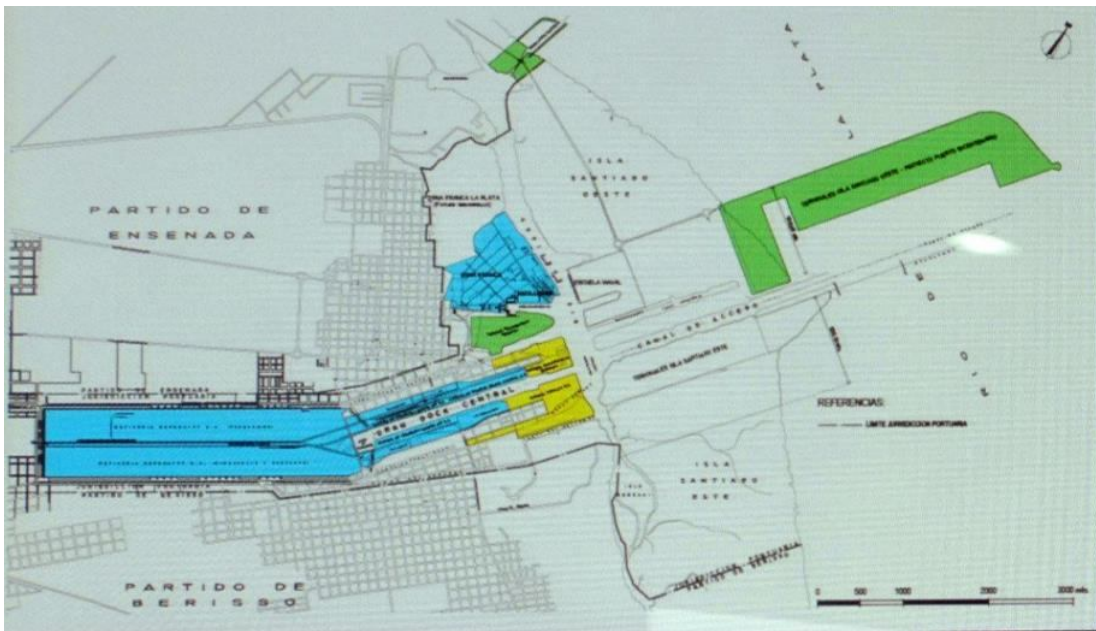


IMAGEN 32: La Modernización del Puerto de La Plata. Plan Director 2009-2050 – www.puertolaplata.com
 IMAGEN 33: Terminal de contenedores inaugurada – diario El Día



IMAGEN 34: Terminal de contenedores (obra avanzada) – Foto Guillermo Hariyo
IMAGEN 35: Río Santiago, vista desde el puente sobre “La Canaleta”

Como vemos en este análisis, “desde Buenos Aires” proponen un puerto que se ubique lo más cerca posible de la carga y que maximice la utilización de los modos más eficientes. Y agregan a modo de adorno “Todo en un ámbito de reducción de emisión de gases, cuidado del medio ambiente y sustentabilidad” y ninguno de esos atributos encuentran en la propuesta del Puerto La Plata.

Guillermo Marcelo Scarfo en *La Ensenada de Barragán, 1774 a 1848*, un trabajo presentado en el IV Congreso Internacional de caminería Hispánica, en julio de 1998 en Madrid, España, menciona el hecho de que a pedido del gobierno provincial, la Intendencia de Rotterdam, realizó un estudio sobre el Puerto La Plata, en el que se destacó como ventajas de la estación portuaria su ubicación geográfica, y la posibilidad de conexión con el resto del país y del MERCOSUR; para potenciar su desarrollo señalaron la importancia de un dragado continuo, y un mejoramiento del modelo de gerenciamiento. En cuanto a las desventajas, se señaló la falta de equipamiento y el estado de la infraestructura.

Pero, según Scarfo, hubo algo que los holandeses no ‘vieron’, algo que está en la historia de esa área y es que mientras desde Buenos Aires siga mirando a Ensenada como su puerto ‘auxiliar’, y no se permita su crecimiento, no habrá Zona Franca ni reactivación portuaria que logren un verdadero despegue económico y social que Berisso, Ensenada y La Plata, o sea la Región Capital de la Provincia de Buenos Aires, se merecen por su antecedentes y por quienes la habitan.

CAPITULO IV

“... la historia y la etnología nos muestran que la mirada humana es el lugar y el médium de una metamorfosis incesante.”
Alain Roger. Breve tratado del paisaje

En el Capítulo III se profundizó sobre el tema de los puertos, infraestructuras que median en la relación entre ciudad y agua, y su pertenencia tanto a una cultura técnica específica, a sus actuales innovaciones en los sistemas de manejo de carga, al aumento en las dimensiones de las embarcaciones, al transporte de carga en container; como a la

interacción de las mencionadas infraestructuras portuarias con la trama urbana en la que están insertas.

Se bosquejó, posteriormente, una reseña histórica que puso en relevancia a la región del Delta, a su paisaje ribereño y a las características del puerto La Plata, su génesis y desarrollo en el enclave del que participa, su semblanza de tensión y rivalidad con el Puerto de Buenos Aires y la pretensión, nunca concretada, de pertenecer al grupo de principales puertos del país.

Otro aporte para el análisis del área de estudio, fue incorporado a partir de su comparación con otros casos de unidades de paisaje y proyectos de paisaje que, por su semejanza o contraste, descubren puntos en común para reflexionar con cierta perspectiva.

Una vez realizado el recorrido por los ejemplos elegidos se retoma el estudio del área a partir de su paisaje ribereño, su identidad, y el rico entramado que lo compone, para abordar el impacto que genera la obra de ampliación del Puerto La Plata y analizar algunos de los argumentos a favor y en contra de la modalidad con que esta intervención se está llevando a cabo.

Como el Puerto La Plata transcurrió por períodos de actividad y retracción, cuando estos últimos tuvieron lugar, los pobladores fueron apropiando espacios de jurisdicción portuaria para usos de distinta características, por lo que son partícipes activos de las opiniones al respecto.

El perfil metodológico utilizado en esta investigación es de tipo cualitativo, centrado en el estudio de caso a partir de la realización de trabajo de campo, búsqueda de antecedentes, observación participante y entrevistas en profundidad a los actores involucrados. Este Capítulo refleja todo este trabajo.

Opté por el abordaje cualitativo pues refiere a la investigación que produce datos descriptivos, teniendo en cuenta las palabras de las personas, habladas o escritas y las conductas observables. Pero sobre todo porque más que un conjunto de técnicas para recoger datos, se trata de un modo de encarar el mundo empírico siguiendo un modelo de investigación flexible.

Con esta metodología seguí lineamientos orientadores, a partir de los cuales, no se busca “la verdad” o “la moralidad” sino una comprensión detallada de las perspectivas de las personas a cerca de los sentidos y las prácticas instaladas en el Delta del Río Santiago sobre el paisaje de la vida cotidiana.

En varias visitas al lugar establecí diálogos espontáneos con las personas, quienes en menor o mayor medida se relacionaban con el área, a partir de los que pude extraer

algunas frases, conceptos, ideas, matices sobre la construcción personal del concepto de paisaje. También sirvieron a este propósito los medios de comunicación, cuando trataban temas específicos relacionados con el problema de investigación aquí planteado. En una etapa posterior realicé entrevistas en profundidad a actores clave, representativos de diferentes grupos y perfiles, volcados en un mapa de actores.

9. Interrogantes entre paisajes

El paisaje es una permanente construcción cuyos actores son el conjunto de personas naturales y jurídicas con un interés directo en este asunto que nos convoca. Actores son tanto aquellos involucrados directamente en la adopción e implementación de las decisiones y acciones, como también los afectados (beneficiados o perjudicados), directa o indirectamente, por tales decisiones y acciones.

Definimos como actores clave aquellos que resultan ineludibles, ya sea porque sus mandatos así lo establecen, porque sus intereses se encuentran bien representados en el sistema político administrativo, o porque cuentan con una capacidad de articulación y movilización que les permite tener una influencia significativa.

Los actores del entorno no son ineludibles, pero pueden ser aliados importantes, dotando de mayor legitimidad o recursos a la iniciativa. (Salas E. & Sauter H. 2008)

El paisaje, el espacio cotidiano vivido, gozado o sufrido, cuidado o descuidado, permite leerse como la expresión visible de nuestra comprensión de la naturaleza y de nuestra historia. Por tales motivos, al momento de interrogar al paisaje para descubrir su carácter y las cuestiones que lo definen, los actores clave prestan su voz y responden nuestras preguntas intentando ser fieles a los susurros, caricias, reclamos o lamentos que el paisaje les ha otorgado.

Como en los estudios de percepción, donde se analizan los bagajes mentales de los observadores, aquí también se desplaza el estudio del paisaje al de los sujetos. A partir de esta postura, la tarea del investigador es aprehender el proceso de interpretación e intentar ver las cosas desde el punto de vista de otras personas, dando lugar a que se revele la dimensión subjetiva del paisaje, incluso cuando en los relatos verbales puedan existir discrepancias entre lo que se dice y lo que se hace.

En el texto “Entre Paisajes” Joan Nogué explica que identificar, evaluar o registrar los elementos intangibles del paisaje con un mínimo de objetividad y consenso es difícil,

puesto que las herramientas de carácter cualitativo acordes a este propósito no logran cubrir el amplio espectro que estas cuestiones atañen. Pero de todos modos, las instituciones más innovadoras en el ámbito del paisaje en diversas partes del mundo, han apostado por ellas convencidas de que es el camino a recorrer.

Ejemplifican lo antes dicho, en Inglaterra, The Countryside Agency, el Landscape Research Group, de la Universidad de New Castle; Los Catálogos del Paisaje de Cataluña impulsados por el Observatorio del Paisaje; la estrategia federal “Paysage 2020” de Suiza, por nombrar algunos casos.

Estas Instituciones han avanzado mucho en metodologías de identificación y evaluación de la valoración y entendimiento de los paisajes a partir de su carácter, considerando indicadores estéticos, simbólicos, artísticos, históricos, mitológicos, sociales, junto a otros más fácilmente cuantificables.

Las líneas de investigación del paisaje que mencionamos, han sido profundamente inspiradoras para la realización de este trabajo, en el que me propuse dar cuenta desde una visión holística, de los sentidos y prácticas que se manifiestan en pugna en el Delta del Río Santiago, explorar el imaginario, rastrear percepciones y valoraciones de los actores clave, sobre el paisaje ribereño cotidiano en el presente y también sobre un probable paisaje futuro.

9.1. Mediación del paisaje en primera persona

Al momento de abordar el territorio a través de la experiencia propia en el paisaje, de los paseos, del contacto mano a mano, de la escala peatonal, lo he hecho con muchos interrogantes en mente, a partir de los que se trata de establecer relaciones abiertas con distintos informantes, de modo tal de, a pesar de ser una parte intrusiva de la escena, intentar con mi participación incidir lo menos posible a lo largo del curso de trabajo de campo.

Un aspecto de profunda implicancia lo proporciona el poder que tiene la palabra en la descripción del paisaje por eso es de clave importancia el registro de los términos con los que se nombra al paisaje. La recolección de estos registros involucra la interacción social entre el investigador y los informantes en el *milieu*⁷² de los últimos, mediante la

⁷² *Milieu*: clima social, entorno, medio ambiente.

técnica llamada “observación participante”, durante la misma se recogen datos de modo sistemático, pudiendo establecer en algunas oportunidades conversaciones en encuentros fortuitos, atentos a provocar diálogos con la gente que vive en la zona, a partir de alguna pregunta disparadora, intentando que lo espontáneo sea el eje central para develar los aspectos más presentes en la cotidianeidad de los pobladores en referencia al paisaje.

Las desembocaduras de los arroyos, los humedales y la línea de costa son algunos de los puntos frágiles de esta área donde se evidencian los impactos asociados a la ocupación del territorio, tales como pérdida de valor estético y calidad ambiental, erosión y retroceso de la línea de costa, derrumbe de viviendas e infraestructura construida, afloramiento de napas freáticas. Por lo que los actores más sensibilizados, además de reconocer la fragilidad de estos paisajes y detectar las diversas amenazas que lo afectan, mencionan sus encantos y misterios y sobre todo, la preocupación porque estos valores no desaparezcan.

Si bien uno de los ejes sobresalientes relacionado a los temas sobre paisaje es el aumento en la valoración positiva del mismo junto con el interés y preocupación por su preservación, estos aspectos parecen estar más vinculados a los intereses individuales o de pequeños grupos, algunos de ellos con interés directo sobre la preservación de su modo de vida o su actividad productiva, que a la capacidad de abordar la conservación del área en su totalidad y de manera integral.

El acceso al monte a modo de paseo es por senderos explorados, “*siempre fue una aventura para mí y sé que es igual para los vecinos del margen*” me comentó en una oportunidad uno de los habitantes de Berisso, quien manifestaba su cariño por el monte simplemente por ser el paisaje que vio desde su infancia, y de ese modo demuestra cómo la percepción afectiva concurre a determinar el sentido de pertenencia a un territorio.

Por otro lado, en este lugar ribereño, he constatado que para algunos pobladores, la costa no está integrada a sus vidas y no participa de sus actividades cotidianas, hasta podría decirse que la ignoran, y los atributos benéficos, de los que hemos hablado en los capítulos anteriores, no representan para ellos oportunidad alguna para desarrollar actividades formativas, educativas, recreativas, económicas o culturales.

En las visitas, pude constatar que la costa o línea de ribera es inaccesible en casi todo su desarrollo pues se encuentra prácticamente obturada a excepción de algunos lugares puntuales pertenecientes a clubes náuticos o en sectores donde supo haber un puente para salvar un arroyo y dar continuidad a la calle. En cualquier caso, no se

encuentra un acceso público al agua. ¿Será esta una de las causas por la que no se registra un fuerte vínculo de algunas personas con la ribera?

El acceso a la costa está imposibilitado desde hace mucho tiempo, por lo cual es posible que esa situación se haya naturalizado y no sea motivo de protesta.

Sin dudas, las personas seducidas por las prácticas náuticas recreativas y deportivas, buscan el acceso al agua, por lo que algunos propietarios de embarcaciones pequeñas, como kayaks, botes o motos náuticas llevan al área en cada oportunidad sus embarcaciones, con el vehículo, a los puntos de salida; pero en su mayoría, los amantes de esta práctica, se concentran en los tres clubes náuticos de la zona, el Club Náutico Ensenada⁷³, Club de Regatas La Plata⁷⁴ y el Club Náutico Ciudad de Berisso⁷⁵.

Aparte de los clubes náuticos son contados los sectores del Delta que cuentan con embarcadero, entre los que están los particulares en propiedades cuyos fondos dan al Arroyo Doña Flora⁷⁶, otros en la isla Santiago y en la Isla Paulino.

Estas instalaciones aportan carácter pintoresco al sector y proveen de un exclusivo encanto a las características naturales del lugar, estas particularidades estéticas combinan con el beneficio que otorgan para la práctica náutica en pequeñas embarcaciones, las aguas del Delta, preservadas de las corrientes de las aguas abiertas del Río de La Plata, resultan atractivas por sus remansos y escala contenida.

Agrega un factor más de seguridad para la práctica náutica deportiva, la presencia de la Prefectura Naval Argentina, quien realiza a diario el control de todas las embarcaciones y verifica que estén en regla.

Otra de las actividades convocantes de este paisaje es la pesca deportiva, de embarque o desde sus orillas, con equipos sofisticados o simplemente con la línea y una lata o caña. He visto familias pasando una jornada de fin de semana, o en cualquier momento de la semana, grupos de niños y pescadores solitarios que por tradición o gusto adquirido, encuentran en esta actividad un refugio invaluable de encuentro con ellos mismos.

⁷³ Club Náutico Ensenada. Arroyo Doña Flora y San Martín, Ensenada. www.clubnauticoensenada.com.ar

⁷⁴ Club de Regatas La Plata. Arroyo Doña Flora y Río Santiago, Ensenada. crlp@speedy.com

⁷⁵ Club Náutico Ciudad de Berisso. Génova 5003, Berisso.

⁷⁶ El Arroyo Doña Flora es considerado el “rincón soñado” de Ensenada. Actualmente en riesgo ambiental no sólo por las condiciones de las aguas sino porque un sector del monte protegido, de propiedad fiscal, que acompaña el curso del arroyo, está siendo talado y desmontado en un área aproximada de una hectárea hacia noviembre de 2012 y usurpado por particulares siendo, con el objeto de construir amarras y un complejo. En esa fecha, tras recibir una serie de denuncias por parte de vecinos de la zona, ambientalistas de la ONG Nuevo Ambiente realizaron una presentación formal ante la Dirección de Áreas Naturales Protegidas del OPDS, en la que solicitaron la “urgente intervención” del organismo ambiental.

Como demuestra el testimonio espontáneo antes citado, la incursión es el modo de acceder por tierra a la línea de costa, y navegando con pequeñas embarcaciones los productores se desplazan a diario desde sus casas hacia sus parcelas, en algunos casos por canales hechos por ellos mismos. Y durante esos recorridos ejercen una suerte de vigilancia sobre las cuestiones que puedan amenazar al Delta.

En el Delta hay varias parcelas usadas para producción de frutas y hortalizas. Los productores heredaron esas tierras de sus antepasados, quienes las tomaron para tal fin. Hoy en día están organizados en la Asociación de Productores Familiares del Delta Santiago, ellos elaboraron el registro gráfico de las parcelas y sus propietarios pero a pesar de sus reclamos no cuentan con el título de propiedad de los lotes. Estos documentos fueron presentados a las autoridades solicitando se les otorgue el dominio pleno de los lotes pero hasta el momento no hay definiciones al respecto por lo que la tensión e inquietud entre los productores es sostenida.

El testimonio de Nicolás da cuenta de una época pasada donde se producía en cantidad, siendo una actividad que involucraba a la mayoría de los pobladores:

*“Yo tenía un tío que vivía sobre la calle 66 en Berisso, ½ millón de litros, Cédola 16 has además era un acopiador y Di Lorenzo. Ricci es el último que queda, y luego mandaban en bordalesas. En el año 50, cuando empezó el peronismo, la juventud se volcó a las fábricas y ellos no tuvieron más mano de obra porque para trabajar semejantes viñas se necesitaba mucha mano de obra. Entonces los viñateros abandonaron y la mayoría empezó a sembrar todo sauce en la década del '50. Más que nada el sauce italiano que venía más rápido y lo vendían. Quedaron muy pocos a partir de allí. En Santiago se terminó hacia el '30 por la expropiación que hizo el ejército quedaba Pettinari en Santiago, pero tenía los viñedos enfrente. En Paulino tenían 6 has. Conservaron un poco de producción muy pequeña en Santiago hasta hace 15 o 20 años”.*⁷⁷

El grupo de Viñateros ha constituido la Cooperativa de la costa de Berisso⁷⁸ y vienen sosteniendo una expansión importante de su actividad, tienen una sede y de una bodega sobre tierras cedidas por el municipio. Promueven la diversificación productiva, el aumento de la producción, de la superficie implantada y la mejora de la comercialización de los distintos productos. Dedicar mucho empeño en la realización de la Fiesta anual del

⁷⁷ Entrevistas realizadas por Ala Plástica en 2002 con los isleños

⁷⁸ En el año 2013 y mediante la Resolución N° 23/13, el Instituto Nacional de Vitivinicultura (INV), reconoció al Vino de la Costa de Berisso como un “producto regional típico, con identidad propia, que representa una alternativa de desarrollo para la población local generadora de fuentes de trabajo que mejoran las posibilidades de permanencia en el medio productivo, evitando el desarraigo”.

Vino de la Costa y en integrar los viñedos a un circuito agroturístico complementario a los otros atractivos de la región.

En esta tarea, de recuperación de la producción vitivinícola, contaron con los valiosos aportes de la Facultad de Ciencias Agrarias de la Universidad Nacional de La Plata, convenios con el INTA y el Ministerio de Asuntos Agrarios de la Provincia de Buenos Aires. Desde 1999 profesionales y estudiantes se abocaron al estudio del sistema productivo de vid y otros cultivos como ciruelos, fortaleciendo el asesoramiento y capacitación en producción primaria, la elaboración de los distintos productos y la organización de la cooperativa.

Tanto las actividades náuticas, pesqueras, deportivas como las productivas, participan de los atractivos turísticos del área.

En Isla Paulino se mantiene la tradición turística desde 1890, aunque menos convocante, hoy en día ofrece al visitante, en el balneario de Palo Blanco, alguna infraestructura y básicos servicios tales como recreos, proveedurías, campings, sanitarios públicos, servicio de guardavidas, vigilancia policial y puesto sanitario, que funcionan durante la temporada veraniega; otros permanecen abiertos el resto del año los fines de semana. La manera de llegar allí es con una lancha-colectivo⁷⁹ y es considerada una opción económica para el descanso y esparcimiento. El servicio de lanchas inicia su recorrido en un embarcadero ubicado en el municipio de Berisso, este pequeño muelle de madera da a un canal que desemboca en el río Santiago, luego cruza el canal de acceso al Puerto La Plata, que separa las Isla Paulino y Santiago. Antes de la construcción del camino pavimentado que une Isla Santiago con la orilla continental de Ensenada, los isleños sólo podían llegar a sus casas gracias a este servicio de lanchas.

Oswaldo de Lomas de Zamora dice, *“yo vine solo, la familia llega el fin de semana, nos quedamos todo el fin de semana en carpa, hace como 20 años que vengo. Acá hay para pescar, para bañarse y los precios son accesibles”*. *“Es la primera vez que vengo, voy a ir y venir en el día, la idea es pasar la tarde y conocer el lugar”* nos cuenta Martín de Ensenada; mientras Francisco dice *“yo soy de Berisso, vengo siempre a la Isla, la verdad que es un lindo paseo, aparte es económico”*; y Javier, que viene desde Solano comenta entusiasmado *“esta es la segunda vez que vengo, tengo pensado quedarme todo el fin de semana, vine con todos los chicos a disfrutar un fin de semana en familia”*.

⁷⁹ Los horarios de la lancha son: 8hs – 10hs – 12hs – 14hs – 16hs – 18hs (ida) y 8.30hs – 10.30hs – 12.30hs – 14.30hs – 16.30hs – 18.30hs (vuelta). www.BerissoCiudad.com.ar.

Incluso en el suplemento dominical “Turismo 12” del diario Página 12, el 7 de septiembre de 2014, Nora Goya destaca los atributos turísticos de la Isla Santiago, enunciando que forma parte de la red de Pueblos Turísticos de la provincia de Buenos Aires⁸⁰ desde hace tres años, la clasifica como turismo rural y la considera un destino accesible para el descanso a sólo siete kilómetros de la orilla del municipio de Ensenada y a 60 kilómetros de la Capital Federal.⁸¹

La población de Isla Santiago⁸² está formada en parte por los “isleños” y en parte por quienes habitan la isla los fines de semana y en vacaciones. Los lotes de las viviendas de madera y chapa, emplazadas sobre pilares para evitar los daños que causan las inundaciones durante la crecida del río, están separados entre sí por senderos bordeados de ligustrina que trazan un laberinto de coloridos jardines y vegetación autóctona, vedado al automóvil. Muchas de las casas están pintadas de vivos colores y, a diferencia de otras islas de la zona, los habitantes cuentan con electricidad y agua para las viviendas.

“Durante los fines de semana y en temporada de verano llegan muchos turistas, en su mayoría familias que disfrutan de la pesca, de navegar en el río o de una caminata”, comenta Carla. Ella se mudó a Isla Santiago junto a su marido y a sus hijos hace cuatro años, por la *“seguridad y tranquilidad”* que les brinda esta zona poco transitada. Con su marido, están construyendo su casa de madera y chapa frente a la costa del canal del acceso al puerto de La Plata. Su marido es un isleño que se crio en estas islas, vivió junto a sus padres hasta que se mudó fuera de la región costera, finalmente volvió respondiendo al pedido de su madre.

Como vemos, el lugar recibe la visita de la gente que busca alguna alternativa de esparcimiento y relax a pesar de que la isla Santiago no cuenta, ni los sábados y ni domingos, con el colectivo de línea y el camping municipal es la única oferta para pernoctar.

Valeria señala en la nota de Goya que existe un *“espíritu solidario muy fuerte entre los habitantes”*, y destaca *“la colaboración entre vecinos en la construcción de viviendas”*. También cuenta que *“durante la construcción del Puerto La Plata de Ensenada, en 1890, hubo que realizar una división de la isla por donde caminamos, con la apertura de un canal. Así surgieron la Isla Paulino, nombre en homenaje a Paulino Pagani, uno de sus primeros pobladores, y la nueva Isla Santiago de un tamaño mucho menor”*.

