



# Ribera metropolitana

Estudio de las transformaciones urbanas  
en los municipios de AMBA



El CEM es un consorcio de cooperación conformado por la Universidad Metropolitana para la Educación y el Trabajo, la Universidad Nacional Arturo Jauretche y la Universidad Nacional de Hurlingham. Su objetivo es analizar el desarrollo metropolitano con una fuerte impronta interdisciplinaria. Articula con los distintos institutos, núcleos, departamentos, docentes e investigadores de las universidades que lo conforman.

## Ribera Metropolitana

Estudio de las transformaciones urbanas  
en los municipios de AMBA

Centro de Estudios Metropolitanos

Área Urbana

### Autoras

Natalia Acevedo

Pía Barreda

Victoria Frascarelli

### Edición

Constanza Alvaredo

Guadalupe Granero Realini

Julieta Sragowicz

Agradecemos la dedicada revisión y los intercambios generosos con **Belén Demoy, Marisa Giorno, Ezequiel Martínez, Martín Motta y Marina Wertheimer**, colegas con larga trayectoria y conocimientos diversos que han permitido mejorar, ampliar y repensar los contenidos de esta investigación.

# ÍNDICE

<b>Prólogo</b>	<b>4</b>
<b>Introducción</b>	<b>7</b>
Tensiones sobre el acceso al río en las políticas públicas	
<b>Primera parte</b>	<b>13</b>
La configuración histórica del territorio ribereño	
<b>Segunda parte</b>	<b>23</b>
Abandono y revalorización privatista: la ribera metropolitana en la era neoliberal	
<b>Tercera parte</b>	<b>59</b>
Aportes para el abordaje metropolitano de la ribera	
<b>Anexo</b>	<b>63</b>
<b>Notas</b>	<b>65</b>
<b>Bibliografía</b>	<b>73</b>

## PRÓLOGO

4

La relación entre Buenos Aires y el Río de la Plata es fundante. Ha atravesado toda la historia de su desarrollo territorial como un tema recurrente de la planificación urbana, pero también del imaginario social, de la literatura, del cine, de la cultura popular. El hecho de que hoy siga vigente en el debate de las políticas públicas no es sólo producto de esa larga trayectoria sino también de dinámicas y fenómenos que se han desplegado en los últimos años y que hoy plantean nuevos conflictos. Su abordaje demanda estudiarlos y comprenderlos pero, sobre todo, disputar políticamente el sentido que adquiere esa relación constituyente del Área Metropolitana de Buenos Aires.

La disputa política actual sobre la ribera metropolitana tiene dos dimensiones centrales: la del proceso de urbanización y la de la gestión de la crisis climática. En ambos casos, Argentina ha asumido compromisos globales, como la Nueva Agenda Urbana y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que consagran principios de justicia socio-ambiental y establecen lineamientos y metas para ordenar las acciones de la política pública. Aún sin un marco legislativo nacional y con escasas leyes provinciales que dispongan directrices para el ordenamiento territorial, la labor pública del Estado para normar el uso del suelo y planificar su desarrollo priorizando su función social es la base de las acciones que regulan cómo los intereses privados están obligados a cumplir con el interés general. Al pensar la ribera metropolitana como un paisaje colectivo, como un bien común que incide en la calidad de vida de sus habitantes, las decisiones en materia de desarrollo urbano interpelan a los Estados en su capacidad para conducir ese proceso con el objetivo de garantizar el acceso, uso y disfrute de todas las personas. Asimismo -y a pesar del desafío pendiente en materia de articulación del ordenamiento territorial y el ambiental- la Ley General de Ambiente aborda cuestiones que desde el manejo del entorno natural convocan a orientar los procesos antrópicos cuidando y respetando el rol de los ecosistemas en la reproducción de la vida. Esto supone un llamamiento fuerte a repensar el proceso de urbanización en sus ciclos de producción, circulación y consumo.