⁸⁰ Red perteneciente al Programa Pueblos Turísticos que coordina la Secretaría de Turismo del gobierno de la provincia de Buenos Aires.

⁸¹ <http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/turismo/9-2906-2014-09-10.html>

⁸² Según el censo de 2010, viven en la Isla Santiago alrededor de 200 personas.

En la década del '30, con la instalación de la cercana Base Naval Militar, fueron expropiadas gran cantidad de tierras destinadas a la producción agrícola. Este acontecimiento generó una importante emigración de los pobladores que se dedicaban al trabajo de la tierra, en terrenos sembrados de papas, ajíes, tomates, chauchas, arvejas, espárragos y frutas.

Actualmente la economía local está sustentada en parte por en el turismo: por ello se creó la Asociación de Turismo Comunitario Isla Santiago, que organiza ferias de productos regionales y actividades relacionadas con la pesca.

En la isla opera un puesto de Prefectura Naval, la escuela primaria número 38, que también funciona como unidad sanitaria para los habitantes. Los comercios con los que cuenta son un quiosco, un almacén y un vivero.

El sendero que bordea el canal de acceso al Puerto de La Plata está organizado como espacio de recreo, allí los jóvenes disfrutan de la tarde andando en bicicleta y en rollers. En el Bar 14, que funciona frente a uno de los muelles, además de vender todo lo necesario para pescar en el río, organizan espectáculos musicales y bailes para la población local y los turistas ocasionales.

Un grupo de vecinos se están organizando para reparar las instalaciones Club Isleños Unidos actualmente cerrado, fundado en 1913, para que los chicos puedan disfrutar las hamacas y los juegos del parque.

La deuda de una política territorial, de una política de estado que oficie de instrumento de redistribución, protección, impulso y desarrollo se verifica a cada paso. El hecho de cabalgar permanentemente sobre la coyuntura despliega iniciativas desarticuladas que no tienen en cuenta ni siquiera mínimamente los trabajos elaborados por profesionales y especialistas y no muestran visos de construir alternativas ciertas de transformación.

El desafío de implementar estrategias a mediano plazo supone la necesidad de aprehender de las enseñanzas de la historia reciente para evitar incurrir en los mismos errores, de la revisión de los antiguos paradigmas de planificación territorial y de construir un programa estratégico consensuado a través de una mirada revisora y superadora de las ópticas sectoriales que además incorpore la visión de la sociedad compleja contemporánea.

9.2. El paisaje red, sistema complejo de relaciones subjetivas

Una vez que se detectaron los actores intervinientes en el escenario del problema de investigación, diseñamos un esquema en el que se muestran las relaciones entre ellos y el problema, tanto como la relación de ellos entre sí.⁸³

La red de relaciones se complejiza conforme damos cuenta de las distintas posturas. Algunas de ellas establecen relaciones de acuerdo y coincidencia, y otras, generan tensión por ser contrarias y divergentes.

Los testimonios que incluiremos a partir de aquí son tomados tanto de fuentes secundarias como directas y se agrupan para ilustrar en la red, las distintas posiciones relativas al problema de investigación.

Para algunas personas el puerto se arraiga en el imaginario junto con las ideas de desarrollo, progreso y crecimiento regional, de carga positiva. Este es el caso de Rubén Molinari, Capitán de Ultramar y Perito en Navegación Fluvial quien en una nota publicada en el diario El Día de la ciudad de La Plata, el 15 de octubre de 2015, pone el foco en las obras relacionadas a la ampliación del puerto La Plata y su zona de influencia y hace un reclamo para que los intereses de los municipios al respecto de esta ampliación y su puesta en funcionamiento sean atendidos, *“principalmente en las siguientes áreas: accesos viales, accesos ferroviarios, zonificación industrial (nodos logísticos), crecimiento urbano, polución acuática, terrestre y aérea, seguridad y narcotráfico”*.

Desde su punto de vista, las perspectivas de crecimiento de las operaciones portuarias relacionadas con la actividad marítima en la Hidrovía Paraná-Paraguay para el año 2020 tendrán directa repercusión en las actividades en el Río de La Plata y de Rada La Plata, y representarán un enorme potencial para el puerto y su zona de influencia.

En el artículo Molinari sale al rescate del puerto realizando un breve marco histórico en el que interpreta que el puerto se vio envuelto *“casi hasta su asfixia”* por el área urbana debido a *“la implementación de planeamientos urbanos incorrectos”*. Esta idea lo anima a expresar su convencimiento acerca de que *“Debería preverse que el crecimiento de Puerto La Plata sea ininterrumpido y programado; atendiendo el desarrollo de zonas industriales, el cumplimiento de las normas medioambientales y la urbanística relacionados. Los Municipios deberían estar más involucrados en estas cuestiones”*

Su exposición intenta llamar la atención de los candidatos de las pasadas elecciones nacionales, provinciales y municipales, de octubre 2015, para que visualicen la necesidad

⁸³ Ver ANEXO V: se encuentra el Mapa de actores y desarrollo de las técnicas metodológicas elegidas para el abordaje de las entrevistas realizadas a actores clave en el trabajo de campo.

de revalorizar la cuestión portuaria “*dando difusión a nivel popular sobre la importancia de esta herramienta logística. Los asuntos del Puerto La Plata deberían tomar posición en la agenda política de los municipios para atender puntos de interés local.*”

De igual manera recuerda algunas circunstancias actuales, como el caos vehicular y el aumento de la polución en zonas urbanas, o accidentes del pasado reciente como los ocurridos el 6 de mayo de 1968 cuando tres buques tanque estallaron en llamas dentro de Puerto La Plata; el incendio del buque tanque Perito Moreno el 28 de junio de 1984, cuando descargaba combustible en el puerto de Dock Sud; la colisión de dos buques frente a las aguas de Magdalena a finales de los '90 que generó un derrame de petróleo crudo que afectó las aguas del Río de La Plata incluyendo la toma de agua dulce que se encuentra en el río⁸⁴ donde por veces la desidia, la negligencia o la fatalidad han sido causa de estos episodios desafortunados, o simplemente ineficiencias logísticas relacionadas con la actividad e industria portuaria. Incidentes que pusieron en riesgo a la población y al territorio. Molinari hace especial hincapié en que estos ejemplos deberían servir de lección para no repetir los errores que permitieron que sucedieran, por un lado, y por otro lado, para tener preparado un plan de contingencia con el propósito de hacerles frente en caso de ser inevitables.

Aquí se pone de manifiesto la convivencia de escalas y dinámicas diversas sin pretender excluir a ninguna de ellas en detrimento de las otras. Cuestiones estas, planteadas de manera recurrente en este trabajo.

En una postura más radical encontramos las palabras citadas a continuación, que hacen pensar que para algunos actores la contemplación de un pajonal evoca la tristeza y desesperanza de algo sin valor y sin destino; “*Donde antes había un pajonal, abandono, hoy se pone en marcha un cambio geopolítico estratégico. Esta ha sido mi visión de futuro de la provincia y del país para encarar el desarrollo argentino*” fueron las palabras del Gobernador Scioli el día de la inauguración de la terminal de contenedores de TecPlata.

Mientras, retomando la idea de convivencia y reciprocidad, el 29 de septiembre de 2015 se anunciaron obras de defensa de la costa en la Isla Santiago Este (Paulino)⁸⁵,

⁸⁴ Además se verificaron descargas ilegales de “camiones cisternas” que fueron contratados para la limpieza de las playas de Magdalena y que depositaron ilegalmente, los residuos petrolíferos colectados, en campos y terrenos de Berisso y La Plata.

⁸⁵ La tipología de la estructura de la defensa costera se materializará mediante la construcción de un plano conformado con tablestacas de hormigón armado, coronadas por una viga del mismo material. El anclaje de dicha pantalla se construirá con un sistema de tensores metálicos y pantallas de hormigón armado cada 3 metros. El relleno posterior a las tablestacas se realizará mediante el aporte de material dragado en el frente.

aprobadas durante la reunión de Directorio del Consorcio Portuario. El presidente del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, Mariano Goyenechea, explicó que la finalidad de las mismas recae en evitar eventuales derrumbes de la costa del canal de acceso interior al Puerto; al tiempo que, las nuevas áreas resultantes del relleno, darán lugar a un paseo público, con refugio para la espera de pasajeros, una rampa de bajada y subida de embarcaciones, un muelle que servirá también para la carga y descarga de elementos del uso cotidiano de los lugareños. *“Es un antiguo reclamo de los vecinos de la isla Paulino. El lugar es muy visitado en verano y la obra le otorgará mayor jerarquía a la zona”*. Según remarcó Goyenechea, *“la idea es cumplir con un plan integral, trazado para que los puertos provinciales se vinculen de manera más directa con la región que los rodean”*.

“En este marco de intervención planificadas en el área, en el que se están desarrollando tareas de urbanización y mejora de condiciones para los habitantes, esta iniciativa particular requiere de una inversión de más de diez millones de pesos. La traza de la nueva línea de costa protegida tendrá una extensión de 200 metros y estará terminada en cuatro meses.”

Desde un tiempo no muy lejano empezó a considerarse indispensable la participación de la gente en la toma de decisión de las acciones de transformación territorial, por lo que la municipalidad de La Plata desarrolló un presupuesto participativo con gran divulgación gráfica y publicitaria pero poco de participativo en los hechos. Proviene de ese concepto las palabras *“desde hace mucho tiempo la gente viene pidiendo”*, sin embargo esta modalidad de acción y comunicación no es de lo que en este trabajo venimos tratando cuando nos referimos a intervenciones en el paisaje y comprometimiento de la población. En primer lugar porque tenemos información del proyecto de ampliación del puerto, pero estas intervenciones urbanas que dicen estar integradas en un plan de tareas de urbanización y mejora de condiciones para los habitantes aparecen puntuales, ya definidas con antelación y es dudoso si responden o no a alguna necesidad o en todo caso no dan lugar a considerar otras necesidades o ideas superadoras que podrían llevarse a cabo.

El paisaje, desde nuestra perspectiva, debe responder a la interacción entre la concertación y participación social por un lado, y por otro lado el proyecto crítico

Se retirará el actual muelle de madera del Recreo Isla Paulino y se recompondrá un frente mediante la hinca de tablestacas de hormigón. También se construirá un atraque sobre el nuevo frente, materializado por una pasarela metálica, vinculada al coronamiento del tablestacado, con barandas y que se enlazará en su otro extremo con un embarcadero, con una escalinata que permitirá el amarre de las embarcaciones de pasajeros y del tipo deportivo recreativo que concurren al Recreo.

elaborado para dar respuesta a la permanencia y transformación del territorio, donde las formas actuales puedan ser identificadas, descritas y evaluadas en función tanto de los vestigios del pasado como de las intervenciones posteriores; de este modo se podría llegar a futuros cualitativamente diferentes.

Estos anuncios tuvieron difusión en distintos medios locales, ANDigital⁸⁶, Berisso Ciudad⁸⁷, El Día⁸⁸, Red92⁸⁹, El Mundo de Berisso⁹⁰, etc. En los que el proyecto es presentado como respuesta al reclamo de los habitantes de la isla nucleados en la asociación “Isleños de Pie”.

En la isla Santiago, es decir del lado ensenadense del canal de ingreso al Puerto se realizó una obra de características similares, en pos de evitar posibles desprendimientos de la costa y de embellecer el acceso, que estaba muy desmejorado.

Para llegar al extremo de la isla Paulino existe un servicio de lanchas colectivo, un sistema de transporte que funciona todo el año, si bien antiguamente tenía más movimiento, mantiene un cierto auge en el verano. Este sistema público de transporte cuenta con 3 turnos durante los días de semana, con salidas desde el embarcadero del Puente 3 de Abril, (Avenida Montevideo y Avenida Génova) sobre el Canal Génova, en el centro de la ciudad a las 8 am, 12 am, 17 pm y desde la isla 30 minutos más tarde; y los fines de semana y feriados la lancha sale cada 2 horas, desde las 8 am. El viaje tiene una duración de veinte minutos.

Néstor es Capitán de la lancha colectivo desde hace 15 años aunque no es de la zona, sino del norte de Buenos Aires. Él nos comenta que “*el isleño no vive alocado, tiene sus tiempos, se maneja de otra manera*”, considera que el lado bueno de la transformación del puerto es la generación de empleo, pero le preocupa el movimiento futuro de la navegación porque será peligroso compartir el canal con las grandes embarcaciones que operarán con la terminal de contenedores. Mientras dice que “*está la idea*” de promover turísticamente las islas, los clubes, las vistas e ir recuperando la convocatoria que el lugar tuvo en el pasado.

⁸⁶ <http://andigital.com.ar>

⁸⁷ <http://www.berissociudad.com.ar/nota.asp?n=&id=25148>

⁸⁸ <http://www.eldia.com/la-ciudad/proyectan-una-obra-de-defensa-en-el-canal-de-acceso-al-puerto-86469>

⁸⁹ <http://www.red92.com/noticias/37092-Proyectan-obra-de-defensa-en-el-canal-de-acceso-al-puerto-de-Berisso>

⁹⁰ <http://www.semanarioelmundo.com.ar/>



IMAGEN 36: Actividad de representante de Asamblea “Salvemos al Monte”

IMAGEN 37: Área de la Isla Paulino donde se vertieron barros del dragado de “Cuatro bocas” – foto Guillermo Hariyo



IMAGEN 38: Embarque en Berisso de Lancha colectivo a Isla Paulino
IMAGEN 39: Canal Oeste Isla Santiago

Cuando Néstor se refiere a que “*está la idea de*” nos damos cuenta de que todos aquellos quienes aprecian el paisaje del Delta encontrándolo inspirador, apacible, reconfortante alojan en su fuero íntimo el anhelo de compartirlo y de aumentar el atractivo que hoy día tiene.

Jorge también cree que el lugar podría desarrollarse en términos turísticos, es propietario del Recreo isla Paulino; desde hace seis generaciones su familia está en la isla Paulino. “*cuando mi papa entró a trabajar en gobierno nos mudamos a Tolosa, pero veníamos seguido. Y desde el año '73 estoy aquí de forma permanente*”

“*Hasta el año '40 había muchas quintas de extranjeros, llegaron a vivir 500 personas en la isla pero ahora habrá 12 o 15 personas viviendo todo el año. Es tranquilo, pero no es para cualquiera. La diferencia en vivir en continente o en la isla es muy grande. Esto es tan sano, el aire de acá le da a la vida más energía, me parece a mí. A la noche es un silencio tan grande que podés escuchar los sonidos de los barcos que están en la rada, a 6000 metros*”.

La vida simple y bucólica a la que Jorge hace referencia, en ese lugar donde transcurren los días cerca de la naturaleza y apartado de los rigores de la sociedad urbana, encierra una complejidad y dificultad que sale al cruce del diálogo tanto cuando expresa que “*no es para cualquiera*” como cuando nos dice que “*aunque parezca barato, es más caro vivir aquí que en la ciudad, las heladeras a gas, garrafa, grupo electrógeno, combustible para la luz, batería, pero a mí me gusta igual vivir así. Yo con 70 años, estoy pegando la vuelta pero mi hijo está haciendo una casa para él*”

Incluso con sus años y su referencia al hecho de no tener mucho por delante, Jorge tiene pensado hacer un quincho, pero necesita saber si el municipio emprenderá alguna modificación en el lugar antes de iniciar su construcción. Él reclama por alguna respuesta concreta al respecto pues los discursos y comunicados oficiales son ambiguos al respecto. “*Nadie está contra el progreso pero lo que uno quiere es que se hagan las cosas bien*” dice. “*me parece perfecto, los baños públicos, la radio, la unidad sanitaria...*”

Cerca del recreo de Jorge hay un camino de tierra que se interna en la isla y, luego de transitar 900 metros, encuentra el sector de playa, una proveeduría, un camping y servicio de guardavidas que funcionan durante el verano.

Sobre el Dock Central, el Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, construyó una escollera de protección. Sobre su margen sur se depositan sedimentos que poco a poco configuraron una playa más extensa. Y sobre la escollera, los pescadores, encontraron un

excelente lugar para su actividad recreativa, por lo que es común verlos con sus sillas, cañas, e incluso buscando leña para hacer fuego y calentar agua o cocinar su pesca del día.

El entusiasmo de los representantes de los gobiernos provincial y municipales por la reciente inaugurada terminal de contenedores se contrapone a la opinión de algunos pobladores, como es el caso de Marini quien entiende que la promesa de trabajo *“es una mentira contra la gente, que aún tiene la idea del puerto del siglo pasado, con fábricas e industrias que tomaban mano de obra”*. *“Éste es un proyecto de corte netamente capitalista donde TecPlata gana y nosotros vamos a terminar poniendo kioscos, parripollos y gomerías a su servicio, después de que nos destruyan el territorio”*. *“Esta firma multinacional se vio atraída por invertir a la Argentina ya que no se le exige tributar a nivel nacional ni tratar los barros contaminados removidos del río, como sí lo demandan otros países”*.

Desde que las obras iniciaron su marcha algunos pobladores están en alerta y progresivamente adquirieron protagonismo a través de los medios locales, las redes sociales y las manifestaciones públicas, *“Se están llevando puesta décadas de familias con tradición agrícola en esta zona. Este desastre era y en parte es evitable, están priorizando las ganancias de una empresa por sobre la vida de la sociedad y el medio ambiente”*, afirmó Ugo Adam, en su intento de evitar que se destruya el monte ribereño de Berisso. Ugo Adam tiene la intención de concientizar a la población desde una perspectiva ecológica a través de una militancia intensiva desde los lugares de trabajo y de vida de relación del grupo asambleario, tratando de instalar en medios gráficos, locales y regionales, y la creación de una página en facebook que se llama *“Salvemos al monte de Berisso”*.

“Salvemos al Monte” se reúne los viernes de cada semana a las 18:30 en Berisso, Parque Cívico, Avenida Montevideo y 11, para desarrollar lo que ellos llaman *“estrategias de resistencia y concientización de los vecinos”*, dicen: *“No queremos ceder nuestras tierras, ni imaginar que donde ahora hay una casa, mañana habrá un galpón o una playa de estacionamiento como el Dock Sud”*. Marini entiende que la acción principal debería pasar por hacer circular la información que muchos vecinos desconocen. *“Como asamblea y como habitantes de Berisso proponemos ser partes del diseño de nuestros territorios, dentro un plan de desarrollo sustentable e inclusivo. Todos queremos un puerto pujante que dé trabajo, pero a las claras no es el modelo que se está realizando”*.

La postura de este grupo evalúa negativamente las modificaciones en el territorio pues considera que generan un fuerte impacto en su dinámica natural, defienden el sector

identificándolo como un ecosistema singular que aporta grandes beneficios a la región. Sostienen su posición en un marco legal de protección al paisaje y buscan mayor respaldo en estudios de profesionales especializados, como los de la Fundación Agronegocios y Alimentos de la U.B.A. y por el laboratorio C.I.M.A., en los que se prueba que los valores de metales pesados e hidrocarburos son nocivos para nuestra salud, por ser mucho más elevados que los indicados en los protocolos ambientales. Con el tiempo construyeron el discurso a continuación, que recientemente publicó Primera Página⁹¹. “desde el año 2010, el Delta de Berisso está siendo destruido por los gobiernos nacional, provincial y municipal, y por empresas privadas, como TecPlata, Pentamar y Ecodima, entre otras. Nuestro objetivo es avanzar hacia la creación de una reserva provincial. Este Delta que aún no fue urbanizado es uno de los más importantes humedales de América Latina, no sólo alberga diversas variedades de especies animales y vegetales, sino que también cumple funciones vitales en el ecosistema del que somos parte. En estado natural, los humedales controlan las inundaciones, reponen las aguas subterráneas, estabilizan las corrientes de la costa, retienen y transportan sedimentos y nutrientes, mitigan cambios climáticos, y depuran las aguas, entre otras importantes funciones. El primero de los proyectos que comenzó a destruir el humedal fue la construcción del Terraplén Costero, llevado adelante de manera ilícita. Dicho terraplén no respetó la traza original licitada. Gracias a la lucha de vecinos y productores, que llevó el terraplén a una traza más cercana a la original, se pudo evitar la pérdida de cientos de hectáreas más de Monte Ribereño. Poco tiempo después, sin previo aviso ni audiencia pública, comenzaron los desmontes y el relleno de tierras con barros contaminados con metales pesados e hidrocarburos producto del dragado del canal de acceso al puerto, para llevar adelante el Mega Proyecto Portuario de la Terminal de Contenedores. Bajo promesas de nuevos puestos de trabajo, el Municipio, el Consorcio de Gestión del Puerto y la empresa multinacional Tecplata encubrieron la rápida destrucción del humedal, así como también los diversos negocios que genera la construcción del Mega Puerto.

En estos terrenos altamente contaminados, el Municipio ha propuesto construir predios deportivos, donde los niños realicen actividades diversas, y también se intentó llevar adelante la creación de un complejo denominado “Ecoturístico” que no es más que un ambicioso proyecto inmobiliario, Este proceso de relleno de tierras, es avalado por el Organismo Provincial para el Desarrollo Sostenible (OPDS), que debería garantizar la

⁹¹ <http://www.grupoprimerapagina.com.ar/nota.asp?id=6184&t=Quieren-avanzar-hacia-una-reserva-provincial-en-el-Delta-de-Berisso>

conservación del ambiente y de nuestra salud. El desmonte y contaminación masiva han avanzado arrasando con tierras cultivadas existentes desde la fundación de la ciudad por productores familiares, destruyendo así la historia y la cultura ribereña que forjaron los primeros habitantes de la región y vulnerado el derecho histórico que tienen las personas que en ellas habitan. Además fueron violadas diversas normativas, como es la ley 12.756 que declara Paisaje Protegido al Monte Ribereño y las Islas, la 11.723 Ley Integral del Medio Ambiente (provincial), la 25.675 Ley General del Ambiente (nacional), la Ley 25.831 Régimen de libre acceso a la información pública ambiental, los artículos 41 de la Constitución Nacional y 28 de la Constitución Provincial, y la Ordenanza municipal 2512/02 del uso del suelo que intenta modificarse con un propósito desconocido.

Hasta hoy ya se han destruido más de 100 hectáreas en la Isla Paulino y actualmente se están devastando otras 35 sobre el continente en la zona de las Cuatro Bocas hasta la calle 12 para la ampliación de la Terminal de Contenedores Tecplata. Sumado a esto, el gobierno provincial avanza con el proyecto de ampliación de la autopista y la ruta 6 para la salida de los contenedores del Puerto hacia otros destinos afectando a los vecinos de la zona de 122 y 90 y a los dos humedales más importantes de la región que son el monte ribereño y el bañado Maldonado. Este último actuó como reservorio natural de las aguas durante la terrible inundación del 2 de abril protegiendo a gran parte de la ciudad de males mayores. Ante esta situación y frente al cambio de gestión municipal y de composición del Concejo Deliberante nos encontramos con la incertidumbre de la continuidad o no de dichas obras.”

Este texto defiende el humedal, el monte ribereño, las prácticas y costumbres de los pobladores confrontando a las empresas privadas y mencionando a las instituciones gubernamentales como aliadas de estas.

Las prioridades de manejo y desarrollo del área deberían surgir de la combinación y compatibilización de necesidades, recursos y oportunidades que tomen en cuenta los factores sociales, económicos, políticos, culturales y ambientales; como no es así, proliferan los conflictos y enfrentamientos de los que no puede suponerse acuerdos o negociaciones.

Andrés Idiart, de la Asociación de productores Isla Paulino, interpreta a la zona como *“un territorio parado en el tiempo durante décadas y que en estos 4 o 5 años sufrió una modificación drástica”* y considera que esta modificación *“nos afecta en lo cotidiano a los que habitamos esta región”*. Esta opinión es muy personal de Idiart tanto que la considera distinta de la que tienen sus colegas y vecinos pues según él *“hay un rasgo*

cultural de la población que asocia al puerto como formadora del delta, con trabajo y progreso” Sin embargo para él “el nuevo puerto se transformará en un foco de erosión, de cambios culturales, de ingreso a otro tipo de economías con las que los habitantes de las islas no estamos preparados para interactuar” Sin embargo considera la necesidad de que estos dos modelos opuestos, el de la agricultura familiar y el de los macronegocios de los contenedores, puedan coexistir a partir de que “los isleños, los productores dejemos diferencias de lado y empecemos a construir priorizando lo que cada uno de nosotros quiere del lugar.”⁹²

Sin embargo la coexistencia que avizora el productor Maximiliano Lanuse es un negro futuro, cuando expresa “*vamos a terminar como Dock Sud*”, en un video realizado por estudiantes de la Facultad de Periodismo y Comunicación social, focalizado en los cambios a los que se ve sometido Berisso desde 2010 por las obras de ampliación del Puerto.⁹³

“Tener esto es un privilegio, un espacio de vida sana cerca de grandes metrópolis. Sin embargo veo una ambición desmedida que intenta avasallar esto. Sería una pena ver todo esto perdido.” Dice Gerardo Dawidiuck, líder comunitario de la zona, *“Sabemos que la vida, las circunstancias, incluso el clima es cambiante pero, con el clima no se puede pero, todo lo demás podemos sentarnos a charlarlo. Con semejantes intereses se nos hace cuesta arriba.”*⁹⁴ Comenta con cierta desesperanza o protesta.

Una vez más aparece en las charlas el tema de la dinámica, de los cambios, y en esa línea Brian Holmes reflexiona sobre los ciclos de poder y debilidad por los que atraviesa inexorablemente toda entidad. Por lo que puede decirse que saber de la existencia de esta dinámica cíclica nos libera de nuestra fascinación por el poder de producción concentrada y consumo disperso, y nos permite ver la importancia y la necesidad de imaginar otras formas de vivir, otros espacios para desarrollarnos. Para Holmes, en este lugar de belleza conmovedora, hay otras formas de vida distintas que las propuestas por los poderosos.

“El puerto seguirá su curso puede ser un fracaso o insertarse en las cadenas internacionales de la producción y creo que en esta fase de transición, cuando se instala una cadena de distribución global, estamos un poco paralizados frente a este desarrollo

⁹² 105.9FM dialoga con Brian Holmes (Compass Group, Chicago), Gerardo Dawidiuck (Líder comunitario de la zona), Andrés Idiart (Aso. de productores Isla Paulino) y Pío Torroja (M7 RED) sobre el lugar geopolítico de estas infraestructuras. <https://cuencaslab.wordpress.com/archivo-vivo/audios/>

⁹³ Pastén, Castro, Gangoni.

<https://www.youtube.com/watch?list=PL92DDB4FBFD233F01&v=E9jCmUVBbcs>

⁹⁴ 105.9FM dialoga con Brian Holmes (Compass Group, Chicago), Gerardo Dawidiuck (Líder comunitario de la zona), Andrés Idiart (Aso. de productores Isla Paulino) y Pío Torroja (M7 RED) sobre el lugar geopolítico de estas infraestructuras. <https://cuencaslab.wordpress.com/archivo-vivo/audios/>

impresionante pero hay que empezar a pensar que no significa el fin de todo, porque en realidad el hecho de que se necesita menos mano de obra quiere decir que podemos construir nuevas formas de ocuparnos y de entender cuál es el sentido de nuestra existencia. Creo que eso es la promesa, el carácter fantasmal del puerto, la incidencia oblicua que va a tener en la vida cotidiana, dará la oportunidad de pensar al lado de este puerto y no a su sombra.”

“Hoy en día es un puerto fantasma, está vacío de personas, de trabajadores y hasta me animo a decir que creo que es su verdadera imagen. Es una infraestructura de alta tecnología que casi prescinde del ser humano.”⁹⁵

La amenaza y los problemas que presupone la dinámica de un mega puerto funcionando en el Delta, son puestos en otra perspectiva cuando logramos entenderlos como fuentes potenciales de oportunidades para cambiar los patrones de uso de los bienes y servicios ambientales tanto como el protagonismo y empoderamiento de las comunidades involucradas.

“El monte ribereño siempre me atrajo”, nos cuenta Javier, “de niño vivía muy cerca y recuerdo que el paisaje ribereño se entremezclaba con la ciudad, prácticamente no había un límite claro. Las calles de tierra, los zanjones, los baldíos que había lograban amalgamar los dos ambientes. Tan era así que en ocasiones se podía ver animales como gatos monteses, comadrejas, lagartos overos, tortugas, anguilas y una cantidad de aves y mariposas increíble en el barrio. Muchas veces ingrese al monte ribereño con amigos a modo de aventura hasta llegar al Río Santiago, pasando por plantaciones de productores del lugar. En ese tiempo sentía que el monte representaba la identidad paisajística de Berisso pero hoy en día lo veo como un lugar olvidado, la ciudad le da la espalda. El crecimiento urbano y las obras como el terraplén costero impusieron un límite. En la actualidad sigo disfrutando del paisaje pero también disfruto del hecho de defenderlo tratando de que vuelva a ser parte de nuestra identidad como ciudad.”

Los reclamos de la gente movilizaron a los funcionarios políticos en distintas acciones de solicitud de informes y revisión de contratos y responsabilidades, así en 2011 el partido Generación para un Encuentro Nacional (GEN), solicitó al Ejecutivo la realización de estudios para determinar el impacto que producirá el tránsito vehicular del nuevo transporte de carga relacionado con la nueva terminal de contenedores dado que se

⁹⁵ Brian Holmes ejerce la crítica cultural trabajando directamente con grupos de artistas y activistas. Publica habitualmente en Springerin, Brumaria y Multitudes, y es autor del libro "Hieroglyphs of the Future" (Arkzin/What, How & for Whom, Zagreb, 2002). <https://brianholmes.wordpress.com/>

puede prever la incorporación de 1.000 nuevos camiones en la circulación actual de Berisso, por la autopista La Plata-Buenos Aires, por la avenida 60, que une La Plata con Berisso, y por los caminos Rivadavia y Vergara, en el partido de Ensenada, para la utilización de la terminal de contenedores.

Algo semejante sucedió en 2014, oportunidad en la que la presidenta de la comisión de Ecología y Medio Ambiente de la cámara de Diputados, Fernanda Antonijevic (FAP), visitó la zona del puerto acompañada por ambientalistas que se oponen al proyecto, para elaborar un pedido de informes al Ejecutivo para que la OPDS responda, entre varias otras cuestiones, si las obras que se están llevando a cabo en la zona de paisaje protegido del monte ribereño (entre Berisso y Ensenada) están respaldadas por estudios de impacto ambiental. Según la diputada Antonijevic, la situación es *“preocupante”, “Toda la zona, principalmente en lo que corresponde a la isla Paulino y al monte Santiago, ha sido sujeta a un proceso de deforestación de importantes dimensiones, con el impacto ambiental negativo que esto conlleva para la zona considerada paisaje protegido”*.

A esto se suma el dragado en cuatro bocas y el “refulado” (el depósito de lo extraído) sobre el monte ribereño, que presenta altos niveles de contaminación; en el Canal Río Santiago se encuentran metales pesados y otras sustancias peligrosas como consecuencia de descargas provenientes del Arroyo El Gato, el Canal Oeste y Este. Se trata de cursos de agua contaminados por las actividades fabriles; es el caso de la destilería de YPF.

Para el especialista ambiental Marcelo Somenson, el mayor impacto de los barros sobre el monte es sobre todo *“la elevación del nivel del terreno por encima de la cota de inundación del río, lo que transformará de forma irreversible el humedal y monte ribereño”*. Por eso considera fundamental que la OPDS convoque a la conformación del Comité de Manejo Ambiental del Paisaje Protegido, previsto por ley, para que exista *“un espacio participativo e interinstitucional para la planificación y gestión de la reserva”*. Concretar esto asomaría como un paso importante para frenar posibles proyectos —por ejemplo, inmobiliarios— que sigan destruyendo el monte.

A pesar de estas observaciones, Hugo Bilbao, titular de la OPDS, refuta las demandas: *“Podemos dar fe de que tanto la empresa como el Consorcio del Puerto toman los recaudos suficientes para que la obra cumplimente en su totalidad con la legislación y*

los parámetros amigables con el medio ambiente”, consideró recientemente el funcionario.⁹⁶

En Berisso se construyó el terraplén costero al que hicimos mención, una barrera en el borde costero. En diálogo con La Pulseada, la responsable del Centro de Investigaciones del Medio Ambiente (CIMA) de la facultad de Ciencias Exactas, Alicia Ronco, explicó que existen formas menos nocivas de construir que no fueron contempladas, pues este tipo de obras evita el escurrimiento del agua y el nuevo crecimiento del monte.

También el Centro de Investigaciones Geológicas (CIG), que está llevando a cabo estudios en varios sectores de la costa de la Provincia, solicita que se sancione en forma urgente la Ley de Humedales que ya tiene media sanción en el Senado de la Nación y espera por el tratamiento en Diputados, y que además se implementen reglamentaciones relativas al ordenamiento territorial que regulen la ocupación del suelo y protejan los ambientes naturales.

Eleonora Carol, investigadora del CIG (Conicet-UNLP), está al frente de un proyecto de investigación tendiente a estudiar el funcionamiento de los humedales “*con una mirada más interdisciplinaria, pues hasta ahora prevaleció la biológica*”, dice, así como evaluar su estado actual para definir las acciones indispensables para recuperarlos o preservarlos.

“En Ensenada el crecimiento poblacional y turístico produce en sectores deforestación de la selva, relleno, e incluso se quitan los juncos para mejorar los balnearios. En Berisso se hizo el terraplén. Es comprensible que frente a poblaciones históricas que sufrían inundaciones se tomen estas medidas en beneficio de su calidad de vida. El problema para el humedal es que ese terraplén modifica los flujos naturales de agua que lo sustentan ya que no cuenta con los drenajes necesarios, que además requerirían compuertas y otras obras de costos altísimos. Pero el costo que se pagará con el tiempo es el de perder la naturaleza ribereña”, afirma Carol, acompañada por el titular del CIG, el doctor Carlos Rapela. *“Los humedales costeros son sitios susceptibles al desarrollo socioeconómico, encontrándose muchas áreas del litoral de la Provincia fuertemente afectadas por la actividad antrópica. Por ejemplo, gran parte del territorio de los partidos de Ensenada y Berisso constituyen zonas de humedales. La urbanización de*

⁹⁶ Matías Ortega, Daiana Melón y Josefina Garzillo Desmonte, negocio y silencio. Nota de tapa revista La Pulseada. La Plata. 27 julio 2013. <http://www.lapulseada.com.ar/site/?p=6136>

estas áreas trae aparejado la construcción de terraplenes, canalizaciones y rellenos que modifican su funcionamiento hidrológico y en consecuencia alteran su ecología.”⁹⁷

Por otro lado se encuentran los habitantes de las islas a los que les gusta recordar el pasado para entender el presente, ellos no se sienten cómodos o del todo representados por los grupos activistas. Sus testimonios enlazan la tradición y cultura del trabajo heredada de sus antepasados europeos, tal como cuenta Nicolás: *“Los inmigrantes provenían de todos lados había calabreses, piamonteses, mi abuelo era de Roma y había otros de Údine. De distintas zonas de Italia. En el año 50 cuando empezó el peronismo la juventud se volcó a las fábricas y ellos no tuvieron más mano de obra porque para trabajar semejantes viñas se necesitaba mucha mano de obra. Entonces los viñateros abandonaron y la mayoría empezó a sembrar todo sauce en la década del 50. Más que nada el sauce italiano que venía más rápido y lo vendían. Quedaron muy pocos a partir de allí. En Santiago se terminó hacia el 30 por la expropiación que hizo el ejército quedaba Pettinari en Santiago pero tenía los viñedos enfrente. En Paulino tenían 6 has. Conservaron un poco de producción muy pequeña en Santiago hasta hace 15 o 20 años.”*

*“¿Hacia dónde va el lugar ahora? Yo digo entonces que tendría que ser destinado a un turismo vigilado. Estos lugares son muy pintorescos. ¿Ustedes no fueron nunca para adentro, no? Cuando ustedes quieran podemos recorrerlos. No hace falta ningún equipamiento especial salvo un poco de repelente para los mosquitos. Allí se van a dar cuenta que eran lugares productivos y de las cosas que se hicieron, los caminos que se hicieron. Porque la producción de uva venía por este camino en carros. Se juntaba en las viñas y se traía un carro acá donde estaban los galpones y luego se producía el vino en los galpones y se llevaba afuera en bordalesas.”*⁹⁸

“El futuro está bravo. Yo acá la idea la tengo, tardaré un poco pero la haré. Estamos preparando plantas y quiero hacer como un parque toda la quinta para hacer un camping, hacer un embarcadero de aquel lado y hacer parrillas y como la dársena es un canal muerto pueden venir y dejar las embarcaciones tranquilamente porque no le golpea, y bajar durante todo el día. Estos terrenos son de nosotros. Yo tengo un papel que había iniciado mi papá que era como un título de propiedad. Ahora quería ver yo si puedo sacar los títulos de toda la tierra para tener algo más y después arrancar desde ahí y si no igual ir plantando vamos a ir haciendo lo mismo. Me daba lastima ensuciarla porque la idea

⁹⁷ <http://www.eldia.com/la-ciudad/cientificos-en-alerta-por-el-futuro-de-los-humedales-riberenos-95266#.VkCXtGJRu7c.facebook> Diario El Día de La Plata. 9 de noviembre de 2015.

⁹⁸ Entrevistas realizadas por Ala Plástica en 2002 con los isleños.

mía era volver a trabajar de vuelta la quinta. Pero no da. Ahora me acostumbré pero cuesta porque la quinta me gusta de alma. El problema acá es que no tenemos más terraplenes, antes los terraplenes de contención del agua frenaban el agua. Ahora uno no puede ponerse a invertir porque para sembrar la tierra hace falta enterrar plata porque primero hay que ponerse a enterrar para después ver si la producción viene, si rinde o no rinde. Achicar, levantar. Entonces hay que enterrar mucha plata y con el río también en contra no se puede ya tampoco.”⁹⁹

“Hay que empezar a buscar la manera de sobrevivir y de que esto levante un poquito. A mí me gusta con locura, a mí la isla yo no la cambio por nada, a mí me pueden dar el mejor palacio lo que sea pero yo no la cambio, lastima, ya le digo, que no la puedo tener como quisiera, porque no doy abasto y más en este tiempo.”¹⁰⁰

Como podemos ver, algunas posiciones son extremas, aferradas a un diagnóstico de acentuado pesimismo, que si bien tiene ribetes de lúcido realismo es un panorama carente de expectativas de futuro; y por otro lado, algunos lugareños están más vinculados con su diario vivir, sin preocuparse por los acontecimientos que suceden más allá de su horizonte inmediato. Ajenos al ritmo de las acciones y decisiones de instituciones o gobiernos puedan o no signar sus vidas.

El tema del turismo surge en la conversación con distintos y variados perfiles de actores, citado como herramienta de desarrollo local y valoración de la cultura e identidad del lugar, un dato no menor pues da cuenta de la conciencia del valor intrínseco del paisaje y del lazo afectivo que los inspira. En este, como en otros campos de acción es indispensable consensuar una orientación equitativa, inclusiva y participativa. Porque las pequeñas comunidades sostienen la red de la vida, son las generadoras de cultura, y constructoras de deseos y proyectos colectivos; la institucionalidad traduce la materia que produce la visión de la sociedad.

Por tal motivo quiero destacar la labor de dos proyectos culturales que reflejan y enriquecen la postura más cercana al paisaje. Uno de ellos es el proyecto transmedia “Hijo del Amazonia” que propone entrelazar las plataformas de radio, web y el territorio físico para, a través de ellas, dar a conocer los problemas que sufre el monte ribereño y los humedales en la zona de Berisso, Ensenada y La Plata.

⁹⁹ Entrevistas realizadas por Ala Plástica en 2002 con los isleños. Manferdo Sitti

¹⁰⁰ Idem



IMAGEN 40: Cuatro bocas, desde canal central
IMAGEN 41: Tablestacado Berisso



IMAGEN 42: Viviendas de Isla Santiago sobre Canal Central. Tablestacado
IMAGEN 43: Vivienda sobre canal central

Se trata de una experiencia en la que el público puede elegir su propio recorrido hacia la información y a su vez, tiene la posibilidad de ser parte del proyecto, ya sea por medio del uso de las redes sociales o participando directamente en la intervención territorial de carácter artístico.

El proyecto se propone retomar toda labor popular realizada desde 2010 para que cobre un nuevo significado e invite a la participación desde el lema “sólo depende de nosotros la protección del Monte ribereño y sus humedales”.¹⁰¹

El otro proyecto que quiero mencionar es la labor de RIOCINE, una productora audiovisual rioplatense comprometida con los relatos regionales y la identidad cultural de la ribera. Produce, experimenta y profundiza en una estética audiovisual propia con el fin de enriquecer la producción audiovisual de la región y ahondar en la estética cultural rioplatense.

Han desarrollado varios cortometrajes de calidad de los cuales se destacan “Túneles en el Río” (2009), “Viñateros del río” (2010), “Sabaleros” (2013) y “Palo Blanco” (2014), siendo estos distinguidos en importantes festivales nacionales e internacionales como San Sebastián, Locarno, Viña del Mar, La Habana, entre otros.

Con el advenimiento de la Televisión Digital en Argentina (TDA) y con el apoyo del INCAA realizaron varias Series Documentales ganadoras de los concursos nacionales, entre ellas “Olvidados del río” (2011) y “Paisanos” (2012).

“Olvidados del río” muestra a los últimos trabajadores regionales autóctonos de la costa rioplatense de Argentina y Uruguay. Los “Olvidados” son un puñado de familias que trabajan desde las primeras inmigraciones que desembarcaron en la región hasta la actualidad junto con los nuevos emigrantes provenientes de las provincias norteafricanas. Los hijos y nietos de aquellos pioneros, renuevan hoy en día la labor y comienzan a organizarse, uniendo sus fuerzas para volver a reflotar las pequeñas industrias más genuinas y auténticas de la región, revalorizando el trabajo manual y artesanal como patrimonio cultural de un pueblo, de una sociedad.¹⁰²

El modo en que se ocupa el suelo preocupa a los productores, cuando ven amenazada su forma de vida, a los municipios cuando proyectan intervenciones de desarrollo regional, a los inversores cuando buscan un punto estratégico para los negocios, a los ambientalistas cuando pretenden preservar el hábitat natural. Visto de esta manera podríamos trazar un mapa de tensiones y oposiciones que tiene como rehén al paisaje.

¹⁰¹ <http://www.hijodelamazonia.com.ar/>

¹⁰² <http://riocine.com/>

9.3. Actores clave, acuerdos, controversias y discrepancias

Desde los primeros momentos del diseño de plan de trabajo para esta tesis, las entrevistas en profundidad fueron seleccionadas como una de las herramientas indispensables a fin de descifrar la organización de los elementos, signos, caracteres, configuraciones del paisaje, el sistema de relaciones de sus componentes y la diversidad de enfoques.

Las entrevistas en profundidad requieren un diseño flexible; centran su interés en el potencial de cada “caso” y ayudan en el desarrollo de comprensiones teóricas sobre el área estudiada. Los encuentros cara a cara con los actores elegidos desplegaron diálogos dirigidos hacia el descubrimiento de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias o situaciones, tal como las expresan con sus propias palabras. (ANEXO V)

Con especial cuidado se insertó el tema de investigación, primero delineando el perfil de la persona y su relación con el lugar, solicitando que describa su entorno, qué rincones frecuenta, qué le gusta o disgusta, cuando el informante hacía referencia a algún acontecimiento pasado o reciente se trataba de profundizar sobre ese emergente y por último, si no había salido hasta el momento el tema del puerto en la charla, se lo mencionaba para dar cuenta en qué medida esa persona estaba informada sobre la actividad actual, las obras de ampliación, los proyectos y el impacto que provoca en su vida y en su entorno.

Conforme la tesis iba estructurándose fui conociendo un sin número de personas interesantes, con cuyos datos confeccioné una lista para hacer la selección llegado el momento.

Las entrevistas a continuación son de aquellas personas extraídas de la lista original por sus diversos enfoques, ya que la pluralidad es un concepto clave de reconocimiento de la heterogeneidad interna de nuestra sociedad y se buscó la riqueza en las diferencias más que en las afinidades (Moisset. 2005). Este trabajo considera un sinsentido la búsqueda de homogeneidad, dado que no haría más que ofrecer una lectura simplificada.

Referirse al sentido pleno del paisaje es recoger en una mirada de conjunto los materiales heterogéneos y mezclados de los palimpsestos locales, las polisemias y la complejidad ambiental. Por cuanto todos los entrevistados interactúan en una visión que

no pretende abarcar la totalidad de los aspectos de paisaje del Delta del Río Santiago pero si mostrar múltiples perspectivas.

9.3.1. Javier

La conversación con Javier recorre varios aspectos y anécdotas pasadas y presentes, enlazadas con sus impresiones y emociones *“Desde muy chico mi vinculación con el puerto era a través del trabajo de fotógrafo para la oficina de migraciones, iba con mi querida polaroid a fotografiar a los extranjeros. En ese entonces tenía 14 años. Además con mi familia, teníamos una casa de fotocopias, éramos un equipo familiar compuesto por mi hermana, y mis padres.”*

“El que es ensenadense está vinculado permanentemente”, nos dice mientras enumera cronológicamente las actividades laborales que desarrolló en su camino para llegar al puerto, donde hoy se desempeña en sus responsabilidades laborales. Estudió medicina en La Plata mientras con la fotografía pagaba los gastos para sostener su carrera, abandonó sus estudios en la facultad de medicina porque se interesó más en las relaciones públicas. Así que se inscribió en *“Relaciones institucionales, públicas y prensa”*. Antes de trabajar en el puerto lo hizo en Zona Franca, previo estuvo en Astilleros y en Petrokén, siempre vinculado con la imagen empresarial.

Javier encontró en su trabajo la oportunidad de relacionar más a la comunidad con el puerto, sabía que el puerto se alojaba en el imaginario de la gente positivamente en los recuerdos pasados, pero en la actualidad no la seducía para nada. Y desde entonces pone su empeño en revertir esa situación, a través de distintos eventos, sorteando algunas resistencias internas.

En su relato se lee la fuerte vinculación de su mapa afectivo e identitario con el puerto y la comunidad de ensenada. Se siente feliz y realizado al poder desarrollar la actividad para la cual se formó en un lugar tan relacionado con su vida. Y además ha buscado ser parte de un cambio positivo en la relación Institución portuaria con la comunidad:

“En los eventos se acerca la gente mayor. Gente que aporta datos de lo que han vivido en el pasado porque son muy pocos los que no han tenido vinculación con el puerto o las industrias del Delta. Es hermoso, porque en lugar de juntarse para jugar a las

bochas o a las cartas, se juntaban para leer lo que escribían. Y a partir de esas historias me surgió la idea de convocar a escritores y artistas locales para plasmar esa historia, sobre el canal oeste, sobre el río Santiago, el tren, la estación dockcentral ... y creamos un espacio: Museo puerto de La Plata.

Y cuando la gente ve que estás haciendo esto, viene y aporta más datos. Y a Marcelo Galves que es director de cine se le hizo la idea de filmar un cortometraje con actores de la región que se llama “El guardabarreras”¹⁰³ que cuenta la historia de un expleado o un desempleado del ferrocarril que trabajaba en la mismísima estación dockcentral. Una historia emotiva, llena de nostalgia porque el tren no pasa más.

Así que en el aniversario 105 del puerto hicimos la presentación de ese material en el contexto de la comparación entre el ayer y el hoy. La película dura 7 minutos, no te puedo explicar lo que lloró la gente, con los pañuelos en la mano lloraba. Eso te traduce que hay mucho sentimiento y mucha nostalgia.”

Su relato hace constantemente referencia al puerto y al deseo de que pueda concretarse su desarrollo. Entrelaza testimonios e imaginarios del presente y del pasado que dan cuenta de una frustración y esperanza contenida de ver al puerto La Plata en todo su esplendor:

“Yo desde que tengo uso de razón, y si le preguntás a cualquier ingeniero te va a decir lo mismos, y es que desde que se creó la comisión pro reactivación puerto de la plata todo el mundo imaginó un futuro en que el puerto de la plata pueda manejar contenedores, tenga una terminal de contenedores. Qué se yo ... vos te volcás a la historia y los tanos, los gringos que vinieron a construir este puerto pensaban que este era el gran puerto de la Argentina.”