La investigación llevada adelante desde el Centro de Estudios Metropolitanos se inserta en una trayectoria amplia de variados referentes, instituciones y organizaciones sociales que vienen trabajando activamente diversos aspectos de esa relación entre la ciudad y su río. Desde el diálogo con la gestión iniciado en los noventa con la Fundación Ciudad, a través de estudios y proyectos, hasta los insumos de visualización y análisis del Observatorio Metropolitano del Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo -como la reciente cartografía sobre la venta de tierras y los proyectos inmobiliarios costeros en la Ciudad de Buenos Aires- pasando por los desarrollos de José Dadón y su equipo de investigación en la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA, entre tantos otros, dan cuenta de la multiplicidad de espacios de producción de información, análisis y desarrollo de propuestas que generan insumos permanentes para la formulación y diseño de políticas públicas.

5

También son centrales los colectivos que, como el Observatorio del Derecho a la Ciudad o el Colectivo de Arquitectas, disputan el accionar de los gobiernos no sólo con insumos técnicos sino también movilizandoy organizando a la ciudadanía en torno a procesos que sistemáticamente pretenden excluir y soslayar los intereses sociales. El esfuerzo de las organizaciones para concientizar ha instalado la importancia del río como un elemento que, a pesar de las innumerables intervenciones en el paisaje costero, es el único sistema que mantiene una dinámica totalmente natural y que, en ese sentido, cumple funciones estructurales para la vida en el área metropolitana.

El avance de una dinámica de urbanización dominada por la lógica especulativa, que convierte el espacio costero en una nueva frontera del desarrollo inmobiliario, se despliega junto a gobiernos cuyo rol se desdibuja entre la falta de planificación urbana-ambiental, la descoordinación de las gestiones, la precariedad de capacidades orientadas a la gestión de bienes comunes y, directamente, la atención explícita a intereses privatistas.

Frente a este escenario, que lesiona los derechos ciudadanos a disfrutar de un espacio público donde se preserven las condiciones ecosistémicas que le dan sustento y sentido, esta investigación busca, mediante un aporte a una mejor gestión del territorio, aunar esfuerzos con las luchas urbanas que continúan disputando el uso social y ambientalmente justo de la ribera metropolitana.



## INTRODUCCIÓN

# Tensiones sobre el acceso al río en las políticas públicas

Las costas son lugares de fuerte interacción entre las ciudades y el ambiente, territorios de interfase donde se manifiestan crecientemente las tensiones que emergen del proceso de urbanización y se cristalizan diversos conflictos ambientales, sociales y económicos en torno a cómo se organizan esos espacios. El proceso histórico de litoralización, de despliegue antrópico sobre esos bordes de naturaleza, somete a las áreas ribereñas a mayor presión poblacional y localización de más usos; con mayor intensidad en las ciudades neoliberales, la demanda de terrenos para desarrollos inmobiliarios ha exacerbado las disputas sobre el escaso suelo disponible en tanto recurso clave para el desarrollo de espacios públicos.

En las últimas décadas, esto ha planteado debates a escala global sobre la relevancia que tomaron los frentes costeros ante las tendencias privatizadoras. En Buenos Aires,

diversos episodios recientes como la “invasión” de carpinchos en el barrio privado Nordelta en Tigre, o el conflicto social en torno al proyecto de modificación de la normativa de Costa Salguero y Punta Carrasco en la Ciudad de Buenos Aires, volvieron a poner en primer plano las tensiones estructurales en el litoral metropolitano. La visibilidad mediática de algunos de estos acontecimientos tiene por detrás una trama extendida de dinámicas que continuamente interpelan cómo, desde las políticas públicas, se gestiona la configuración del espacio público como un bien común. En lo específico de la ribera metropolitana, implica pensar cómo las decisiones de los gobiernos han tendido a una creciente pérdida de acceso ciudadano a la costa, tanto por procesos materiales de privatización del territorio litoraleño como por construcciones simbólicas que van en detrimento del ideario sobre el rol del río como espacio colectivo.

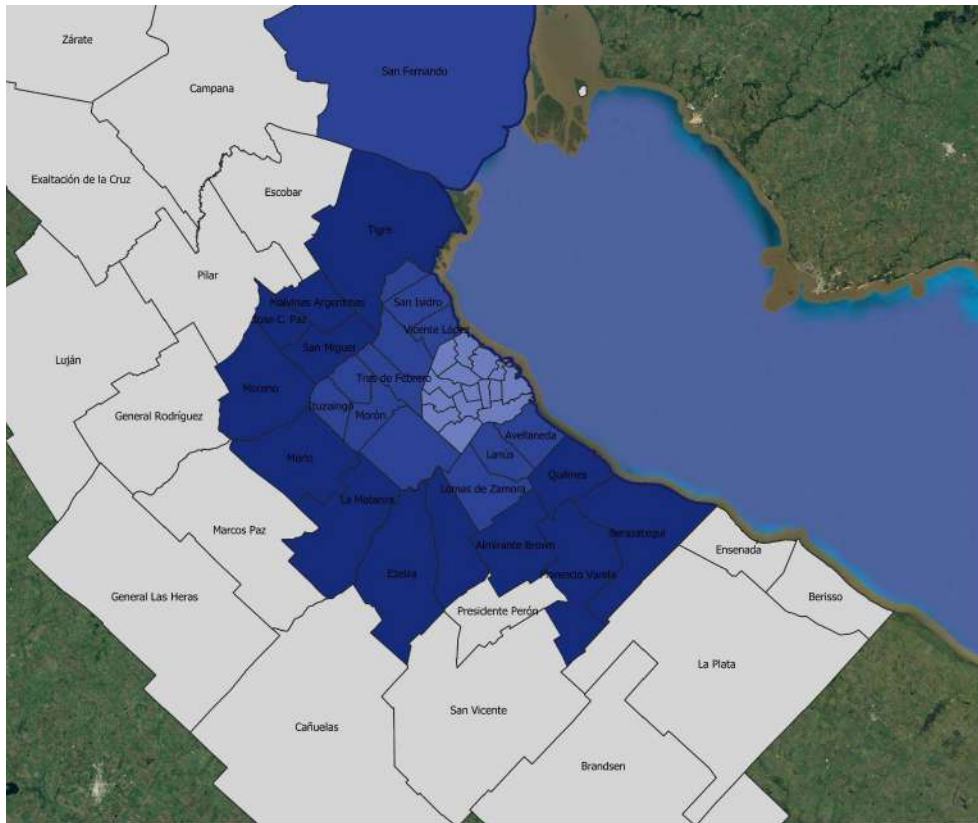
Hablar de privatización supone construir una mirada donde no hay consensos unívocos ni definiciones cerradas. Siguiendo los aportes de Nora Rabotnikof, hay por lo menos dos criterios tradicionales que pueden contribuir a pensar la problemática de la ribera metropolitana. Por un lado, el que remite a lo privado en tanto interés individual y define a lo “público” como lo que atañe a la utilidad común, al interés colectivo, de tal manera que se vuelve sinónimo de “político”. Por el otro, lo privado se entiende como lo que se sustrae a la disposición de los otros, en oposición a lo público en tanto que accesible a todos, aquello que al no apropiarse individualmente está distribuido y abierto a la comunidad. En ese cruce se atraviesan nociones de uso, de accesibilidad, de dominio del suelo, derecho al paisaje; en la ribera, incluso, es preciso pensar la discusión de lo público a la luz de la *bañabilidad* como una característica que define la misma identidad de ese espacio de río. Así, la reflexión sobre las transformaciones de la ribera metropolitana demandan sucesivas capas de análisis para visualizar en qué medida, con qué formas y cuáles intereses se despliega esa tensión entre lo público y lo privado.