Incluso hace referencia a datos históricos para sostener su relato, mostrando un interés genuino en fortalecer la identidad del lugar. Abundan en su testimonio los datos duros sobre cuestiones económicas y técnicas específicas del funcionamiento del puerto y de los beneficios potenciales de su ampliación y desarrollo:

¹⁰³ <https://www.youtube.com/watch?v=waBG6jxVOs0>



IMAGEN 44: Viviendas Isleñas



IMAGEN 45: Viviendas Isleñas

“Berisso se aferra fuertemente al proyecto de Tecplata porque lo ven como una gran oportunidad industrial que les permitiría reactivar la actividad perdida con el cierre de los frigoríficos. Imaginate que se prevén 500 puestos directos, 2500 empleos indirectos de servicios tercerizado: etiquetado, mantenimiento de contenedores, seguridad, kioscos, servicios a los camiones, hoteleros, gastronomía...” “Si el puerto se reactiva, ¿beneficia a la región? ¿Reactiva la microeconomía? Si obvio, ¡por supuesto!”

Pero parece desdoblarse al referirse al paisaje ribereño cuando cuenta cosas como esta: “Yo consumo el paisaje ribereño porque hago deporte náutico, nosotros hacemos canotaje de travesía y remamos. Desde el agua, el paisaje ribereño del río Santiago proporciona dos paisajes muy distintos, uno de ellos muy agreste, del río Santiago hacia el lado de Berisso, hacia Palo Blanco, que es una belleza, realmente es un paraíso y tenés en el medio un contraste hacia cuatro bocas, en donde te encontrás con un paisaje portuario. Y que en lo deportivo vamos a tener que tener un poquito de cuidado con el ingreso y egreso de las embarcaciones. Del lado de ensenada tenés los astilleros, ... el paisaje es el mismo, sólo se modificó el sector de cuatro bocas”

Así que Javier por un lado sigue con entusiasmo el progreso de las obras del puerto, pero por otro se inquieta ante la posibilidad de perder un lugar tan amado por él, sin embargo se entusiasma con sus visiones sobre el lugar y al comprobar que otros comparten sus ideas:

“Yo hablaba el otro día del turismo, y hay gente que pregunta ¿qué turismo podés hacer acá? Tenés el río, tenés una plaza (con tono despectivo) pero aunque a vos te parezca mentira, tenés mucha gente que consume el río y mucha gente que consume este tipo de playa”.

“Para mí es uno de los puntos fuertes, la ventaja de que tiene todo por hacerse y que no está explotado. El paisaje ribereño tiene la belleza de lo natural. Tiene a mi gusto lo que necesito consumir, que es naturaleza.”

“Vino un tipo de lo privado que dijo, yo pondría seis cabañitas con vista al río y pensando bien sería fantástico, porque cuando yo cuando quiero despertar en el río me alquilo una pieza en regatas, y duermo con la ventana abierta para amanecer con el río Santiago ahí. Y de hecho eso que parece un servicio tirado de los pelos, a regatas hoy, teniendo 16 habitaciones con cuchetas para remeros, le es insuficiente, siempre están ocupadas, no encontrás habitaciones libres a no ser que reserves con anticipación.”

“Y te encontrás de todo, gente que termina su jornada de trabajo y se va al club a remar. Toda la gente que está ahí tiene una afinidad muy grande con el río, estamos enamorados del río Santiago. El club es mi segunda casa.”

“Un amigo mío abrió una escuela de canotaje social en regatas y entonces todos los pibitos que no tenían los medios usaban los botes del club, incluso uno de los kayak fue donado por el puerto para tal fin.”

“El río te genera un apego muy grande. Es la necesidad de tocar el agua. Te genera adicción incluso salimos a remar con lluvia. Somos agradecidos de tener esa inmensidad.”

“¿Qué estaría bueno? Una reserva ecológica, le hace falta para preservar la ecología, a las quintas le falta mayor infraestructura, estar más organizadas. Los productores dicen que venden sus productos una vez al año, con las fiestas organizadas para tal fin y a ellos les gustaría poder tener más continuidad en las ventas durante el año. Que la gente pueda pasear, hacer una visita de aventura, de safari fotográfico.”

“La gente empieza a ver que el río le da oportunidades de desarrollar actividades. Yo voy mucho a la isla y veo que ellos viven austeramente pero cuidan mucho sus cosas, se ve el empeño y cariño hacia esa forma de vida. Y yo me iría a vivir a la isla.”

9.3.2. Renzo¹⁰⁴

Descendiente de inmigrantes italianos que encontraron en el delta del río Santiago un paisaje semejante al que dejaron en Italia, Renzo se dedica a la producción de vino. Cultiva tres variedades de uva y ciruelas, su volumen de producción ronda los 7000 litros de vino. Lo entusiasma el hecho de que uno de sus hijos tiene intención de continuar con la actividad y mantener la tradición familiar.

Antes de comprar la parcela que actualmente trabaja se dedicaba a otro rubro, tenía un corralón de materiales de construcción. Compra la tierra con sus ahorros y un préstamo de su padre sabiendo que vendiendo la madera de sauce que había en el terreno podría devolver el dinero, recuperar su inversión y desforestar para poder plantar los viñedos y frutales. Así fue como progresivamente pudo contar con 6000 parras, 1500 ciruelos, bodega y equipo moderno para la producción.

¹⁰⁴ Entrevista en FM 105.9 Radio Isleña. Marcelo Miranda y Fabiano Kueva. Oficina Itinerante parte de “Las Cuencas como Laboratorio de Gobernanza 2014” visitan la Quinta de Renzo.

El límite de su propiedad dista 300 metros de la terminal de contenedores “yo lo veo como una gran inversión para realizar esta obra que es un monstruo que permite a Berisso, Ensenada y La Plata a valorizarse notablemente. Las propiedades y la parte económica de la zona, porque esto trae mucho progreso. Pero no hay que mirar algunas falencias, ya que bien dice el refrán “hay que destruir para poder construir”.

“Si bien soy un damnificado, no afectado por el puerto en sí pero sí afectado por el servicio de los prácticos, y prefectura que no pone punto final al atropello de las costas de Isla Paulino e Isla Santiago, porque el puerto en sí no trae complicaciones ni problemas de destrucción de la isla, los principales destructores de las costas son los prácticos que pasan a velocidades que destruyen las costas.”

Renzo considera indispensable la construcción de un tablestacado en ambos márgenes del canal central. “Si hacen un tablestacado se les termina el curro del dragado. Está programado un tablestacado pero creo que no lo voy a ver.”

Su postura no confronta con la ampliación del puerto ya que considera que las diversas actividades pueden coexistir. “Yo en parte me he beneficiado con este tema porque si bien yo cedí parte de mi terreno para hacer la rotonda para que los barcos puedan dar vuelta, el puerto me ha edificado un terraplén todo alrededor de mi propiedad de 2000 metros, que dicho de paso no lo han terminado, así que a mí ya las inundaciones no me van a afectar la producción. Pero tienen que terminarlo. Hay un contrato, hay unas conversaciones, así que el día que terminen el terraplén yo me siento beneficiado y no perjudicado más allá que les cedí parte de mi terreno. Porque si yo tenía que entrar en lío ¿cuánto podía haber sacado? ¿200, 300 mil pesos? pero el terraplén ese es un sueño que hoy es una realidad, y un terraplén de esos yo creo que con 2 millones de pesos no se hace. Entonces yo no puedo ser un detractor para el puerto.”

“Son otras cosas las que veo y me ponen muy mal y que tendrían que solucionar. Hay una idea de la municipalidad que ya la están llevando a cabo, se trata del puerto de frutos de la ribera, pero para mí no le veo grandes expectativas porque aquí no tenemos productores para abastecerlo.”

Renzo se expresa muy orgulloso de su cultura del trabajo, de la recompensa por el esfuerzo realizado.

9.3.3. Isabel y Sandra¹⁰⁵

Desde 1995 Isabel y Sandra tienen un vivero en Isla Santiago cuya idea surgió a partir del taller de plantas nativas y medicinales que dio Marcelo (representante del INTA). *“cuando se hizo el camino pavimentado a la Isla surgió la posibilidad de comercializar las plantas. Empezamos a vender 14, 15 plantas y cuando llegó el camino hasta mi casa aumentamos la producción. Hasta hace 7 años sólo veníamos los fines de semana, luego nos quedamos a vivir. Vendemos sobre todo Hortensias, también tenemos arbolitos, nativas y medicinales: carqueja, menta, poleo, cedrón, lavanda, orégano, salvia morada, tomillo. Aparte de vender las plantas secamos las hierbas medicinales para hacer tisanas, para incorporar al mate. También hacemos dulce, licores, también trabajamos un poco de mimbre, plantamos plantas para la cestería, para tener material de trabajo.”*

“No somos muy organizadas pero en otoño e invierno empezamos a producir para la primavera porque tampoco hay mucho movimiento, el clima tiene que acompañar para que venga la gente. Hay gente que ya nos conoce.”

Isabel es del chaco y allí aprendió cómo usar las plantas para usos medicinales. *“Para todo había remedio”*, dice.

Sandra comenta que también hacen artesanías. *“Yo soy artesana hace 20 años haciendo Mandalas; estuve de novia con un artesano de plata y bijouterie que cuando nos separamos se llevó el taller y empecé a aprender otras cosas: Tejido, macramé; también estuve en la Patagonia y aprendí a usar la lana de oveja, sé tejer en rueca, telar, y ahora estoy haciendo portamacetas. Pero también aprendí a hacer cestería, hicimos un curso con la gente a Ala Plástica y aprendimos a trabajar el mimbre.”*

“Armamos como una feria en la calle y ponemos todo lo que hacemos, y algo siempre se vende. Y nos dedicamos a eso y apuntamos a trabajar en nuestra casa y hacer lo que nos gusta y poder subsistir con esto.”

Durante la charla se hace referencia a los cambios en el tiempo, a las modificaciones en el modo de vida de la isla a partir de que se hiciera el puente y el camino que permite llegar con el vehículo. *“Al tener acceso por tierra dejó de ser una isla para convertirse en un barrio y ahora viene más gente. Pero por un lado nos favorece porque podemos acceder con facilidad y viene la gente pero no hicieron baños para la*

¹⁰⁵ Marcelo Miranda y Fabiano Kueva de 105.9FM LA RADIO ISLEÑA – OFICINA ITINERANTE como parte de “Las Cuencas como Laboratorio de Gobernanza 2014” visitan el Vivero las Hortensias en Isla Santiago para un diálogo sobre la memoria del lugar y el proceso de su emprendimiento con plantas y productos orgánicos.

gente que viene. Hay 5 colectivos en el día, el último es a las 20 hs. y llega hasta Plaza Rocha en La Plata. La lancha también sigue siendo una opción de transporte pero es más caro. Logramos que pusieran canastos para poner la basura y vienen una vez por semana a recolectar.”

Ellas lograron encontrar una manera de hacer algo que disfrutaban y poder solventar su forma de vida, nos comentan sobre los productos de sus vecinos *“Tenemos vecinos que producen conejos, aves exóticas, gallinas para producción de huevos. Brites tiene vacas productoras de leche, cosecha frutas y verduras, y vende afuera de la isla. Él ya tiene sus puntos de venta fijos.”*

Ellas tienen una actitud muy abierta y sociable y dicen sentir cierta frialdad en el modo de trato de los isleños; respetan mucho este modo de ser y lo consideran particular del lugar, sin embargo ellas mantienen su espíritu proactivo y sus esperanzas de poder hacer más cosas para beneficio de la comunidad. *“Hace poco empezaron a congregarse a los vecinos para hacer turismo comunitario y luego de las elecciones los proyectos encaminados quedaron en stand by... Y... la gente acá no está acostumbrada a hablar con las autoridades.”* También comentan, que *“estaría buenísimo que se generara una dinámica mayor entre las islas porque tenemos realidades similares”*.

La transformación es una constante, tanto con esta sociedad que ha mutado respecto a su relación con el paisaje, como con el impacto ineludible que producen las acciones relacionadas con el acondicionamiento del puerto. Ante cualquier modificación territorial se verifican cambios o reacciones en la trama social. Es un ejemplo el tablestacado sobre el canal central, a partir de su realización los vecinos alambraron sus parcelas, incluso fuera de los límites que hasta el momento ocupaban. Además la facilidad de acceso a sectores antes obturados estimuló la llegada de nuevos habitantes, aunque el dominio de las parcelas está en discusión. *“Últimamente vino más gente, buscando dónde comprar. Compran con boleto de compra venta, x que no hay posesión real de la tierra. Hay partes de la armada, otras del puerto y no sé cómo el municipio trata de resolver ese tema, están buscando a quien pertenecen las tierras. Hay un conflicto con la tierra porque la posesión es precaria. Es un problema.”*

Como vemos, estas modificaciones ponen sobre el tapete cuestiones problemáticas olvidadas o invisibilizadas, además de convocar a nuevas líneas de conflicto.

“Vinculación con la gente del puerto no tenemos, el tablestacado si nos favoreció porque impide que perdamos terreno. Ahora tenemos la calle que permite el acceso de una ambulancia, la policía o bomberos lo básico, pero también tiene esa contra, viene más

gente que te tapa el paisaje, tira basura, prenden fuego en donde no corresponde y es un peligro porque nuestras casas son de madera y chapa. Y los cañaverales prenden muy fácil. Ya no quedan casi cañas. En parte porque ahora con el camino la gente recupera sus terrenos y empezó a construir casas de material que no tienen la impronta isleña, sobre pilotes, de madera. Va cambiando la fisonomía del lugar.”

En algunos momentos de la conversación el cambio ocupa el lugar de la esperanza, de la mejoría, pero cuando reflexionan respecto de lo que viven con los primeros cambios el futuro no se visualiza muy prometedor para ellas, cuando dicen: *“Con la carretera y los cambios en el puerto creo que con el tiempo habrá que irse porque creo que va a ser muy contaminante. Mi sueño es que se conserve lo más posible pero creo que con la polución, la contaminación sonora y la gente no cuida, y los chicos tiran con rifle y la basura es un problema, no les enseñan a los hijos, no cuidan. Nosotros estamos cuidando y vienen otros y no cuidan nada, porque la gente es así.”*

La contaminación aparece estrechamente ligada a la actividad humana, una amenaza asociada a la vida moderna y las tecnologías actuales y de la mano llega la incertidumbre, un escenario que exige que se los excluya, donde no habría lugar para ellos: *“No sabemos para dónde sigue la obra del puerto y no sabemos si nos van a sacar. Sé que hubo un convenio para declarar a la isla pueblo turístico. Pero no estamos muy informadas de lo que va a pasar.”*

9.3.4. Marcelo

Marcelo nació en La Plata porque sus padres eligieron un hospital de esa ciudad, pero desde el alta médica a pocos días de nacer, vivió en Ensenada *“a 500 metros del monte”*, en la zona de Cambaceres, donde transcurrió su niñez y juventud. De chico, *“junto a mis amigos nos metíamos en el monte para jugar, íbamos a pescar a los arroyos, practicábamos deporte cerca, era algo natural el estar viviendo cerca de ese paisaje”*.

Marcelo hace referencias precisas de los lugares, sus nombres y su historia en cada una de sus explicaciones. Cuenta que a partir del arroyo se hace una división entre Cambaceres y el centro, que cruzaba las calles San Martín, Cidotí, la Merced y Allem. Del arroyo hacia el club náutico el barrio Cambaceres. El límite de los barrios es un dato simbólico si se quiere de esa división. Hoy en día el arroyo está totalmente tapado.

Su relato recae una y otra vez sobre su desacuerdo con el cambio que se ha producido y sigue ocurriendo en la región. Marcelo describe el paisaje de Ensenada haciendo referencia a dos aspectos o características distintivas, por un lado las fábricas, el polo petroquímico, representan el perfil industrial, y por el otro el monte ribereño, la ribera, los canales. Esa dualidad, también manifiesta en Berisso, poseía para Marcelo un equilibrio de convivencia e interacción que fue mutando en favor del área urbana. *“La avanzada, sin recaudo ni respeto, sobre el paisaje ribereño la noté en la década del '90. Tal vez coincidió con el hecho de que yo iba tomando más noción pues en '97 había asumido como concejal y me decidí a presidir la comisión de medioambiente del concejo deliberante porque, aunque en ese entonces no era especialista, nadie se interesaba en temas ambientales y eran cuestiones sensibles para mí y como conocía muy bien el lugar podía dar cuenta de la transformación de la que era objeto. El Concejo era un ámbito donde podía manifestarme desde el debate, podía insertar problemas, fue entonces cuando pude profundizar en el tema, durante un periodo de 4 años”*. Una vez terminado el período del mandato, como se había producido un “click”, Marcelo quiso continuar trabajando en ese ámbito desde un centro de estudios, un grupo de trabajo, por lo que, junto con otros compañeros, decidieron fundar una Ong. En el año 2000, junto a 2 o 3 personas a las que también les interesaban los temas ambientales, le dimos forma a esta entidad pues *“no quería dejar interrumpido ese trabajo y esas ganas de hacer cosas. Y sobre todo, seguir aprendiendo”*.

“Consideramos que una organización legalmente constituida podría estar presente en diferentes ocasiones en la toma de decisiones respecto al destino del lugar, como la presentación de proyectos, propuestas a los entes municipales y provinciales, y con su perfil de legalidad pudiera facilitarnos el protagonismo en el ámbito público”.

Las objeciones que Marcelo manifiesta ante lo que ve en el área se centran en la falta de control, de propuestas adecuadas para la región, falta de manejo, falta de la figura del estado evitando el avance del desmonte. El espacio del monte del delta, cada vez está más acotado, al igual que el área de humedales. Comenta que *“los administradores no están preparados, ni se nutren de otros enfoques, siguen pensando con anteojeras”* el crecimiento urbano es expansivo y descontrolado, falta planificación en general y particularmente cuando se permite intervenciones en áreas naturales protegidas, o se evidencia mal manejo por parte del Estado, como en el caso de la construcción de barrios sobre áreas bajas o bañados, previo cambio de la cota original por más de 3 metros sobre ella.

“Hoy en día cuando mis hijos van a lo de mi vieja, que es donde me crié, y no reconocen el monte porque todo eso sufrió una transformación muy grande. Y a mí particularmente me pega. No me gustó ese cambio, para mí el cambio fue brusco, lo sentí”

A partir de estas palabras, Marcelo hace énfasis en la diferencia que encuentra entre él y otros vecinos del lugar en la percepción de esos cambios *“Otros vecinos a pesar de sentir añoranzas por lo que dejo de ser de una determinada manera, se resignan al cambio pues consideran que es parte del progreso. Para ellos progreso significa el asfalto, la luz eléctrica; sin embargo, progreso para mí es trazar senderos para visitas al lugar bajo el paradigma de turismo sustentable, por ejemplo. Lo que considero es que hay que hacer podría llamarse progreso sustentable”*.

El camino recorrido por Marcelo sin duda ha nutrido su mirada respecto a su lugar de pertenencia, ha adoptado un nuevo lenguaje, ha investigado sobre temas ambientales, se ha nutrido de otros conceptos, cada vez que posa su atención allí ve una carga más intensa de sentidos, ve *“más problemas”*. Él no considera que su actividad actual pueda tener una fecha de caducidad *“Es una militancia, ya es carne, no me veo dejando de hacer esto”*.

9.3.5. Irma

Irma pone especial énfasis en la comunidad berissense y su cohesión, su interés por el bienestar mutuo, por estar al tanto de lo que le pasa al vecino, haciéndole saber que los demás vecinos están presentes por si se los necesita. Pero también, deja de manifiesto que la afluencia de nuevos vecinos a la zona, tanto los que se establecieron en villas en los alrededores, como los que compraron terrenos para la construcción de su vivienda con los créditos del bicentenario PRO.CRE.AR *“porque acá había terrenos”*; cambió el perfil social del lugar *“Antes nos conocíamos todos, con los vecinos nos conocemos, tenemos los teléfonos, estamos en contacto, aunque tenemos amistad de vernos a diario, no nos visitamos en nuestras casas. Ahora vemos gente desconocida, hay otro trato en la ciudad, ha cambiado mucho desde que se establecieron muchas personas venidos de otro lado”*.

En la conversación podemos darnos cuenta que Irma está al tanto de la actualidad de su lugar, ella cuenta que le gusta informarse, sobre todo en temas sociales, *“sobre la gente, el trabajo, si hay o no emprendimientos”*. Ella tiene una tienda sobre calle Montevideo desde hace 34 años, y vive a tres cuadras de su negocio. *“Leo “El mundo de*

Berisso” un semanario informativo, allí me entero de muchas cosas y de cuando se organizan paseos por el delta. Nos gusta llevar a los nietos que no conocen. Al paseo lo hicimos con mi marido y los nietos más grandes varias veces, pero son esas cosas que por el trabajo, por estar ocupada no puedo hacer seguido. Cuando mis hijos eran más chicos, los fines de semana íbamos a la costa o al césped a tomar mate. No al agua, porque desde ese tiempo ya sabíamos que estaba contaminada, así que mis chicos no jugaban en el agua. O de noche íbamos a comer un sándwich de chorizo a la costa. Hoy en día no se puede ir con los chicos porque va mucha gente, toman alcohol, se portan mal. Así que ya no se puede ir.”

El río está presente en sus historias de vida, en sus anécdotas y también señala la diferencia con la gente que vive en La Plata, *“venir aquí, para los amigos de mis hijos que iban al colegio en La Plata, era un viaje a lo desconocido incluso si los llevábamos a la playa se sorprendían de encontrar el río, se quedaban maravillados”*.

El paisaje ribereño, como hemos mencionado en el trabajo varias veces, está invisibilizado para la gente de la región. La ciudad de La Plata es una ciudad ribereña, fundada en relación con el Río de La Plata y su puerto sin embargo desde entonces vive en la paradoja de no sentirse ni vivirse como ciudad ribereña. Podemos atribuirle una parte de la responsabilidad a la falta de infraestructura, servicios y proyectos que pongan en valor la ribera, porque como cuenta Irma, ella y su familia disfrutaban de ese paisaje y tienen la voluntad de ir a disfrutar las tardes de fin de semana pero *“el otro día quisimos ir a la balandra y no pudimos por lo mal que estaba el camino de acceso. Entonces nuestra queja es que todos los veranos cobran para entrar a la playa pero nunca arreglan en camino. Entra el río y se hacen pozos de barro que solo las 4x4 pueden pasar. Así que no entramos y fuimos a Magdalena. Esos son los gobiernos que agarran la plata y desaparece. Ahora está ese camino costero sobre el terraplén. Se toma por calle 12 hacia el río que dicen que se unirá con la ruta 6 pero ahora llega hasta la calle 66. Así que cosas para hacer hay muchas. Pueda ser que este muchacho que entró ahora haga algo. Porque esta ciudad está sobre el lecho de los arroyos, porque vos has visto seguramente los planos donde se ve cómo desde el interior de la provincia en agua baja por esta zona. La última inundación más grande fue hace unos años, en el '92 o '93, llegó una onda marina un domingo; anterior a esa fue la del año 1941. En las inundaciones más chicas el agua llegaba hasta la vereda pero no entraba, aunque cada vez que subía el río veníamos preocupados con las botas a poner protecciones. Pero pareciera que el terraplén dio resultado, el agua no llega, la ciudad no se inundó. El terraplén tiene 3 o 4 centrales de bombeo y compuertas.”*

Esta manera de estar al tanto de la dinámica del río, sus crecidas, las sudestadas, las lluvias copiosas es una característica frecuente en la gente del Delta, participa de su modo de vida.

La presencia extranjera producto de las corrientes migratorias y su descendencia delinea el perfil social y en 1977, la Federación de Entidades Extranjeras organiza la primer fiesta del Inmigrante, a la cual se suman las autoridades provinciales designando a Berisso “Capital Provincial del Inmigrante” en 1978.

Los pobladores de Berisso hacen mucha referencia a su pasado, a los acontecimientos que dieron forma al perfil de su ciudad, con respecto al tema, la postura de Irma es de valoración del pasado, cuestión que se verifica en su hábito de asistir anualmente a las fiestas conmemorativas y en los libros de autores locales que ha adquirido, donde se recopilan fotos, historias, oficios de Berisso, incluso nos comenta con alegría que vivir allí generó en su familia una viva relación con las raíces identitarias *“todos mis hijos y nietos han tenido participación en las sedes de la colectividad, creo que de haber vivido en otro sitio, eso no hubiese sucedido”*.

En términos del perfil urbano, Irma nos cuenta que si bien mantiene respeto por lo antiguo le atrae *“lo moderno”* porque dice que le gustaría ver a Berisso más *“modernizada”*, en sus calles, su iluminación, su espacio público. Menciona que desde que se perdieron las grandes fuentes de trabajo es una ciudad dormitorio y si bien ella no desea mudarse, los jóvenes probablemente vean en otros lados un futuro mejor.