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)<sup>1</sup>, con casi quince millones de habitantes, es el aglomerado más poblado de Argentina. En las últimas décadas, los municipios costeros que la componen comenzaron a implementar medidas de revalorización del área litoral que consolidaron paseos públicos y, a la par, expandieron nuevos usos privados, transformando áreas degradadas u ociosas, cuya valorización ha sido concebida como una forma de generar ingresos para los gobiernos locales. Este proceso fue acompañado por cambios en las dinámicas de grupos sociales de ingresos medios y altos que comenzaron a demandar nuevos proyectos urbanos relacionados al imaginario de contacto con la naturaleza, seguridad y exclusividad, dando lugar al surgimiento de

grandes proyectos urbanos, mega emprendimientos y desarrollos inmobiliarios en las zonas costeras. En la actualidad nos encontramos frente a un contexto de gran artificialización de la costa, donde una superficie significativa del AMBA avanza sobre humedales y sobre la costa del río, como uno de los ejes preferenciales de la inversión privada desde el boom de la construcción de la década de 1990 (Mignaqui, 1998), causante además del alza sostenida del precio del suelo. Mientras que en los municipios ribereños del sur (Avellaneda, Quilmes y Berazategui) el paisaje costero conserva características silvestres, con menor ocupación antrópica y mayor presencia de la selva ribereña, en la costa norte (Vicente López, San Isidro, San Fernando y Tigre) el valor cada vez mayor de las propiedades frente al río llevó a la concesión o privatización del 70% de la línea de costa (Dadon y Oldani, 2017). De manera similar, en la Ciudad de Buenos Aires, los usos privados y concesionados abarcan el 72% de la superficie ganada al río mediante rellenos (Martínez, 2010).

Ante la profundización de este modelo de ocupación territorial, es preciso recuperar la idea de que el río y la ribera constituyen un patrimonio de espacio público común a todos los habitantes y revisar cómo la gestión pública del territorio, muchas veces acompañada por ausencia de planes e instrumentos normativos adecuados que orienten el desarrollo urbano y, también, deficiencias presupuestarias de los municipios, contribuyen a que las reservas de tierra no construidas sean objeto de presión y demanda privada. Pero, además, es necesario pensarlo analizando como contracara la presencia de terrenos vulnerables, propensos a sufrir inundaciones y que, a su vez, se han ido deteriorando por el declive de los usos