Los anuncios sobre el desarrollo de la región han sido numerosos, muchas de las iniciativas estuvieron impulsadas por la convicción de que la región se desarrollaría como uno de los grandes centros dinámicos de la nación, sin embargo la mayoría de ellos fueron sueños frustrados debido a los avatares de la economía y política. En 1909 se promocionaba un remate de las tierras ubicadas frente al centro cívico a partir de una gráfica que decía *“Los terrenos en Berisso, lo más notable de la Ensenada. El saldo de los terrenos del antiguo saladero de Berisso, sobre la Zona Franca comercial, con frente al F.C.S. ramal a Los Talas, inmediatos al tramway eléctrico de la plaza Primera Junta a la plaza Los Talas, que circulará en breve. En el sitio más alto y pintoresco, donde se concentra la población y donde se ubicarán las grandes fábricas y los más importantes establecimientos comerciales debido a la ley de la Zona Franca. Venta amplia y liberal. Sin base. En 60 mensualidades.”*¹⁰⁶

¹⁰⁶ Gururiaga, Luis Alfredo. Berisso, fotomemoria. Signo Publicidad. La Plata. Buenos Aires. Argentina. 1995 (pag. 59)

El pesar por la cantidad de promesas incumplidas, por proyectos frustrados ha creado un descreimiento en la mayoría de los pobladores al que Irma no es ajena: *“dicen que hay planos, que yo nunca vi. Es muy lenta la realización. Desde que los frigoríficos se fueron se vienen utilizando esas instalaciones para empresas. Se viene hablando del puerto de contenedores. Es que según ellos va a significar más trabajo para Berisso. Aunque que venga importado no nos conviene, pero va a venir igual. Del puerto se viene hablando desde hace tantos años... ahora esta gente de TecPlata en combinación con los gobiernos de turno han decidido hacer la playa de contenedores, será porque se necesita. Pero ahí está, hay que hacer los caminos, que no están terminados. Parece ser que van a llegar grandes containers que van a tener que sacar por las rutas, pero las rutas no están preparadas aún”*.

9.3.6. Alejandro

Alejandro, artista, abogado, mediador comunitario en 1991 ha co-fundado una organización no gubernamental, un colectivo artístico – ambiental con sede en La Plata, que desarrolla investigaciones enfocadas en proyectos de regeneración para zonas costeras, junto con artistas, paisajistas, autoridades locales, expertos en control de contaminación y restauración ecológica. Por cuanto al mencionar el Delta del Río Santiago y preguntarle qué sentidos contiene para él el lugar desarrolla una descripción minuciosa del lugar en términos geomorfológicos que entrelaza con metáforas para destacar sus particularidades pero también para enlazar el lugar con su persona.

“Al que llamamos habitualmente Río de la Plata, en realidad no es un río sino un estuario, que a su vez es el tramo final de un inmenso sistema hidrográfico conocido como Cuenca del Plata. Este gran estuario recibe aportes desde el más minúsculo hilo de agua que recorre los altos Andes de Bolivia o el norte de Argentina, de los humedales del Brasil y del Paraguay hasta el caudaloso Paraná o al más modesto en caudal pero incomparable en belleza, el Río Uruguay. La característica de un estuario es que intercambia en sus pulsos agua salada y agua dulce, debido a las mareas. Los pulsos de la marea tienen una regularidad asombrosa. Cada 6 horas pleamar y bajamar se dan paso una a otra y esto está directamente relacionado con la atracción gravitatoria de la Luna que es la causa principal de estas. Estos flujos y reflujos que evidencian la dualidad rio-mar del que el

explorador Solís definió como Mar Dulce, moldean nuestras costas y a las personas que vivimos en ellas. Descubrir que los astros dan forma a nuestro paisaje es algo que asombra cuando uno es niño y quizá cuando grande también.”

En su relato queda de manifiesto la redefinición que se establece entre paisaje y sujetos, y su imbricada relación circunstancias desarrolladas en este trabajo para evidenciar el carácter tangible e intangible del paisaje.

“Nací en medio de una sudestada. Mi madre al sentir las primeras contracciones tuvo que salir de urgencia hacia el Instituto Medico Platense con el agua a la cintura. Siempre sentí que el agua del Río de la Plata fue parte de mi líquido amniótico. Mis padres oriundos de La Plata vivían en Punta Lara desde que se habían encontrado como pareja. En 1956 no estaba muy bien visto por la reprimida sociedad platense de entonces que una mujer con una hija pequeña se separase de su marido y rehiciera su vida con un hombre 4 años menor que ella. En Punta Lara, en aquel tiempo, había un barrio donde otros “expulsados de la ciudad” por causas de elección sexual o sentimental se habían juntado. Era un barrio muy divertido y con gente de mente muy abierta. En ese contexto me crié.

Mi amigo y mentor fue Guillermo Darhampe, un farmacéutico y ex boxeador que había decidido colgar los guantes y retirarse para vivir frente al río. Mañana, tarde y algunas noches las costas de juncales, sauces, sarandíes, ceibales eran mi plaza. Mi escuela, la paciencia del pescador, la migración de las aves, el brillo escarlata y plateado sobre la superficie del agua, el sonido manso o arrebatado del oleaje en la orilla, los olores lípidos de las mañanas claras, la vida y la muerte rezumando en la orilla. Los envases plásticos, escasos por entonces, que llegaban flotando arrojados por tripulantes de naves de otras tierras con sus sellos “made in ...” me hacían soñar con viajar y conocer países lejanos. Los juncales y el entrelazamiento de sus rizomas, la metáfora relacional de los seres conscientes que en este mundo mantienen unida la red de la vida. El río – mar fue un maestro exquisito.”

Resultado de su historia de vida, de su formación y sensibilidad al mencionar mi interés en saber qué representa para él el paisaje del Delta entrelaza sus descripciones con personificación de sus elementos y el impacto de ellos en su vida pero además de destacar no sólo deja de lado las circunstancias que hieren al lugar en su carácter sino que resalta su dinámica de cambio permanente cuando comenta que *“contrariamente a lo que se piensa, el paisaje no es algo estático, sino una actividad incesante en la que se entrecruzan la*

naturaleza y sus elementos y los haceres humanos, los que en mi caso determinaron una vocación.”

9.3.7. Celia

Celia no recuerda la época de su vida en que no haya ido al club de regatas. Navega desde que es una niña y durante su vida ha navegado en distintas aguas *“De chica en los únicos momentos que recuerdo no haber ido al club era si estaba en penitencia o enferma”*. Su pasión la llevó a lugares increíbles, de agua turquesa, sin embargo estando lejos, extraña el Río de La Plata. *“El Río de La Plata te atrapa, te pega el mal del sauce y considerás que este lugar es incomparable”*.

El mal del Sauce está presente en la región ribereña del río de la plata margen argentina desde El Tigre hasta la costa atlántica. Según la leyenda, quienes visitan la zona contraen un mal, una enfermedad que no les permite pensar en otro lugar que no sea ése. Decían las abuelas que cuando nacés, vivís por un tiempo o llegás de visita a estas costas, te acaricia la brisa del sudeste, y te atrapa el "mal del sauce", de no poder establecerte en estos pagos, la nostalgia será una constante ineludible en tu vida.

Entre los síntomas de este mal, encontramos el incremento de la atracción por el río. En los afectados aumenta de la necesidad de pasear por él de manera frecuente y prolongada. Desciende la ansiedad y se agudiza la percepción, se experimentan nuevas sensaciones, se hace más intenso el aroma de las plantas y a tierra húmeda por las mañanas, el sonido de los pájaros, la neblina que se disipa al calentar el sol, dejando expuesta una masa homogénea de verdes.¹⁰⁷

Flotar es una necesidad, algo que la pone en eje, un arrullo reconfortante. *“Y la frase que siempre aparece es “¡qué lindo que está!”, puede estar lloviendo, el viento pegándote en la cara, lo que sea pero siempre lo disfrutamos, porque nunca está igual siempre cambia algo en el paisaje, una nube, la intensidad del viento, la compañía, siempre hay algo que varía, así que nunca va a ser igual. Es imposible que te aburra”*.

Cuando Celia compró el barco que actualmente tiene, cada vez que salía a navegar al pasar las farolas y boyas que marcan la entrada al río, lloraba de emoción.

¹⁰⁷ Susana (Facebook) <https://www.facebook.com/notes/ciudad-de-quilmes/el-rio-de-quilmes-y-sus-s%C3%ADntomas-del-mal-del-sauce/452246000753/>

Celia nos cuenta que antes era diferente, no iba tanta gente como en la actualidad, y las costumbres eran más tranquilas. Hoy en día mucha gente lleva embarcaciones a motor, jet sky, elevan demasiado el volumen de la música que escuchan y arrojan muchos desperdicios.

“Cuando éramos chicos nuestra ropa se manchaba con el petróleo que estaba en suspensión en el agua del río. El petróleo provenía de la actividad de la destilería de YPF, sin embargo el río estaba mucho más limpio que en estos días en los que encontramos los peces boqueando en la superficie, cuando no muertos. Hoy tiras el ancla en río Santiago y sacas bolsas de basura. Te da miedo porque podrías sacar cualquier cosa Y como las instituciones no se ocupan de la limpieza del río, muchas veces nosotros organizamos una movida para recolectar todos los desperdicios o los peces muertos.”

Los sentidos otorgados por Celia al paisaje del delta desde su práctica de navegante nos hablan de un modo de vida de disfrute y pasión, ella nos cuenta que la comunidad de navegantes tiene sus códigos y costumbres y aunque sigue existiendo la broma “mujer a bordo”, siempre encontró un lugar en distintas tripulaciones donde se sintió cómoda. Pero también cuenta que ellos son un grupo que se abstrae bastante de los aconteceres del “afuera” con el que mantienen una relación distante pero respetuosa.

Con la modificación del puerto la salida por el canal central se está tornando más peligrosa para las pequeñas embarcaciones, y si bien se ha comunicado en varias oportunidades que se acondicionará la salida al río por “la canaleta” aún no se realizaron las tareas correspondientes *“si estuviese esa salida en condiciones sería ideal, pero hasta donde sé el motor del puente levadizo de la canaleta se lo robaron 2 veces y además de no estar dragado el sector, recibe mucha basura desde el arroyo del gato”*.

9.3.8. Rodolfo

Rodolfo trabaja en el consorcio del puerto desde hace quince años, cuando le propongo describir el paisaje del Delta desde su punto de vista, utiliza la tercera persona plural conciliando su mirada particular con la institucional, incluso en un momento de nuestra charla en la que insisto en mi interés por despegar la visión institucional o profesional de la visión personal dice que se trata de una sola cosa, él no se desdobra en ese aspecto. *“Desde el punto de vista nuestro, portuario, el enfoque es particular respecto al*

Delta, porque el puerto tiene intereses muy definidos sobre un área del Delta, que es la zona de jurisdicción portuaria. Jurisdicción que se remonta a la creación del puerto hace 130 años”.

El Plan Director del Puerto que incluye la ampliación del mismo centra su proyección sobre el río pero necesita reservarse algunos sectores del territorio para mantener su operatividad.

“El puerto necesita su desarrollo, expansión y posibilidad de crecimiento. Además se da otra circunstancia que es particular, La Plata es un punto estratégico dentro de la cuenca del Plata, no para Berisso y Ensenada, sino para el país.”

La “búsqueda del agua” por parte de los puertos es una tendencia que se replica en otros puertos en varios lugares del mundo y en torno a ese tema gira por un momento la conversación, menciona, entre los ejemplos, a los puertos de París, Barcelona, Sevilla, Bilbao recordando que donde estaban las autoridades portuarias de este último ahora se encuentra el museo Guggenheim.

Los puertos ceden a partir de distintas negociaciones espacios a las ciudades que se densifican y o se expanden, de la misma manera ha sucedido y está sucediendo con el Puerto La Plata. Originalmente el puerto se construye con un dock central y los diques de cabotaje, en la actualidad el dique que se encuentra *“entregado desde hace más de 50 años”*.

También perdura el sistema de “Permisionarios” por el cual el puerto concede a los inmigrantes acceso a la tierra con fines de explotación agraria o comercialización de leña, Rodolfo comenta que hace unos 70 años eran muchos pero con el tiempo esa cantidad fue mermando, porque encontraron trabajos más jerarquizados o rentables, o porque las posteriores generaciones no mantenían el interés de sus antepasados por la actividad. *“Hoy quedan casos muy puntuales que tenemos registrados y con los cuales tenemos interlocución. También otro sector, que no termina de afianzarse, que tiene un perfil turístico, recreativo.”*

El cambio en cuanto a las prácticas y los modos hizo que la función del puerto de administrador de esa área se vea comprometida, si bien algunos reconocen al consorcio del puerto como administrador, como una institución que puede dar ayuda, trabajo, incluso verificación de identidad de permisionario según registros sobre todos los antecedentes sobre todo para poder confrontar a quienes pretenden invadir sus parcelas o adueñarse de ellas por medio de acciones patoterias; sin embargo a pesar de haber pretendido establecer una especie de consenso sobre la pertenencia de las áreas, un relevamiento parcelario que

podría ordenarlos hay disputas muy fuertes dentro del grupo de los isleños que da cuenta de un ambiente hostil que ha perdido la composición de un lugar común.

El puerto también da apoyo a la Prefectura *“porque está en condiciones económicas complicadas, muchas veces no tiene elementos para la función diaria, por ejemplo gasoil”*

La municipalidad tiene alguna penetración, de poco nivel de intervención, a través de subsidios que genera a través del INTA, la Facultad de ciencias agrarias, y su programa de extensión para ayuda de pequeños productores, pero son la mayoría de las veces, expresiones de deseo que funcionan como paliativo más que propuestas que tengan visos de afianzarse.

La charla de Rodolfo contrarresta la visión bucólica y romántica con la que otras opiniones tiñen a la vida de los isleños. Su experiencia en el trato permanente con los lugareños ha delineado esa visión personal. Y sin duda las obras de la playa de contenedores de TecPlata agregaron tensión a las negociaciones de convivencia.

“Los permisionarios nos reclaman por la conflictividad del pasaje de las embarcaciones grandes y la erosión costera, más dañino es el paso de las lanchas de los prácticos porque la velocidad con que se desplazan genera oleaje. Por eso estamos haciendo obra en forma permanente: Mejoramos los embarcaderos, estamos haciendo las defensas costeras, ya está terminada la zona de viviendas más concentrada en ensenada que es la parte más crítica; ahora del lado de Berisso estamos haciendo un nuevo embarcadero y defensas donde están las casas. Deben ser 1000 metros de un lado de los cuales hicimos 600 y 2500 m del otro de los cuales estamos haciendo 250 m”.

“Poder ser parte de ese tipo de mejoras es gratificante, a mí me da emociones de agrado cuando veo que no se inundan cuando viene la sudestada, cuando los vecinos tienen condiciones habitables buenas, que están protegidos, que tienen mejores condiciones de vida. Para eso están las obras de ingeniería, no para agredir a la naturaleza exclusivamente, lo hacés para tener mejor sustentabilidad en la forma de vida, para eso se hacen los estudios de impacto ambiental, para tener las cuestiones naturales en consideración y minimizar la afectación al medio.”

Las obras de infraestructura han cambiado la forma de vida de las Islas, en Isla Santiago el acceso por un puente, las defensas sobre la margen del canal central y el trazado de calles permiten que no se interrumpan las clases porque las maestras llegan a la escuela aunque haya mal tiempo, los habitantes pueden llevar, con vehículo, víveres, equipamiento y otros productos hasta la puerta de sus casas, puede acceder una ambulancia

en caso de ser necesario. También cuenta con tendido de luz eléctrica. Por el contrario en Isla Paulino no cuentan ni con el acceso vehicular ni el tendido de luz eléctrica. Sobre estas cuestiones también hay opiniones enfrentadas.

El puerto realiza obras no solo en las islas sino a pedido de los municipios de Ensenada y Berisso, aunque no sea de jurisdicción portuaria, de los que no se acuerda ningún beneficio para el consorcio en contrapartida. Intervención sobre los accesos, la calle Gaghino, colaboración para los trabajos en la calle Almafuerte, pavimentación de 1200 m de la calle de acceso a la planta de contenedores, también están trabajando en el Hospital Larrain de Berisso. Es la política a seguir del consorcio definida por sus directores, intervenir en sectores fuera de la jurisdicción portuaria.

La perspectiva sobre el funcionamiento del puerto a partir de la inauguración de la playa de contenedores de TecPlata e incluso sobre el resto de las obras de ampliación dependen del crecimiento de la economía del país, hoy hay una gran retracción, en comercio exterior escasea la carga, el puerto de Buenos Aires está trabajando a mitad de carga y sin duda en el esquema instalado de competencia entre estos dos puertos el Puerto La Plata espera beneficiarse del desborde del puerto Buenos Aires o del cambio de su estructura operativa.

La ciudad autónoma de Buenos Aires está reclamando el puerto para destinarlo a otras actividades distintas a la operativa de playa de contenedores por ejemplo terminal para cruceros, sobre todo porque los contratos de concesión de la ciudad están venciendo. Incluso intentan que pase de jurisdicción nacional a la ciudad.

Lejos de pretender revertir esta posición competitiva el Puerto de Buenos Aires ha desarrollado un proyecto de puerto exterior en Punta Indio. Nuevamente emerge el tema de la falta de política de estado que logre armar una red de puertos en pos del bien nacional que hemos desarrollado en el capítulo anterior.

El consorcio del Puerto La Plata logró cerrar el trato con TecPlata cuando los índices de crecimiento del país pronosticaban mantenerse. En 2008 el puerto de Bs As trabajaba con 1.800.000 contenedores/año y estaba saturado. TecPlata inicia su proyecto porque se esperaba que para el año 2012 a 2014 la carga estuviera en 2.200.000 contenedores/año. Pero las expectativas no se cumplieron sino que se volvió al escenario de los años 2002, 2003 y hoy se mueven 1.200.000 contenedores/año.

Mientras la playa de TecPlata está terminada y se continúa con las tareas de accesibilidad vial el consorcio cuenta con varias demandas que comenzaron desde que se

formalizó el contrato y empezó la construcción, todas provenían de una sociedad que la gente del consorcio relaciona con los intereses del puerto de Bs As.

“La primera consideraba que no teníamos autoridad para cerrar ese contrato, es una sociedad inexistente y nosotros sabemos que son las terminales de Bs As que están detrás.

Cuando la inversión se detuvo por falta de capital, al año, hicieron una segunda demanda por el atraso en las obras; y luego un par más. En 2013 una demanda por los barrotes que tiramos en Isla Paulino. De esas tareas teníamos todos los estudios de impacto ambiental realizados, autorización de la Opds, los terrenos eran nuestros, no había ocupantes, cuando ellos presentan la demanda y la exteriorizan, como sin dudas los temas ambientales son muy sensibles para la sociedad, se adhieren como Amicus curiae la gente de la asamblea salvamos al monte.”

En toda oportunidad que se mencionó el paisaje estuvo presente el clima tenso de las protestas de protección al ambiente, y se colaban en las oraciones explicaciones y argumentos para responder a esos reclamos de público conocimiento a pesar de que yo no los había propuesto en mi entrevista como interrogantes, tomaron protagonismo en la charla evidentemente porque representan una interpelación constante.

9.4. Heterogéneo conjunto de rostros del paisaje

Con todos los entrevistados hablamos del paisaje de la vida cotidiana, en algunos casos fue más difícil que en otros centrarnos en el paisaje, pero en las charlas en las que se difuminaba el tema, inserté una y otra vez distintas referencias para que contaran sus impresiones, recuerdos y emociones respecto al lugar.

Berque plantea que aquel sujeto inserto en un paisaje no lo reconoce como tal, debido a que no existe la distancia necesaria para observar un recorte específico como paisaje (Berque. 2009). Este planteo podría encontrarse en contradicción con el tema de mi tesis cuando elijo los paisajes de la vida cotidiana, sin embargo la distancia requerida para mirar pudo establecerse en estas entrevistas, las cuales se realizaron en ambientes cerrados, sin la vista directa del paisaje ribereño, por lo que fueron los relatos, las remembranzas y las emociones los vehículos del trayecto hacia la distancia.

Javier disfruta su trabajo en el puerto y la posibilidad de desarrollar en él actividades que rescaten las relaciones históricas del puerto y su comunidad; cuenta además cómo remar, una actividad que desarrolla hace pocos años se volvió indispensable para su bienestar. ¿Será, como cuenta Celia, que “le pegó el mal del sauce”?

Celia busca el agua, flotar, navegar; todo en la práctica náutica deportiva es adoptado por ella con naturalidad y sin objeción, mientras en tierra no se siente tan a gusto. Por otra parte ella adora el Delta, ha recorrido muchos y recónditos lugares del mundo, sin embargo extraña sus aguas cuando navega en otro lugar. La preponderancia del verde es una particularidad muy valorada por ella y desea que no mengüe en favor de las construcciones.

Rodolfo, como Javier, trabaja en el puerto. Está enteramente involucrado con la política empresarial y su lenguaje da cuenta de su formación profesional como ingeniero, pragmático y ejecutivo pero también de su preocupación por el bien común y su preferencia por el diálogo y la concertación.

Sandra e Isabel son muy activas y disfrutan la vida en la isla, pero destacan que el modo en que viven, trabajan y se relacionan con su comunidad tiene más que ver con el tiempo transcurrido en otros lugares, su experiencia de vida y sus aprendizajes previos, que con la Isla Santiago, donde viven desde hace unos pocos años. Comentan sus esfuerzos por relacionarse con la gente del lugar y la escasa respuesta recibida por parte de ellos.

Renzo, desde la Isla Paulino, muestra el orgullo que siente por su labor dedicada y sus convicciones, destaca la diferencia entre su proceder y “*otros embusteros*” que pretenden vivir de subsidios estatales. Respeta los ritmos de la isla, los conoce y observa, y reafirma día a día su decisión de trabajar allí.

Alejandro también trabaja en el Delta pero su actividad es muy distinta, ha seguido a sus emociones, y esa es la traza de su vida. Trabajó y trabaja en distintos lugares del mundo como también en el Delta del Río Santiago, porque a partir de su experiencia se preguntó “¿y por qué no acá?”. Verificó que en esta área se encuentra de todo, es un lugar de una enorme belleza y múltiples posibilidades.

Irma contó cómo su vida centrada en su proyecto de familia no excluye el interés que siente por estar informada y relacionada con su lugar y la comunidad. Lleva adelante un negocio al que se dedica con esmero y del mismo modo le gustaría ver que aquellos quienes tienen la responsabilidad estatal se ocupen de mejorar las condiciones de Berisso. Menciona a “*nuevos habitantes*” y sus prácticas distintas, cuenta que “*ya no es como antes*”. Sus comentarios dan paso a un interrogante: cómo una comunidad formada de

inmigrantes de diversos lugares del mundo conocido como “capital del inmigrante” siente como “distintos” a sus nuevos vecinos; y la respuesta tal vez la encontremos en el modo en que se dio esa migración interna. Designar una gran área para construir un barrio desde cero estigmatiza a sus nuevos habitantes y les dificulta su inserción en la trama social existente en el lugar.

Marcelo a través de su actividad ambientalista advirtió que el aprendizaje constante es indispensable para refrescar la mirada, encontrar nuevos enfoques e inspirar la participación ciudadana. Su actitud de estrecha relación con el paisaje del lugar no se opone a las obras del Puerto, pero considera acuciante establecer nuevos modos de operar en el territorio, técnicas y visiones que respeten el ambiente, convencido que es el modo de establecer mejores índices de calidad de vida.

Todos los entrevistados están al tanto de las modificaciones del puerto y las obras realizadas, en curso y proyectadas a futuro. Es una realidad ineludible, en una región que reconoce la identidad portuaria del Delta del Río Santiago. Desde diversos puntos de vista los actores entrevistados dan cuenta de esa realidad y confirman que el puerto está incorporado en el paisaje del lugar.

CAPITULO V

10. Conclusiones: Paisajes de la vida cotidiana o nosotros en otras formas

El trabajo se orientó en el estudio del paisaje y el protagonismo ineludible del sujeto en su construcción. A partir de lo cual fue indispensable profundizar sobre los componentes intangibles del paisaje, y de ese modo dar cuenta de los imaginarios instalados o en formación, del modo en que el lugar es percibido por los distintos actores, de la experiencia estética, de la memoria colectiva y de la participación de todos estos componentes en la alimentación del sentido otorgado al paisaje ribereño del Delta.

Posteriormente la transformación, como elemento estructurante y constitutivo del paisaje, fue imprescindible para entender la dinámica particular del paisaje del área y sus distintos ritmos.

Como hemos constatado durante el desarrollo del trabajo, la alteración del paisaje responde a un conjunto de fuerzas supeditada a aspectos naturales y a la actividad humana, que explican la génesis, transformación y evolución del paisaje del Delta del Río Santiago.

Estas condiciones que se observan en todos los paisajes en general desplegaron, en este caso en particular, un abanico de asuntos variados que revelaron un sistema complejo y abierto, alejado del equilibrio.

Una vez desarrollados los tópicos descriptos, se trató el tema de la vida cotidiana pues quise poner el foco en una escala pequeña del paisaje, casi íntima.

Desde ese recorte se rastrearon, observaron y entendieron mejor las prácticas que los actores sociales desarrollan en la actualidad y han desarrollado en el pasado.

El tema cobró paulatinamente interés en mí, conforme entendía la complejidad del concepto paisaje y la tendencia a invisibilizar el paisaje a nuestro alcance, aquél en el que estamos insertos y del que somos parte. Tendencia que por veces se revierte en la región, sobre todo cuando se establece una comprometida relación entre el paisaje y los sujetos que pone de manifiesto el carácter distintivo del paisaje ribereño del Delta.

El conjunto de aspectos mencionados y sus correlaciones, proporcionan el panorama del tema de investigación. Diferenciar rasgos esenciales del carácter del paisaje del Delta del Río Santiago e identificar dimensiones valorativas relevantes se tornaría la base de anclaje para entender su singularidad y el modo en que la percepción ocupa un rol sustancial.

Uno de los recorridos de mi trabajo siguió el rastreo histórico, buscando las líneas de vinculación entre lo manifiesto en la actualidad y su origen en el pasado. Cada definición de paisaje entrecruza nostalgias y anhelos que se arraigan en la memoria por un lado y en la visión o proyección por otro.

En consecuencia, estas convicciones me llevan a decir que en los procesos territoriales es menester investigar y reflexionar sobre el modo cultural en que una población se asienta en el lugar. Estas certidumbres guiaron la interpretación histórica elaborada, que reveló la orfandad en la cual el estado ha dejado a la sociedad civil frente al impulso y reglas del mercado. Esto ha sido una de las causas de la desigualdad manifiesta en el territorio, fragmentación evidenciada a través del conflicto que esta disparidad representa.

Si bien estas particularidades afianzaron la identidad del lugar, también representan una gran deuda social, el origen de la informalidad de algunos asentamientos por un lado, y

por otro lado la contundencia autoritaria con la cual se establecen otras instalaciones industriales o privadas.

El problema de investigación se centró en las prácticas y los sentidos desplegados en el Delta y la posibilidad de encontrarse en pugna a consecuencia de las obras de ampliación del Puerto La Plata y su impacto en el área.

El seguimiento de estas líneas reveló una tensa situación de desigualdad debido al contraste con el que se expresa esta transformación física en el sistema deltaico pampeano. Esta tesitura proporcionó una oportunidad extraordinaria para rastrear instrumentalidades. Tal el caso de las instituciones más poderosas, que llevan a cabo iniciativas que imponen en el lugar su lógica, impartiendo sobre el medio natural un impacto no reversible.

Varias son las modificaciones que se han dado en otros sectores del área, pero se eligió este caso en particular debido a la impronta portuaria que posee la región y la nostalgia que aún se registra del anhelo de un tiempo de progreso del cual el puerto otrora fue protagonista.

Esa idea de “progreso” venida de los sectores políticos institucionales que arraiga en gran parte de la sociedad ha sido contraproducente para el sector de estudio. Desde el discurso, el progreso aparece como legítimo promotor de una mejor calidad de vida para la región, pero detrás esconde un vasto campo de fingimientos y ambigüedades. Sin embargo este alegato encuentra eco y apoyo en gran parte de la sociedad de la mano de la esperanza, porque el anhelo de un cambio positivo para la región es un sueño muchas veces defraudado y frustrado.

Otra dimensión que fue considerada está ligada a los procesos naturales y sus dinámicas. Aspectos que tienen que considerarse pues condicionan ese “modo de asentarse en el lugar”, al cual hago referencia.

Como el estudio de las dinámicas y características naturales arrojó una densa cantidad de datos “duros” que podían entorpecer la lectura de la tesis, opté por adjuntarlos como anexo, dado que los pasajes descriptivos del área incluían los datos necesarios para entender el tema y problema de investigación.

He mencionado en varias oportunidades durante el trabajo, la importancia de abordar los temas y problemas relacionados con el paisaje de manera holística. Mi insistencia radica en que así lo exige la complejidad y multiplicidad de dimensiones incluidas en cada análisis sobre el paisaje. Esa convicción se posiciona en franca crítica al modo de hacer actual, tanto por el uso de métodos tradicionales de planificación territorial,

como por el tratamiento que esta materia recibe de los funcionarios a cargo de impartir decisiones sobre el paisaje.

La modalidad de acción ligada a abordajes tecnocráticos, lineales y sectoriales no ha dado buenos resultados, por lo que es imperante el uso de métodos superadores. La interdisciplinariedad, a pesar de tener tantos elogios como contradicciones y complejidades a la hora de llevarla a cabo, sigue siendo una alternativa apropiada a la necesidad de abordar los problemas relacionados con el paisaje en conjunto, con la activa participación de profesionales de varios campos disciplinares como las ciencias sociales, las ciencias ambientales, la arquitectura, la ingeniería, el arte y la colaboración y compromiso de actores locales. Modo que ya tiene un prolongado camino recorrido y una riquísima experiencia acumulada.

Otro aporte de gran valor está constituido por la participación de los actores sociales y sus puntos de vista a partir de las experiencias en el territorio. A través de diálogos y entrevistas se recogió testimonio de una visión heterogénea, de posiciones diversas, por veces alineadas entre sí y por veces en desacuerdo y confrontación.

Sin duda las obras del puerto tuvieron mucho que ver en la estructuración de las distintas posturas, como también en la proliferación de organizaciones de vecinos auto convocados reunidos por el interés de preservar el paisaje del delta.

Antes de que las obras del puerto fueran la causa del desmonte en el área ribereña, el relleno de sectores de humedales, el vertido de refulados extraídos del área de cuatro bocas sobre la isla Paulino, del cambio de la línea de costa entre otras consecuencias, existían dos o tres organizaciones ambientalistas ocupadas de todos los casos de amenaza o deterioro ambiental en la región. Al parecer las condiciones de contaminación a las que estaban siendo sometidos todos los cursos de agua, la obturación del área costera, los asentamientos en áreas de humedales, la intrusión en sectores de dominio público y el daño del ambiente ribereño no fueron causa suficiente para que los vecinos tomaran acciones de reclamo y buscaran los métodos a su alcance para hacerse escuchar, como si sucedió desde el comienzo de las obras del puerto.

En este último tiempo, de la mano de los reclamos llegó la paulatina internalización de las características del paisaje y el conocimiento más profundo de sus atributos y fragilidades.

Como vemos una vez más, a pesar de que los temas relacionados con el medio ambiente y la participación social se van instalando paulatinamente en el discurso y agenda social y política, siguen siendo contenidos maltratados.

Se expresa una valoración del paisaje que declina frente al paradigma de consumo imperante. Como también se proponen convocatorias de participación ciudadana que culminan siendo exiguas.

Estas ambigüedades generan un collage en el territorio. Parches y retazos linderos de marcado límite, una tierra donde la confianza, la creatividad, las oportunidades de elevar la calidad paisajística no encuentra su espacio.

La huella ecológica que se evidencia en el Delta del Río Santiago ha causado daños ya definitivos. El deterioro proviene de diversos orígenes: agrario, industrial, urbano. En este contexto referencial se puso la lupa sobre el Puerto y su Plan de ampliación.

En el tiempo que tomé para escribir la tesis las etapas iniciales del Plan se estaban llevando a cabo y casi al finalizar el trabajo se inauguró la Playa de contenedores de TecPlata.

Como evidencia de los habituales cambios de rumbo a los que la región ha sido sometida, una vez más, mientras estaba trabajando sobre las revisiones finales, tomó estado público la intención de Tecplata de vender la flamante terminal que está casi sin operar a un grupo económico chino. Por tal motivo visitó nuestro país el CEO de International Container Terminal Services (Ictsi).

El motivo de la inactividad de la terminal responde al momento de fuerte contracción del comercio internacional por el que estamos transitando. Además TecPlata nunca logró cerrar los contratos que le permitieran romper el esquema de salida y entrada de contenedores que controlan Buenos Aires y Dock Sud, algo que esperaba poder lograr si se cumplía el pronóstico de crecimiento previsto al momento de decidir establecer la terminal en la región.

En la actualidad los grandes puertos a escala internacional pretenden asegurar flujo de mercancías sin fricciones, por lo cual las intervenciones físicas en el territorio se adecuan a esta lógica. Este tipo de planificación territorial, funcional al paradigma neoliberal, se enfrenta a la sociedad impidiéndole participación, a no ser la aceptación de las transformaciones. Sin embargo a pesar de este contexto imperante hemos explorado diversas alternativas que ponen a los actores de distinta escala en otras posturas superadoras.

Como es mi convicción que sólo desde la pluralidad podemos encontrar soluciones acorde a nuestra realidad política económica y social, transité el trabajo de campo con esas ideas y teniendo en mente los interrogantes que emergieron con la estructuración del problema y la hipótesis de investigación.

Pero además es menester, en mi opinión, hallar los modos de conciliar, de establecer acuerdos, de sensibilizar la mirada, de redefinir la relación humana con la naturaleza, porque la observación del estado actual de las cosas nos devuelve un magro y decepcionante resultado a pesar de la tecnología, la información, la educación y los recursos naturales y económicos con los que contamos en la actualidad.

La progresiva profundidad con que establecí el intercambio de opinión y dialogo con distintos actores ha logrado dar cuenta de la manera en que cada quien interpreta la génesis del paisaje, percibe los diferentes rasgos esenciales de su carácter e identifica dimensiones valorativas relevantes.

Durante esta etapa se tuvo especial cuidado en incluir a aquellos sujetos activos en las decisiones sobre el paisaje tanto como a los pasivos y postergados.

A través de diálogos horizontales puede entenderse la realidad de las personas, sus necesidades, aspiraciones, visiones, frustraciones, anhelos y percepciones. Interpelar a todos los actores fue imperioso para ampliar el horizonte y tener una mirada macro del estado de situación. El diálogo fue una herramienta indispensable para poner de manifiesto las líneas de sentido superpuestas, y rastrear el modo en que se fortalecen o languidecen en el tiempo.

Todos los aspectos que hemos detallado confluyen en la idea de mantener un enfoque sustentado en la compatibilidad entre cultura, desarrollo local, regional, turismo e industria.

Esta perspectiva demanda a quienes tienen injerencia en la esfera decisiva y ejecutiva sobre el paisaje, sostener criterios unificados para el área e impulsar acciones que tiendan a la recuperación del uso público de la costa, entre otras cosas.

El ordenamiento de nuevas ocupaciones con criterios ambientales; el rescate y valoración de sitios, edificios o estructuras de valor patrimonial tangible e intangible, y la optimización del acceso a los mismos, son cuestiones en las que se verifica un profundo déficit por parte de los actores ligados a la esfera política.

Como no existen reglas metodológicas para llevar adelante estas cuestiones, el reto de cara al futuro sería bregar por la concreción de un territorio de aprendizaje sobre el cual generar una visión común, aplicando el debate público-privado sobre los distintos contenidos y temas participantes de la complejidad del paisaje.

Porque conocer cómo es un lugar, qué lo caracteriza, qué posibilidades posee y hacia dónde deberían orientarse sus propuestas de transformación estimo deben ser prioridades entre los profesionales que tenemos que ver con el paisaje.

Sin excluir asuntos tales como la sostenibilidad del desarrollo, un progreso ligado al pluralismo productivo, en el cual encuentren su lugar la coexistencia de diferentes tipos de sistemas productivos integrados. Lineamiento que representarían, una alternativa más apropiada frente a la homogeneización productiva en la que tantas veces se ha caído.

También sería un enorme aporte lograr la integración entre las diferentes áreas tecnológicas, para que la aplicación de nuevas tecnologías sofisticadas no sea privativa del sector “moderno” de la economía. La expansión de prácticas y saberes al sector urbano industrial, podría cumplir un rol destacado en la generación de soluciones a problemas acuciantes tales como la pobreza crítica, la marginación, la crisis ambiental.

Incluso el rescate de tecnologías simples, tradicionales, artesanales, podrían encontrar en el intercambio de puntos de vista de otros sectores de saber o nuevos modos de comunicación y participación mediante redes sociales, un nuevo giro de reformulación y revalorización.

“Paisajes de la vida cotidiana del Delta del Río Santiago” intenta destacar una escala pequeña y ponerla a la par de otros paisajes enunciados, de grandes magnitudes, imponentes y sublimes a los que por lo general nos remite el término “Paisaje”. En la indagación aquí realizada a partir de los sentidos y las prácticas que se relacionan con el lugar, descubrimos un paisaje reconocido por los actores, un recurso de indiscutible valor pero replegado a fuerza de una historia de sojuzgamiento.

A modo de réplica considero que desafiar holística y creativamente el statu quo y la tendencia dominante en busca de mejores ideas y lineamientos de trabajo, son cosas en las que este trabajo incursionó. Si bien es cierto que esta tesis de carácter exploratorio logra apenas poner en movimiento y entrelazar dimensiones de análisis para tener una visión integradora de la región, espero sea inspiradora porque sin dudas queda mucho por hacer.

"El único verdadero viaje de descubrimiento consiste
no en buscar nuevos paisajes,
sino en mirar con nuevos ojos."
Marcel Proust

ANEXOS

ANEXO I:

Tangibles del paisaje del Delta del Río Santiago

a) Sustrato natural

El Río de La Plata tiene una forma similar a un gran “embudo” abierto hacia el océano Atlántico, o, por otro lado escribe Juan José Saer, que se asemeja mucho a la forma de un escorpión pues la Bahía de Samborombón y la bahía de Montevideo forman las pinzas, y el último tramo del río Uruguay forma la cola (Saer, Juan José. 2009). Su profundidad media es de 10 metros y vuelca un promedio de 22.000 m³/seg. al Océano Atlántico. Cuenta con altas concentraciones de suspensiones de sedimentos: los finos se encuentran confinados al Río de La Plata superior e intermedio, mientras que las arenas cubren la mayor parte del Río de La Plata exterior y la Plataforma continental adyacente.

Los principales rasgos morfológicos del río son los bancos de sedimentos que encausan la descarga fluvial y, al mismo tiempo, atrapan o dispersan los sedimentos; las cuencas erosivas que actúan alternativamente como receptoras temporarias y como fuentes de aportes de sedimentos; y los canales que constituyen la ruta de la descarga fluvial (Proyecto FREPLATA. 2011).

El Delta del Río Santiago forma parte de la llanura costera del Río de La Plata, una franja que se establece entre los 5 m. de cota y la costa del Río de La Plata. Esta franja, de unos 160 km. de longitud, limita hacia el interior con la llanura continental, constituida por sedimentos eólicos loésicos, (Imagen 2); posee un ancho máximo de 9 km. (frente a la localidad de Villa Elisa) y un ancho mínimo de 2,5 km. (entre las localidades de Quilmes y Avellaneda).

La llanura costera está formada por sedimentos originados en un ambiente marino-fluvial y contiene geomorfias menores de acumulación, generadas durante el ciclo transgresivo – regresivo del Holoceno.

Esta llanura presenta un relieve muy plano o plano cóncavo, con una pendiente aproximada de 0.03%. Su superficie se encuentra interrumpida, de forma aislada, por

lomadas que en general no superan los 2 metros de altura relativa y anchos de hasta 2000 metros. Sus áreas más deprimidas funcionan como “bañados”. (Martínez; Hurtado; Giménez. 2006)

La red hidrográfica presente en la Llanura Alta, al llegar a la Llanura Costera, esparce sus aguas sobre la superficie como consecuencia de la baja pendiente y de las características litológicas. Por tal motivo, la red de drenaje está escasamente desarrollada, con pocos colectores principales y tributarios de carácter transitorio.

Por otra parte, esta zona, funciona como el principal ámbito de descarga subterránea natural de la Llanura Alta, cuyo nivel freático se encuentra a muy escasa profundidad (generalmente a menos de 1 m.); por tal motivo la napa freática aflora durante períodos prolongados.

Las aguas subterráneas, tanto las artesianas como las freáticas corren perpendiculares a los cursos de nivel; se caracterizan por no ser potables, debido a que los limos querandinoses poseen un elevado tenor salino que se traslada a través de las continuas infiltraciones que se dan por eliminación del excedente del balance hídrico. (Scarfo. 1998)

Desde la cuenca del arroyo Pescado hacia el norte, se extiende la Llanura de Fango Interior, cuya sedimentación se vincula con la floculación de arcillas, asociada al ambiente estuárico, como consecuencia de la mezcla de agua dulce y salada. En estas arcillas plásticas y adhesivas de color castaño oscuro a negro, se desarrollan los suelos actuales, de elevada capacidad de expansión-contracción. (Martínez; Hurtado; Giménez. 2006)

Como dentro de esta unidad hay numerosos bañados, que permanecen anegados en forma casi permanente, no se produce la mineralización adecuada de los restos vegetales, razón por la cual, es común encontrar un horizonte orgánico delgado en la superficie. (Martínez; Hurtado; Giménez. 2006)

La Llanura Aluvional o Albardón Costero está conformada por sedimentos arenosos finos a muy finos de color castaño claro con intercalaciones de capas de materiales más finos de color gris azulado a verdoso (Cavallotto. 1995). El sistema de drenaje de esta unidad está integrado por algunos cursos bien definidos (por ejemplo el Río Santiago, arroyos La Horqueta y Grande) que actúan como “canales de marea”. (Martínez; Hurtado; Giménez. 2006)

Debido a que estos suelos se han formado a partir de materiales depositados en el transcurso de sucesivos desbordes del Río de la Plata, alternan capas de granulometría variable.

Enumerados de SE a NO, los cursos que se hallan en esta área son los siguientes (enumerados de SE a NO) (Scarfo. 1998):

- A. Río Santiago: nace en Berisso, y antes de la construcción del Puerto La Plata, desembocaba en la propia ensenada, que, a su vez, se fue cerrando por deposiciones aluvionales hacia fines del siglo XIX. Se comunica con el río de la Plata a través del Canal de Entrada del Puerto La Plata, y por medio de varios arroyos pequeños que atraviesan la Isla Santiago (del Chileno, Largo, La Canaleta). La acción humana dada desde principios de este siglo hasta hoy (construcción del Liceo y de la Escuela Naval Militar, junto a los caminos de acceso a través del interior de la isla) sólo dejó el arroyo La Canaleta como contacto ‘‘natural’’ con el estuario rioplatense. A su vez, cabe señalar que 2 arroyos, denominados La Joaquina Grande y La Joaquina Chica, presentes en la cartografía hasta principios del siglo XX, fueron ‘‘anulados’’ en su desembocadura al río Santiago por la construcción del Arsenal y Astillero Naval Río Santiago, por lo que la superficie de ambos fue ocupada por la vegetación y el propio crecimiento urbano de la ciudad de Ensenada.
- B. Arroyo La Fama: recibe aportes tanto del Bañado de Ensenada, como de canalizaciones realizadas a ambos lados del Camino Blanco (o Rivadavia) y del Camino Vergara, que son los que unen a Ensenada con La Plata (a la vez que ambas canalizaciones están unidas por un canal derivador). Fue entubado parcialmente en los años ’70, pero dicho intento fue desechado y la obra quedó inconclusa. En los ’90, su curso medio e inferior fue ensanchado, y su desembocadura (en el río Santiago) podría ser parte de la Zona Franca La Plata.
- C. Arroyo Doña Flora: desemboca en el río Santiago, junto al arroyo La Fama, son el límite del barrio de Cambaceres. El Puerto de la Ensenada (cerca de la ubicación actual del Club Regatas La Plata) se encontraba en su desembocadura, lugar donde culminaba el F.C. Buenos Aires-Puerto de la Ensenada.
- D. Arroyo Zanjón: recibe aportes del arroyo El Gato (ubicado en el partido de La Plata), siendo su continuación natural. Antes del siglo XIX, desembocaba directamente en el río de la Plata; ahora lo hace en el río Santiago. Aquí se ubica el Puerto privado Ingeniero M. Rocca, dependiente de SIDERAR (ex Propulsora Siderúrgica).

b) Clima y sistema de mareas

El ascenso y descenso de las mareas en el Río de La Plata no depende tanto del crecimiento de los ríos que lo alimentan, como de los vientos. Los vientos provenientes del Este y el Sudeste provocan subidas de hasta siete pies (2,1336 metros), y los vientos opuestos, que soplan desde el Oeste y Noroeste, provocan las bajadas. Aunque el régimen de mareas del Río de La Plata también está influido por la proximidad del Océano Atlántico.¹⁰⁸

La dimensión, la forma y la pendiente (del orden de 0,01 m/km), del Río de La Plata, favorecen la dinámica de tipo marítimo que se verifica cuando las mareas de origen astronómico y/o forzadas por los vientos, se propagan hacia el territorio. En esas oportunidades, el nivel del agua, aumenta en altura progresivamente conforme se reduce el ancho y la profundidad del río. (Barros; Menéndez; Nagy. 2005)

El clima es templado y húmedo el valor medio anual de precipitación es de 1000 mm y la temperatura media anual es de 16 °C., siendo enero el mes más cálido con 22,8 °C. y julio el más frío, con 9,9 °C.. Las temperaturas absolutas han sido 43 °C y -5 °C.

Los vientos más fuertes son del Sur y los más débiles del Noroeste. El viento Norte, relativamente cálido y húmedo, provoca, con más frecuencia en verano, el aumento de la nubosidad y aporta aire de baja presión. Esto produce una característica sensación de pesadez y dificultad para respirar. El viento Pampero, realiza un largo recorrido antes de llegar a esta zona desde el Suroeste y obliga a retroceder al viento norte luego de desprenderse del vapor de agua en forma de lluvia, dejando el cielo libre de nubes. Los vientos procedentes del sur también limpian el cielo y bajan la temperatura por varios días.

Las Sudestadas son tormentas con fuertes vientos que soplan desde el mar refrescando la atmósfera pero incrementando la humedad. Por lo general dan origen a copiosas lluvias de larga duración. Son los más intensos, logran los 70 a 90 km/h. Arrastran el agua hacia el interior del río y producen altas mareas, en especial cuando se superponen con las mareas astronómicas¹⁰⁹. La mayor frecuencia de las Sudestadas se produce en invierno y principios de la primavera, y la duración típica de la inundación causada por sudestadas va desde unas pocas horas a 2 o 3 días.

¹⁰⁸ La máxima crecida y la mínima bajante registradas fueron 4,06 m y -4,16 m respectivamente.

¹⁰⁹ La máxima altura del agua en una Sudestada fue registrada en abril de 1940 cuando alcanzó el valor de 4,65 metros.

La marea es más alta en la costa argentina que en la uruguaya debido al efecto de la fuerza de Coriolis¹¹⁰, pero además porque la costa argentina es más baja. (Barros; Menéndez; Nagy. 2005)

Los vientos del Oeste también se caracterizan por su gran intensidad, pero son poco frecuentes. Los vientos que causan el mayor oleaje son del Este y en menor medida del ESE, de todos modos las olas más altas se encuentran en la parte exterior del río, alcanzando los 60 cm. de altura y hacia el interior están las más pequeñas de alrededor de 30 cm., las que disminuyen aún más en el Río Santiago.

La pleamar astronómica que se produce cada 12 hs. aproximadamente, eleva el nivel del agua en amplitudes que no superan el metro (varía habitualmente entre los 46 y 52 cm.).

La distribución estacional de lluvias es bastante regular, aunque se produce una disminución apreciable en invierno. El mes más lluvioso es marzo (111 mm) y el menos lluvioso junio (63 mm).

Los grandes temporales suelen suceder en los meses de julio y agosto, pero no exclusivamente en esos meses ya que también pueden ocurrir eventualmente en abril, mayo o noviembre. En primavera y verano predominan los vientos del cuadrante oriental, mientras en otoño e invierno predominan los vientos del cuadrante occidental. (Martínez; Hurtado; Giménez. 2006)

Las consecuencias del calentamiento global¹¹¹ ya comenzaron a percibirse en el incremento de la frecuencia y de la intensidad con que se producen los fenómenos descriptos. (Bischoff. 2005)

La rotación de los vientos medios del Noreste hacia el Este, esperada en el futuro, según la tendencia observada en los últimos 30 años, contribuirá también al aumento del nivel medio del Río de La Plata.

¹¹⁰ Efecto de Coriolis: Efecto debido al movimiento rotacional de la tierra, que se manifiesta en todo cuerpo en movimiento, de tal forma que lo desvía de su trayectoria recta. En el hemisferio norte la desviación ocurre hacia la derecha de la dirección del cuerpo y mientras que en el hemisferio sur la desviación es hacia la izquierda.

¹¹¹ El proceso conocido como Cambio Climático o Calentamiento Global implica cambios en la temperatura y en otras variables climáticas como la precipitación, los vientos y la humedad. Vicente Barros, Ángel Menéndez y Gustavo Nagy concluyen en “El cambio climático en el Río de La Plata” que la causa de estos cambios se debe, casi en su totalidad, a la actividad humana de los últimos dos siglos habiendo analizado que las variaciones de la órbita terrestre alrededor del sol, que inducen estos cambios, son procesos más lentos, que por otra parte en las presentes circunstancias conducirían a un enfriamiento. También se han descartado los procesos geológicos, la radiación solar y la actividad volcánica registrada (que no han sido tales que expliquen el calentamiento observado) y lo que se denomina variabilidad interna de los sistemas climáticos (cambios en el equilibrio de este sistema complejo que no responden a causa externa alguna).

Por los cambios que se prevén, como consecuencia de la expansión térmica de los océanos y, en menor medida, por el deshielo de los glaciares y mantos continentales de hielo, se pronostica que aumentará el nivel medio del mar, el que, hacia el año 2100, estaría en alrededor de 60 cm. por encima de su nivel actual. Puede anticiparse que este efecto global, que se sentirá con pocas variantes en todas las costas del planeta, impactará con mayor intensidad en aquellas regiones relativamente bajas como son el caso de los deltas, las costas de estuarios y las islas, lo que causará grandes pérdidas socioeconómicas y migraciones.

c) Vegetación y fauna

El Delta del Río Santiago se ubica en la zona más austral de la eco-región “Delta e Islas del Paraná” (Burkart. 2007). La presencia permanente de grandes cuerpos de agua que caracteriza a esta eco-región genera efectos climáticos locales de alta humedad ambiente y atemperamiento de los extremos de temperatura diarios y estacionales, lo que ha permitido la presencia uniforme de comunidades y especies típicas de las eco-regiones subtropicales húmedas del norte del país, hasta las latitudes templadas donde se encuentra el Delta del Río Santiago.

La vegetación responde a un patrón de distribución típico: conforma bosques y arbustales, siempre en delgadas franjas ribereñas sobre los albardones; pajonales y pastizales en los interiores de esas franjas; comunidades hidrófilas y acuáticas sobre las riberas, canales y lagunas. (Burkart. 2007)

En los sectores no intervenidos de la margen argentina, baja y barrosa, abundan pajonales de cortadera, praderas de *Paspalum vaginatum* y *Panicum decipiens* y espartillares (*Spartina densiflora*). Los mismos son habitados por cangrejos *Chasmagnatus granulata*, coipos y una importante diversidad de aves acuáticas, entre las que se incluyen chorlos, playeros y gaviotas (por ejemplo *Calidris fuscicollis*, *Limosa haemastica* y *Larus spp.*) (Bonetto; Hurtado. 1999)

Muchos de los efectos del mencionado cambio climático se evidencian en la vegetación, ya que parte de la misma tiene un tipo de fotosíntesis en la que el dióxido de carbono¹¹² es un factor limitante, por lo que su aumento favorece el desarrollo de estas, por otra parte, otros vegetales, no modifican su nivel de fotosíntesis en función de la

¹¹² De aquí en más “CO₂” referirá al dióxido de carbono.

concentración del CO₂. El aumento de la concentración de este gas puede alterar el equilibrio ecológico y favorecer la expansión del primer tipo de vegetales a expensas del segundo. (Martínez; Hurtado; Giménez. 2006)

El río constituye un corredor natural para el transporte de semillas y la propagación de las especies vegetales, por un lado, por su dinámica de arrastre y deposición de sedimentos, y por otro lado, debido al traslado de semillas que efectúan las aves.

Pero la acción de las mareas, limita y condiciona la presencia de un tipo de fauna y flora acuática particular, puesto que el desarrollo de los individuos es condicionado por esta, y sólo se adaptan los organismos que son capaces de tolerar exposiciones al aire, discontinuas en el tiempo.

La composición del macrobentos en este tipo de ambiente muestra diferencias en densidad y diversidad de especies entre los tres estratos característicos que la planicie estuárica posee. (Martínez; Hurtado; Giménez. 2006)

El primero de los estratos se corresponde al más cercano a la costa, estrato A, donde existe una importante cantidad de “resaca” (restos de vegetación acuática, conchillas vacías, etc.) y abundantes estructuras de anclaje de la vegetación palustre. Esta vegetación, en general, se compone de: junco (*Schoenoplectus californicus*); jazmín de bañado (*Gymnocoronis spilanthoides*); cucharero (*Echinodorus grandiflorus*) y caraguatá (*Eryngium pandanifolium*).

El segundo, estrato B, continúa al anterior y presenta menor cantidad de resaca que el primero; la vegetación palustre está compuesta por junco. (Atlas ambiental de Buenos Aires. 2013)

Por último, el tercero, estrato C, se caracteriza por ser una playa arenosa sin vegetación.

En la llanura costera, donde el suelo se caracteriza por su elevada concentración de sodio de intercambio, se desarrolla una comunidad de pradera salada casi pura con pasto salado (*Distichlis scoparia* y *D. spicata*), acompañada, en menor proporción, por gramillón (*Cynodon dactylon*). (Atlas ambiental de Buenos Aires. 2013)

En los antiguos canales de marea, se desarrollan suelos con menores contenidos de sodio intercambiable y se encuentra una vegetación higrófila en la que se destacan el duraznillo (*Solanum malacoxylon*) y carda (*Eryngium eburneum*). (Atlas ambiental de Buenos Aires. 2013)

La vegetación de la terraza baja es la selva ribereña¹¹³, de excepcional riqueza en biodiversidad. La selva se ubica en albardones de arroyos y posee un estrato arbóreo de 12 a 15 metros de altura, además de los estratos arbustivo, herbáceo y muscinal, y abundantes lianas y epífitas. Las especies dominantes son el mata ojo (*Pouteria salicifolia*), el laurel (*Ocotea acutifolia*) y el blanquillo (*Sebastiania brasiliensis*). Se encuentran también otras comunidades vegetales, tales como ceibales (*Consocias de Eritrina crista-galli*), saucedales (*Consocias de Salix humboldtiana*) y matorrales ribereños (*Sesbania punicea*), como así también pajonales y juncales similares a los citados para la llanura costera de fango. (Atlas ambiental de Buenos Aires. 2013)

Por causa de las influencias biogeográficas del lugar, la fauna que encontramos es particularmente rica en variedad, si se la compara con la fauna pampeana. La abundancia de agua convoca a las aves de ese ámbito, tales como los patos, las garzas, las gallaretas y especies emparentadas. Los ambientes arbolados sustentan a las comunidades de pájaros. Los mamíferos están representados por comunidades de nutria y carpincho, que aún subsisten a pesar de la presión que ejerce el avance urbano sobre las áreas verdes. Entre las especies de la ictiofauna podemos encontrar bagres, boga, sábalo, etc. (Burkart. 2007)

El grupo de los moluscos es el más estable, ya que se encuentra presente en los tres estratos, seguido por los hirudíneos que se hallan principalmente en el estrato B. Los isópodos se encuentran con mayor frecuencia en la zona arenosa del estrato C. A su vez macrobentos se puede encontrar asociado a diferente tipo de sustratos, algunos de origen natural y otros de origen artificial.

Encontramos moluscos (bivalvos y gasterópodos), anélidos (oligoquetos e hirudíneos), crustáceos y turbelarios, grupos de macroinvertebrados y gasterópodos pulmonados, cuya distribución es heterogénea y cambia según el tipo de sustrato. Aumenta la densidad de especies a medida que la distancia a la línea de costa es mayor. (Atlas ambiental de Buenos Aires. 2013)

ANEXO II

Paisaje, Marco legal y administrativo

¹¹³ Selva marginal o selva en galería más austral del mundo

Como hemos mencionado, en nuestro país el paisaje no cuenta con un marco legal específico que regule y controle las acciones que sobre y en él se desarrollan.

Sin embargo diversas normas e instituciones tienen injerencia en su manejo. Siempre sectoriales, sesgados y particulares, los asuntos ribereños y costeros carecen de una visión integradora sobre ellos. Además los organismos que atienden a la verificación del cumplimiento de la normativa existente están lejos de lograr que se cumplan las mismas.

Según el *Código Civil* en su *artículo 2340* son bienes de dominio público “los ríos, sus cauces, las riberas internas de los ríos, las islas que se formen en toda clase de ríos, cuando ellas no pertenezcan a particulares, las calles, plazas, caminos, puentes, etc.”

Según el *artículo 2639* del *Código Civil*, “los propietarios de los fundos que lindan con los cursos de agua navegable están obligados a dejar una calle o camino de 35 metros hasta la orilla del río y no pueden hacer allí ninguna construcción ni deteriorar el terreno. Si el río atravesara alguna ciudad, se podrá modificar el ancho de la calle pública a no menos de 15 metros.”

Como regla general las riberas pertenecen al dominio público provincial, aunque históricamente existen espacios de jurisdicción de la Nación.

También las municipalidades poseen facultades de ordenamiento territorial en la zona costera, circunstancia que obliga a una necesaria coordinación de criterios entre Nación, Provincia y municipios respectivos.

Uno de estos casos lo constituye la ordenanza 2173/98, aprobada por el Concejo Deliberante, que pretendía planificar el territorio de Ensenada unificando criterios en un solo instrumento legal. Esta ordenanza no fue convalidada por la Provincia de Buenos Aires y no está vigente. Pero con posterioridad se han sancionado distintas ordenanzas que en forma parcial contribuyen a la reconfiguración territorial propuesta por la Ordenanza 2173. Estos ejes son:

- Sistema de “Centros Verdes Articuladores” constituido por la Selva Marginal de Punta Lara, El Fuerte Barragán y La Isla Monte Santiago (incluye la Isla Paulino).
- Eje costero de la Ribera de Punta Lara; comprende el Camino Costanero Almirante Brown (de carácter público turístico y recreativo) y el Frente Urbano Costero, con uso residencial, colectivo, turístico y comercial.
- Eje de Recreación Especial y Lagunas, comprende ambos márgenes de la Av. Domingo Mercante, desde la intersección con calle 40 de Villa

del Plata, al Este y la calle 58, al oeste, hasta su encuentro con la Autopista (exceptuando el área de la CEAMSE). Sus usos predominantes son turísticos, recreativos y náuticos.

- Eje de Transición Integrado de Servicio e Industria comprendido entre el Canal del Gato y la Ruta Provincial N°13, desde la zona residencial del Dique hasta el Puerto Ing. Roca, con usos Industriales y de Servicio, Incluidos los Parques Industriales planificados.

La Ordenanza 1829/95 declara como áreas protegidas a toda la costa del Río de la Plata, las costas de los canales y los arroyos.

Existe un proyecto de modificación que propone incorporar como áreas protegidas a la laguna Los Patos y a los humedales del distrito.

El Plan Director y Zonificación Portuaria de 1998-1999 fue actualizado en 2000 y 2002.

a) Normativa Ambiental vigente para Ensenada y Berisso:

ENSENADA:

- Ordenanza 1829/95 áreas naturales protegidas
- Ordenanza 1446/92 Arbolado Público
- Ordenanza 1887/95 Efluentes y residuos gaseosos, líquidos y sólidos
- Ordenanza 2077/97 Ruidos y vibraciones
- Ordenanza 2153/98 Residuos patológicos, Plan Maestro de Forestación, Adhesión a la Ley 5695, Residuos tóxicos.

BERISSO:

- Ordenanza 2512/0 de Uso, Ocupación, Subdivisión y Equipamiento del Suelo; que está en contradicción con la legislación provincial en lo que refiere a la expansión portuaria; en la primera se encuentra declarada Paisaje Protegido por la Ley provincial 12756/01.
- La norma vinculada al ordenamiento del espacio público es la Ordenanza 2324/99 y a la preservación del Patrimonio Urbano y Arquitectónico las Ordenanzas 2276/99 y 2759/05.
- No existe una normativa ambiental para el partido.

ANEXO III

Plan de Infraestructuras del Delta del Llobregat

El Plan de Infraestructuras del Delta del Llobregat consta de las siguientes actuaciones:

Desvío del río. Quizás es una de las actuaciones más discutidas socialmente ya que repercute directamente en el trazado del río, sufriendo su tramo final un desvío hacia el sur de aproximadamente 3 kilómetros, entrando en parte de La Reserva Natural de "La Ricarda". Contempla también la creación de nuevas lagunas para completar los humedales del delta, incorporando de nuevo el río al delta. En este sentido, el ministerio de Medio Ambiente ha adjudicado recientemente las obras de canalización del río a una U.T.E. formada por FCC, Copisa y Comapa.

Ampliación del puerto. Consiste en la potenciación de la principal actividad económica del Puerto; la logística y el tráfico de mercancías mediante la ampliación de la llamada Zona de Actividades Logísticas, ZAL, que debe construirse en el espacio comprendido entre el actual y el futuro tramo final del Llobregat. De este modo se dotará al puerto de 352 hectáreas de agua abrigada, 3.900 metros de línea de muelle nuevos y 365 hectáreas de superficie terrestre, todo ello para alcanzar en el año 2.030 los 30 millones de toneladas de mercancías en contenedores, 14 millones de toneladas de graneles, más de un millón de automóviles, 3.350 escalas de líneas regulares de pasaje y 735 de cruceros.

Ampliación del aeropuerto. Se prevé la construcción de una tercera pista a 1.350 metros de la principal, desactivando la actual pista transversal, que es el principal origen de contaminación acústica en el municipio de El Prat de Llobregat. Además, se construirán zonas logísticas para el tráfico de mercancías y zonas modulares de soporte aeronáutico.

Pata Sur. Es una carretera que accede rápidamente al Aeropuerto desde las Rondas de Dalt y Litoral y la autopista del Garraf. Para facilitar el desagüe de la zona agrícola de la Ribera y evitar las inundaciones, se ha construido un canal paralelo a la carretera y dos balsas, en donde se acumulará el agua de lluvia. El canal se revegetará con especies autóctonas con el objetivo de paliar el efecto de la nueva carretera en el entorno agrícola y reconstruir una parte de los paisajes perdidos del delta.

Construcción de una **depuradora**, con inversiones aportadas por la Generalitat de Catalunya, el ministerio de Medio Ambiente y fondos de cohesión de la Unión Europea. Su ubicación se encuentra en la zona final del río y está destinada a tratar las aguas residuales

de varios municipios, tanto urbanas como industriales, que actualmente se vierten directamente al río, cubriendo una población total de dos millones de habitantes. En una segunda etapa, se prevé un tratamiento posterior para reutilizar el agua en la industria, para regar o para mantener el caudal del río y de los humedales del delta, facilitando la recuperación de los acuíferos actualmente en explotación. La previsión más reciente es que, según el estado de las obras, la EDAR comience a operar en el mes de marzo, enviando las aguas depuradas al mar a través de un emisario de 3 kilómetros de longitud.

Parque del Litoral. Será la actuación encaminada a devolver al entorno su estado natural después de tanta modificación. El ayuntamiento del Prat propuso y consiguió, de la administración aeroportuaria, la sesión de una franja litoral de 450 m de ancho y más de 3 km de longitud, hoy ocupada por un campo de golf, una instalación militar y una propiedad privada calificada de suelo urbanizable, con el propósito de convertirla en lo que se ha denominado Parque Litoral Metropolitano del Prat.

Este espacio de uso público será compatible con la función de corredor biológico entre las reservas naturales del Remolar-Filipines y de la Ricarda-Ca l'Arana, a partir de propiciar la continuidad de los pinares, del cordón de dunas y de la playa. Este parque de casi 90 ha representa uno de los primeros logros de esta negociación territorial, proyectados para cumplir una doble función: de conservación ecológica y de ocio de los ciudadanos. Para ello se ha previsto un conjunto de usos públicos que consistirán en:

- Playa equipada y apta para el baño,
- Áreas de estancia a la sombra de las pinedas,
- Espacios grandes de paseo y entretenimiento con instalaciones deportivas,
- Equipamientos de información y educación ambiental que permitan a los ciudadanos conocer con más profundidad los valores naturales del delta de Llobregat.

ANEXO IV

Listado de puerto de la Provincia de Buenos Aires

Nº	Puerto	Detalle
1	Puerto de San Nicolás	Delegación Puerto Paraná Inferior. Creado mediante ley 24.093
2	Puerto de San Pedro	Ente de derecho Público No Estatal, creado mediante decreto 5/2005

3	Puerto de Olivos	Habilitado para la importación y exportación de armas y explosivos (Ley 20049 capítulo II, artículo 11 inciso 4. Decreto reglamentario 302/83 Cáp. art. 33)
4	Puerto Dock Sud	Administrado por el Consejo Portuario Argentino, a partir de la Ley 24.093
5	Puerto La Plata	Ente de Derecho Público No Estatal mediante el decreto 1596/99
6	Puerto de Mar del Plata	Se crea como Ente de Derecho Público No Estatal "Consortio Portuario Regional de Mar del Plata", mediante Decreto 3572/99
7	Puerto de Quequén	Ente de derecho Público No estatal "Consortio del Gestión del Puerto de Quequén", creado por la Ley 11.414
8	Puerto de Bahía Blanca	Ente de derecho Público No estatal "Consortio del Gestión del Puerto de Bahía Blanca", creado por la Ley 11.414
9	Puerto Coronel Rosales	Administrado por la fundación Nuestro Mar, bajo la ley 24.093
10	Puerto de Campana	Habilitación con carácter particular, de uso privado y con destino comercial, un puerto perteneciente a la firma Euro América Sociedad Anónima, ubicado en la ciudad de Campana. Mediante decreto 318/98
11	Puerto de Zarate	Primer puerto privado construido en el marco de la Ley de Puertos N° 24093

ANEXO V

Mapa de actores y explicaciones metodológicas

El marco teórico al que nos referimos para la elaboración de este esquema de relaciones es el que propone Bruno Latour y denomina "Teoría actor-red". Esta propuesta metodológica y epistemológica plantea estudiar la realidad desde un mapeo de las relaciones que son simultáneamente materiales (entre cosas) y semióticas (entre conceptos); por lo tanto, las interacciones en un fenómeno dado involucran a personas, sus ideas y tecnologías, a las que hay que analizar en su conjunto.

Latour plantea la necesidad de realizar cambios profundos en los paradigmas vigentes y hegemónicos de las ciencias sociales. A partir de la observación (y la intervención) de las relaciones, las controversias y las agrupaciones (que se hacen y se deshacen) estudiar la construcción de la sociedad. Sociedad que se plantea como algo no establecido inicialmente, o sea, no es un concepto del cual partir, sino adonde llegar.

La noción de red implica una teoría social en la que no existe un orden a priori en el que un sector de la sociedad es superior a otro, ni se contrastan por distantes o cercanos, de pequeña o gran escala, ni se oponen el nivel individual y la masa. La red nos permite pensar en una entidad global extremadamente conectada que sin embargo continúa siendo

local, donde los actores no son concebidos como entidades fijas sino como flujos, como objetos de circulación.

Esta teoría presentada por Latour es una caja de herramientas que usaremos para estudiar las producciones de sentido. Con ella podemos seguir cómo un elemento dado se convierte en estratégico a través de un número de conexiones y pierde su importancia cuando las mismas desaparecen. La escala, el tipo, número y topografía de las conexiones está dada por los actores. (Latour, Bruno. 1996)

La noción red nos permite deshacernos de una tercera dimensión espacial puesto que una red es todo límite, sin interior ni exterior.

En el mapa de actores también están referenciados los actores clave elegidos para llevar a cabo las entrevistas en profundidad.

Las entrevistas en profundidad requieren un diseño flexible. Esta modalidad contrasta por completo con las entrevistas estructuradas ya que las entrevistas en profundidad siguen el modelo de una conversación entre iguales donde el entrevistador pasa a ser un instrumento de la investigación cuyo rol implica no sólo obtener respuestas sino también aprender qué preguntas hacer y cómo hacerlas. (Taylor y Bogdan. 1987)

También representan una instancia de mayor profundidad de exploración de los aspectos intangibles que la observación participante pues el observador participante obtiene una experiencia directa del mundo social, en tanto el entrevistador reposa exclusiva e indirectamente sobre los relatos de otros. La diferencia primordial entre estas dos técnicas reside en los escenarios y situaciones en los cuales tienen lugar. Mientras la primera se lleva a cabo en situaciones de campo “naturales”, las últimas se realizan en situaciones específicamente preparadas a tal fin.

En este proceso planteado, el entrevistador, trata de establecer rapport¹¹⁴ con los informantes, formula inicialmente preguntas no directivas y aprende lo que es importante para los informantes antes de enfocar los intereses de la investigación.

En esta oportunidad se utilizó un tipo particular de entrevistas en profundidad que está dirigido al aprendizaje sobre acontecimientos y actividades que no se pueden observar

¹¹⁴ Rapport significa muchas cosas: comunicar con simpatía qué se siente por los informantes y lograr que ellos la acepten como sincera; penetrar a través de las “defensas contra el extraño”; lograr que las personas se “abran” y manifiesten sus sentimientos respecto del escenario y de otras personas; ser visto como una persona inobjetable; irrumpir a través de la “fachada” que las personas imponen en la vida cotidiana; compartir el mundo simbólico de los informantes, su lenguaje y sus perspectivas.

directamente, por lo tanto los informantes actúan como observadores del investigador en el campo.

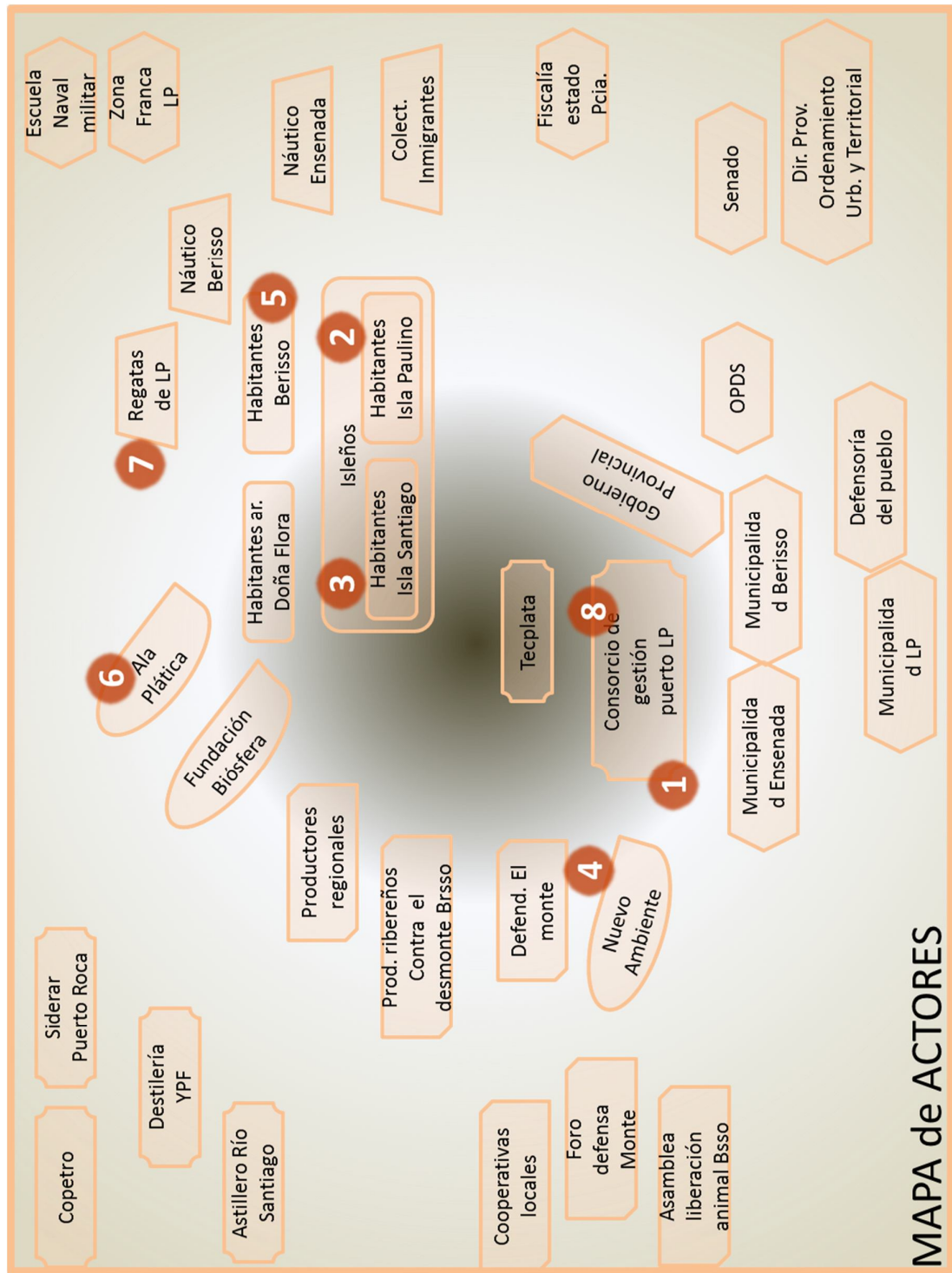
La entrevista en profundidad permite conocer a la gente lo bastante bien como para comprender lo que quiere decir y crean una atmósfera en la cual es probable que se exprese libremente. Esta técnica me permitió esclarecer experiencia humana subjetiva mediante la narración precisa y también rastrear acontecimientos del pasado. En tanto informantes, su rol consiste en describir lo que les sucede y el modo en que otras personas lo perciben, además de revelar sus propios modos de ver.

Los datos recogidos en las entrevistas consisten en enunciados verbales o discurso; en tanto forma de conversación, son susceptibles de producir las mismas falsificaciones, engaños, exageraciones y distorsiones que caracterizan el intercambio verbal entre cualquier tipo de personas. Esta particularidad, que Taylor y Bogdan mencionan como desventaja, vista desde la perspectiva fenomenológica¹¹⁵ es esencial para nuestra concepción de la metodología cualitativa puesto que desde ese enfoque, la conducta humana (lo que la gente dice y hace) es producto del modo en que define su mundo.

Referencias



¹¹⁵ Movimiento filosófico del siglo XX caracterizado por su pretensión de radical fidelidad a lo dado, a lo que realmente se ofrece a la experiencia, para describir los rasgos esenciales, las esencias de las distintas regiones de la realidad que es esta actitud se muestran. No es un movimiento homogéneo pues se han dado distintas interpretaciones, su fundador es *Edmund Husserl* (1859-1938), y los representantes más importantes *Alexander Pfänder* (1870-1941), *Max Scheler* (1874-1928), *Dietrich von Hildebrand* (1890-1978), *Martin Heidegger* (1889-1976), *Jean-Paul Sartre* (1905-1980) y *Maurice Merleau-Ponty* (1908-1961). <http://www.e-torredabel.com/Historia-de-la-filosofia/Filosofiacontemporanea/Sartre/Sartre-Fenomenologia.htm> (consultado julio 2012)



Referencias bibliográficas.

- Aliata, Fernando y Silvestri, Graciela. *El paisaje como cifra de armonía*. Nueva Visión SAIC, Buenos Aires, 2001.
- Álvarez Álvarez, Darío. *El jardín en la arquitectura del Siglo XX: naturaleza artificial en la cultura moderna*. Editorial Reverté, Barcelona, 2007.
- Barcia, Pedro Luis (Dir.). *La Plata vista por los viajeros, 1882-1912*. Ed. Del 80 y Librerías Juvenilia, La Plata, 1982.
- Berque, Augustin. Conferencia: “Trayección y realidad del paisaje”. En: *Maestría Paisaje, Medioambiente y Ciudad*, La Plata, 2006.
- Berque, Augustin. *El pensamiento paisajero*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2009.
- Berque, Augustin. «La Morada de las cosas; Jardín, ecúmeno, espacio virtual.» Eveno, Claude y Gilles Clément. *El Jardín Planetario*. Montevideo: Ediciones Trilce, 2001 (1° ed. 1997).
- Claval, Paul. *La geografía cultural*. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Sociedad de Economía Mixta, Buenos Aires, 1999 (1° ed. 1995).
- Clément, Gilles. *Le jardin planétaire*, Albin Michel, París, 1999.
- Clément, Gilles. *Manifiesto del tercer paisaje*. Gustavo Gili SL, Barcelona, 2007.
- De Certau, Michel. *La invención de lo cotidiano I. Las artes del hacer*. Universidad Iberoamericana, México, 1996.
- Donadieu, Pierre. *La sociedad paisajista*. EDULP (Editorial de la Universidad Nacional de La Plata), La Plata, 2006.
- Eveno, Claude y Clément, Gilles, (compiladores). *El jardín planetario*. Ediciones Trilce, Montevideo, Uruguay, 1997 (1° ed. 2001).
- Fontanari, Enrico. “Paisaje y Planificación”. *Clases de la Maestría Paisaje, Medioambiente y Ciudad*, La Plata, 2009.
- García Canclini, Néstor. *Imagarios Urbanos*. Eudeba (Editorial Universitaria de Buenos Aires), Buenos Aires, 1997.
- Lindón Villoria, Alicia. *De la trama de la cotidianidad a los modos de vida urbanos. El Valle de Chalco*. El Colegio de México. El Colegio Mexiquense, A.C. Primera edición 1999.
- Lindón Villoria, Alicia. *Figuras de la territorialidad en la periferia metropolitana: topofilias y topofobias*. En Reguillo, Rossana y Godoy Anativia, Marcial (ed/comp) *Ciudades Translocales: Espacios, Flujo, Representación*. México. ITESO (Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. 2005
- Lindón Villoria, Alicia; Aguilar, Miguel Ángel, Daniel Hiernaux (Coords.) *Lugares e imaginarios en la metrópolis*. Anthropos, Barcelona, 2006.

- Maderuelo, Javier (Dir.). *Paisaje y pensamiento*. Abada Editores S.L., Madrid, 2006.
- Marquez, Fabio. *Planificación, diseño y gestión participativa del paisaje*. Nobuko, Buenos Aires, 2011.
- Martínez de Pisón, Eduardo. “Los componentes geográficos del paisaje”, del libro *Paisaje y Pensamiento*. Maderuelo, Javier (Dir.). Abada Editores S.L., Madrid, 2006.
- Martínez de Pisón, Eduardo. *Miradas sobre el paisaje*. Colección Paisaje y Teoría, Editorial Biblioteca Nueva, S.L., Madrid, 2009.
- Merleau-Ponty, Maurice. *El mundo de la percepción; siete conferencias (Conversaciones redactadas por Merleau-Ponty en la radio en 1948. Esta edición fue establecida a partir de los textos dactilografiados del autor)*. Colección Popular, Fondo de cultura económica de Argentina s.a., Buenos Aires, 2002.
- Merleau-Ponty, Maurice. *Fenomenología de la percepción*. Altaya, Barcelona, 2000 (primera edición en francés 1945)
- Milani, Raffaele. «Estética del paisaje: formas, cánones, intencionalidad.» (Dir.), Javier Maderuelo. *Paisaje y Pensamiento*. Madrid: Abada Editores S.L., 2006.
- Nogué, Joan. “Paisaje y comunicación: el resurgir de las geografías emocionales”, *Teoría y Paisaje: reflexiones desde miradas interdisciplinarias*. Observatorio del Paisaje de Cataluña, Barcelona, 2011.
- Nogué, Joan. *Entre Paisajes*. Ambit Servicios Editoriales S.A., Barcelona, 2009.
- Nogué, Joan. *La construcción social del paisaje*. Ed. Biblioteca Nueva, Madrid, 2007.
- Ravella, Olga y Varela, Leandro. *Diseñando el paisaje*. Buenos Aires, Prometeo Libros, 2008.
- Rigol Savio, Isabel, para UNESCO. Módulo 4 *Gestión de paisajes culturales*. CCBP Programa de desarrollo de capacidades para el Caribe. Para el patrimonio mundial, 2004
- Roger, Alain. *Breve tratado del paisaje*. Biblioteca Nueva, Madrid, 2007.
- Rojas Mix, Miguel. *El Imaginario*. Colección Civilización y cultura del siglo XXI. (1º edición) Prometeo libros. Buenos Aires. 2006.
- Saer, Juan José. *El río sin orillas*. Seix Barral, Biblioteca breve Buenos Aires, 3ª edición, 2009.
- Sers, Philippe. *La revolución ética de la cultura moderna y contemporánea, la problemática de la verdad en el arte*. Seminario en la Maestría Paisaje, Medioambiente y Ciudad, FAU. UNLP. La Plata, 2011.
- Sers, Philippe. Seminario en la Maestría Paisaje, Medioambiente y Ciudad, FAU. UNLP. La Plata, 2012.
- Siemens, A. “Los Paisajes” en: Guevara S.; Laborde S. y Sánchez-Ríos, G. (eds.) *Los Tuxtlas. El paisaje de la sierra*. Instituto de Ecología, A.C., 2004.
- Silveira, María Laura. *Espejismos y horizontes de la geografía contemporánea*. En la revista Párrafos geográficos Volumen 5 N° 1, Instituto de investigaciones geográficas de la Patagonia (IGEOPAT), Trelew, 2006.

- Silveira, María Laura. *Los territorios corporativos de la globalización*. (Conferencia pronunciada el 23 de mayo de 2006 en el Departamento de Geografía, Facultad de Humanidades y Ciencias de la educación, Universidad Nacional de La Plata) Geograficando. Año 3, N° 3, disponible en:
http://www.fuentesmemoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf, 2007
- Silveira, María Laura. *Nuevo orden espacial de la globalización: encrucijadas y horizontes* (ensayo). Conferencia dictada en el 4to. Ciclo de conferencias sobre geografía y debate teórico contemporáneo, en la Universidad Académica de Humanismo Cristiano (8/11/2010). Espacios Revista de Geografía 1:1-17, Universidad Académica de Humanismo Cristiano.
- Silvestri, Graciela. *ARS PUBLICA: ensayos de crítica e historia de la arquitectura, la ciudad y el paisaje*. Nobuko, Buenos Aires, 2011 (1° ed.),
- Silvestri, Graciela. *El color del río, Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. UNQ, Buenos Aires, 2004.
- Silvestri, Graciela. *El lugar común*. Edhasa, Buenos Aires, 2011 (1° ed.).
- Simmel, George. “Filosofía del paisaje” En: *El individuo y la libertad*. Ediciones Península, Barcelona, 2001 (1° ed. 1918).
- Torres Corral, Alicia. *La mirada horizontal, el paisaje costero de Montevideo*. Ediciones de la Banda oriental, Facultad de Arquitectura, Universidad de la República, Montevideo, 2007.
- Tuan, Yi Fu. *Topofilia. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. (1° ed. 1974) Editorial Melusina, Barcelona, 2007.
- Vallejo, Gustavo. *Escenarios de la cultura científica argentina: Ciudad y Universidad (1882-1955)*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 2007.
- Vallejo, Gustavo. *Utopías Cisplatinas: Francisco Piria, cultura urbana e integración rioplatense*. Las cuarenta, Buenos Aires, 2009 (1° ed.).

Referencias bibliográficas, complementarias

- “El porqué de una actitud o la razón de Ensenada”. Municipalidad de Ensenada. (1972)
- “Ensenada Histórica”. Municipalidad de Ensenada
- “La Ensenada de Barragán”: Libro del 186° Aniversario 1801. Municipalidad de Ensenada (1987)
- Abalo, Carlos. (coord.). *Hacia un proyecto de gestión ambiental. Propuesta para el plan de rejerarquización de la región capital La Plata/ Berisso/ Ensenada*. 1996.
- Asnaghi, Carlos A. (1995) *Ensenada, una lección de Historia*, Ensenada.

- Atlas ambiental de Buenos Aires (consultado en julio 2013)
http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=170&Itemid=14&lang=es
- Barros, Vicente, Menéndez, Ángel y Nagy, Gustavo (editores). “El cambio climático en el Río de La Plata” Textos del reporte técnico de los proyectos: Impactos del Cambio Global en las áreas costeras del Río de la Plata y Variabilidad hidroclimática del estuario del Río de la Plata: Influencia humana, ENSO y estado trófico. CIMA CONICET. 2005
<http://www.ina.gov.ar/pdf/Libro-Cambio-ClimaticoRDP.pdf> (consultado mayo 2013)
- Bauman, Zygmunt. (traducción de Mirta Rosenberg y Jaime Arrambide) Vida de consumo, Sección de obras de Sociología, Fondo de cultura económica de Argentina s.a., C.A.B.A. 2007.
- Bennato, Aníbal. Sistema de paisaje ribereño en el AMGR. Hacia una posible definición territorial. UNNE, 2006.
- Besse, Jean-Marc. «6. Las cinco puertas del paisaje» Maderuelo, Javier. Paisaje y pensamiento. Madrid: Abada Editores S.L., 2006.
- Biblioteca virtual. Wikicoaching. <http://ciembre.wikidot.com/practicas-sociales> (consultado en marzo 2013)
- Bill, Damian. (2015) "La economía argentina se queda corta en escala y necesita incorporarse a un cuerpo más grande" nota de Claudia Peiró en Infobae. 26 diciembre 2015.
<http://www.infobae.com/2015/12/26/1779127-la-economia-argentina-se-queda-corta-escala-y-necesita-incorporarse-un-cuerpo-mas-grande>
- Bischoff, Susana. De la Facultad de Ciencias Exactas y Naturales de la UBA, en el capítulo 6 “Sudestadas” que forma parte de Cambio Climático en el Río de La Plata. Barros, Vicente, Menéndez, Ángel y Nagy, Gustavo (editores). “El cambio climático en el Río de La Plata” Textos del reporte técnico de los proyectos: Impactos del Cambio Global en las áreas costeras del Río de la Plata y Variabilidad hidroclimática del estuario del Río de la Plata: Influencia humana, ENSO y estado trófico. CIMA CONICET
- Bonetto, A. A y S. Hurtado, “Cuenca del Plata”, en: Canevari, P., D. E. Blncó, E. H. Bucher, G. Castro e I. Davidson (eds.), Los humedales de la Argentina: clasificación, situación actual, conservación y legislación, Wetlands International, Buenos Aires, 1999.
- Borja Jordi y Zaida Muxi. Espacio Público: ciudad y ciudadanía. Barcelona. Electa. 2000.
- Borja Jordi y Zaida Muxi. Espacio Público: ciudad y ciudadanía. Barcelona. Electa. 2000.
- Bruttonesso, Rinio (ed.). Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water. International Centre Cities on Water, Venecie 1993.
- Burkart, Rodolfo; Bárbaro, Néstor Omar; Sánchez, Roberto Omar y Gómez, Daniel Aldo. Eco-Regiones de la Argentina. APN (Administración de Parques Nacionales), Programa Desarrollo Institucional Ambiental, Secretaría de Recursos Naturales y Desarrollo Sustentable, Presidencia de la Nación. 2007

- Canevari, Pablo et al. Los humedales de la Argentina: clasificación, situación actual, conservación y legislación., en el trabajo de Martínez, Omar Raúl; Hurtado, Martín Adolfo y Giménez, Jorge Eloy. “Caracterización ambiental de los humedales costeros del Río de La Plata”. Provincia de Buenos Aires, Argentina. En Revista UnG, Geociências. Wetlands Internacional, 1998
- Cavallotto, José Luis. Evolución geomorfológica de la llanura costera ubicada en el margen sur del Río de la Plata. 1995. 138 f. Tesis (Doctoral)- Facultad de Ciencias Naturales y Museo, UNLP, La Plata, 1995
- Centro Interdisciplinario para el Manejo Costero Integrado del Cono Sur (2011), Manejo Costero Integrado en Uruguay: ocho ensayos interdisciplinarios, Montevideo, UDELAR/CIDA, 2011
- Convenio Europeo del Paisaje, hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000
- De Stefani C., Patricio, (2006), “Prácticas cotidianas. Algunos instrumentos para un estudio acerca de las últimas transformaciones de la vida urbana”, en Diseño Urbano y Paisaje, año 3, Número 9, Chile, Universidad Central, facultad de arquitectura, urbanismo y paisaje.
- Desvigne, Michel. (2013) “El paisaje como condición previa” en Paisea. N° 023 La Gran escala. Septiembre 2013. Valencia. España
- Di Marco, Alba y otros (2009), El espacio público desde una visión paisajística: Bases de interpretación para Córdoba ciudad, Córdoba, Facultad de arquitectura, urbanismo y diseño, Universidad Nacional de Córdoba.
- El Mercurio. “La Unesco pide evaluar el impacto del proyecto mall Puerto Barón”. Chile. 3 de julio 2015.
- Febbro, Eduardo, Entrevista exclusiva a Paul Virilio “Los capitalistas del tiempo”, Página/12, Primer plano. Buenos Aires. 26 mayo 1996.
- Fedele Abatidaga, Javier. Asfalto y agua en postales periféricas, en Perspectivas Urbanas, N2 PU/UP, 2002. <http://www.etsav.upc.es/urbpersp/num02/index.htm> (consultado en diciembre 2013)
- Fernández, Milani, R. Una aproximación a la sociología para arquitectos y urbanistas. Editorial Nobuko. 2008.
- Fundación ciudad (Arauz, Mora; Barcat, Beatriz; Caraballo, Andreína), (2007) La ribera sur, jornadas de evaluación y propuestas, Buenos Aires, Fundación ciudad.
- Gallopín, Gilberto C. La sostenibilidad ambiental del desarrollo en Argentina: tres futuros. CEPAL. Naciones Unidas. Santiago de Chile. Octubre 2004
- González Bernáldez, Fernando, (1981), Ecología y Paisaje, Barcelona, Blume.
- Guitart, Anna Ortiz, Mireia Baylina y María Prats Ferret. Paisajes cotidianos y diversidad social y de género: su relación con la salud y el bienestar. Libro Paisaje y salud; de la Fundación César Manrique

- Hall, Peter. "A new Urban Frontier". En BRUTTOMESSO, Rinio (ed.). Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water. International Centre Cities on Water, Venecie. 1993
- Heidegger, Martín (1993), Ciencia y técnica, Editorial Universitaria S.A., Santiago de Chile.
<http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/heritage/landscape/versionsconvention/spanish.pdf>
 f (consultado en marzo 2012)
- Iberofórum. Revista de Ciencias Sociales de la Universidad Iberoamericana. Año VI, No. 12. Julio-Diciembre de 2011. Krystyna Paradowska, Silvia del Amo Rodríguez, José María Ramos Prado y Alba González Jácome pp. 174-183. ISSN: 2007-0675. Universidad Iberoamericana A.C., Ciudad de México. www.uia/iberoforum
- Latour, Bruno. On actor-network theory. A few clarifications, plus more than a few complications. P-67. CSI-Paris/Science Studies-San Diego. In Finn Olsen (special issue of the Danish philosophy journal), "Om aktor-netvaerksteroi. Nogle fa afklaringer og mere end nogle fa forviklinger" Philosophia, Vol. 25 N° 3 et 4, pp.47-64; (article écrit en article written in 1990). Version anglaise (English version) in Soziale Welt, vol. 47, pp. 369-381, 1996. Version anglaise sur le web web édition <http://www.cours.fse.ulaval.ca/edc-65804/latourclarifications.pdf>.
- Leenhardt, Jacques. El retorno al origen: Genius Loci, el caso de Roberto Burle Marx en Eveno, Claude comp., Clément, Gilles comp., Groupeff, Sylvie. col. El Jardín Planetario. Ediciones Trilce. Montevideo, Uruguay, 2001.
- Martínez, Omar Raúl; Hurtado, Martín Adolfo; Giménez, Jorge Eloy. Caracterización ambiental de los humedales costeros del Río de La Plata. Provincia de Buenos Aires, Argentina. En Revista UnG, Geociencias V.5, N. 1, 2006.
<http://revistas.ung.br/index.php/geociencias/issue/view/11>
- McLuhan, Marshall y Powers, B.R. La aldea global, transformaciones en la vida y los medios de comunicación mundiales en el siglo XXI, Gedisa editorial, Barcelona, España, 1996 (1° ed 1989).
- Moisset, Inés. Paisaje Latinoamericano. I+P editorial. Córdoba. Argentina, 2005
- Molinari, Rubén (Perito en Navegación Fluvial). "Puertos bonaerenses, un desafío y una oportunidad" en el diario El Día de La Plata del 5 de septiembre de 2015.
- Monzón, 2006 en Subsecretaría de urbanismo y vivienda. Dirección Provincial de ordenamiento urbano y territorial. Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2005-2007.
- Municipalidad de La Plata /UNLP. Observatorio de calidad de vida, 2001.
- Naselli, César. Forma Urbana. I+P editorial, 2006
- Ocampo, Victoria, (1934), "Quiromancia de la pampa", En: Testimonios. Primera serie. Buenos Aires, Editorial SUR.

- Orduna, Jorge. *Ecofascismo: Las internacionales ecologistas y las soberanías nacionales*. Buenos Aires, Argentina, Grupo Editorial Planeta S.A.I.C. 2008 (1° edición, agosto 2008)
- Oslender, Ulrich. *Espacio, lugar y movimientos sociales: Hacia una “espacialidad de resistencia”*. Scripta Nova, Vol. VI, n° 115, 2002.
- Presentación del Puerto Valparaíso. Chile. Noviembre 2013. (Consultado septiembre 2015)
<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/2013-Container-Shipping/Empresa-Portuaria-ValparaisoNov2013.pdf>
- Protección Ambiental del Río de la Plata y su Frente Marítimo: Prevención y Control de la Contaminación y Restauración de Hábitats. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Proyecto de la República Argentina y la República Oriental del Uruguay. Documento de Proyecto N°: RLA/99/G31/A/1G/99. Fecha de inicio: Mayo de 1999. Organismo de ejecución: Consorcio CARP-CTMFM, formado por la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo (CTMFM) y la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP).
- Proyecto SWA Group. “Master plan región Lagos del Norte, isla Chongming. Shanghai. China” en Paisea. N° 023 La Gran escala. Septiembre 2013. Valencia. España
- Ramirez, Claudio. “EPV defiende inversiones en el borde costero y proyecta nuevas obras” en El Mercurio de Valparaíso del 25 de junio de 2015. Chile. (Consultado septiembre 2015)
http://www.mercuriovalpo.cl/imprensa/2015/06/25/full/cuerpo-principal/4/?utm_source=pagina&utm_campaign=soychile&utm_medium=5
- Revista Eure (Vol. XXXIII, N° 99), pp. 89-99. Santiago de Chile, agosto de 2007. Diálogo con Néstor García Canclini. ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad? Entrevista realizada por Alicia Lindón 23 de febrero de 2007, Ciudad de México
- Revista Función Pública, Año VIII, Núm. 89, Edit. Función Pública, La Plata, 1995
- Rizo, Marta. *Bifurcaciones*. Año 2. Conceptos para pensar lo urbano. El abordaje de la ciudad desde la identidad, el hábitus y las representaciones sociales.
- Salas E. & Sauter H. (2008) *Guía referencial para los procesos de planificación*. Ciudad de Guatemala, CIFESAL/BRGM.
- Sarlo, Beatriz. *Instantáneas. Medios, ciudad y costumbres en el fin de siglo*. Editorial Ariel. Buenos Aires. 1996.
- Sbarra, Albero. *Apunte de la cátedra del Taller Vertical de Arquitectura*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo, UNLP. 2007.
- Scarfo, Guillermo Marcelo. *La Ensenada de Barragán, 1774 a 1848*. Trabajo presentado en el IV Congreso Internacional de caminería Hispánica, Madrid, España, del 13 al 18 de julio de 1998.
- Subirats, Joan. ¿Es el territorio urbano una variable significativa de los procesos de exclusión e inclusión social?, Biblioteca virtual top, 2005.

Subsecretaría de urbanismo y vivienda. Dirección Provincial de ordenamiento urbano y territorial.

Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires. 2005-2007

Taylor, Steven J. y Bogdan, Robert. Introducción a los métodos cualitativos de investigación,

Ediciones Paidós Ibérica S.A. Barcelona, 1996 (1° ed. 1987).

Velleggia Susana, (1999), "Los cambios en la construcción de los imaginarios urbanos; entre el mito y la utopía", en las Primeras Jornadas de Patrimonio Intangible, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

www.puertolaplata.com (consultado durante 2011 y 2012)

Estudio de la dinámica hidro-sedimentológica del Río de La Plata: Observación y modelación.

PROYECTO FREPLATA RLA 99/G31 CONVENIO DE COOPERACION N° CZZ

1268.01. Contenidos basados en los Informes presentados por la Dra. Caroline Tessier y

otros. ftp://ftp.cima.fcen.uba.ar/pub/sedimentos/manual_freplata_diego_18oct2011.pdf