**Imagen 1.** Área Metropolitana de Buenos Aires

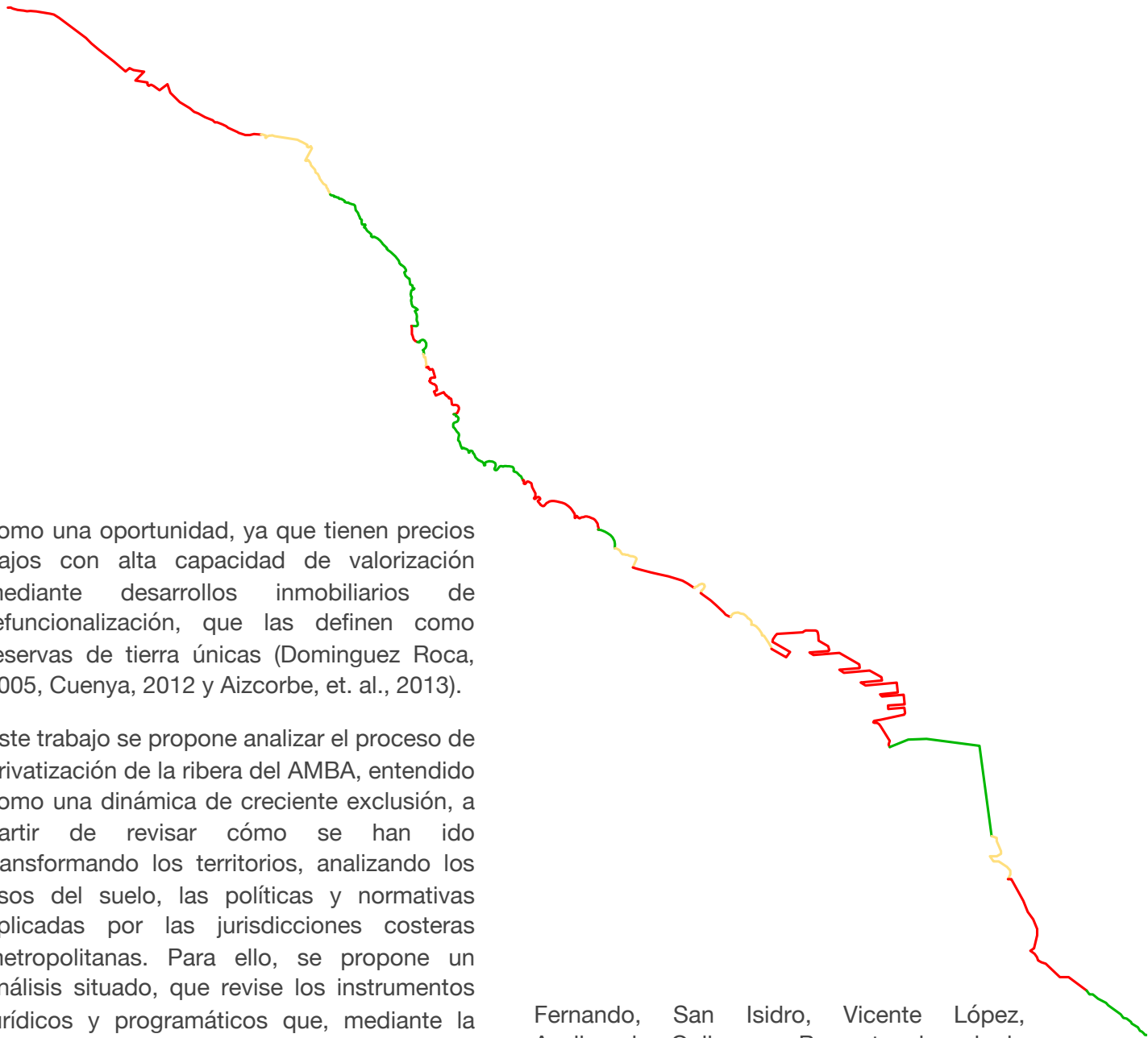
Fuente: Elaboración propia

industriales y de los servicios que prestaban en el AMBA, quedando muchas veces abandonados y convirtiéndose en el único suelo disponible para los sectores populares que sólo pueden acceder a la vivienda mediante mercados informales en villas y asentamientos.

Por otro lado, estos procesos se ven complejizados por la fragmentación institucional a escala metropolitana, que emerge de la desarticulación entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los municipios que conforman el aglomerado. En tanto los planes de desarrollo se implementan con baja o nula coordinación entre partidos vecinos, la carencia de una visión y estrategia de gestión integradas dificultan la reducción de los impactos socioambientales, la preservación de los servicios ecológicos y el equilibrio en el reparto de usos y actividades (Dadon, 2020, Dadon, 2015 y Oldani, 2015). A su vez, en la

medida en que cada gestión local asume con un modelo de ciudad y un enfoque particular con relación al ambiente, al espacio público y a cómo usar el espacio de la ribera, se multiplican las discontinuidades y cambios en materia de políticas territoriales (Mignaqui, 2015). Este panorama complejo de gestión se completa con la existencia de terrenos de dominio público provincial y nacional que obliga a coordinar criterios entre los tres niveles de gobierno, a pesar de que las municipalidades concentran facultades de ordenamiento territorial en la zona costera.

Ante este escenario complejo, la caracterización de las áreas costeras varía de acuerdo a las diferentes representaciones sociales que sobre ellas se construyen. En algunos casos se presentan como un problema, en tanto son zonas abandonadas y degradadas; en otros, son consideradas



como una oportunidad, ya que tienen precios bajos con alta capacidad de valorización mediante desarrollos inmobiliarios de refuncionalización, que las definen como reservas de tierra únicas (Dominguez Roca, 2005, Cuenya, 2012 y Aizcorbe, et. al., 2013).

10

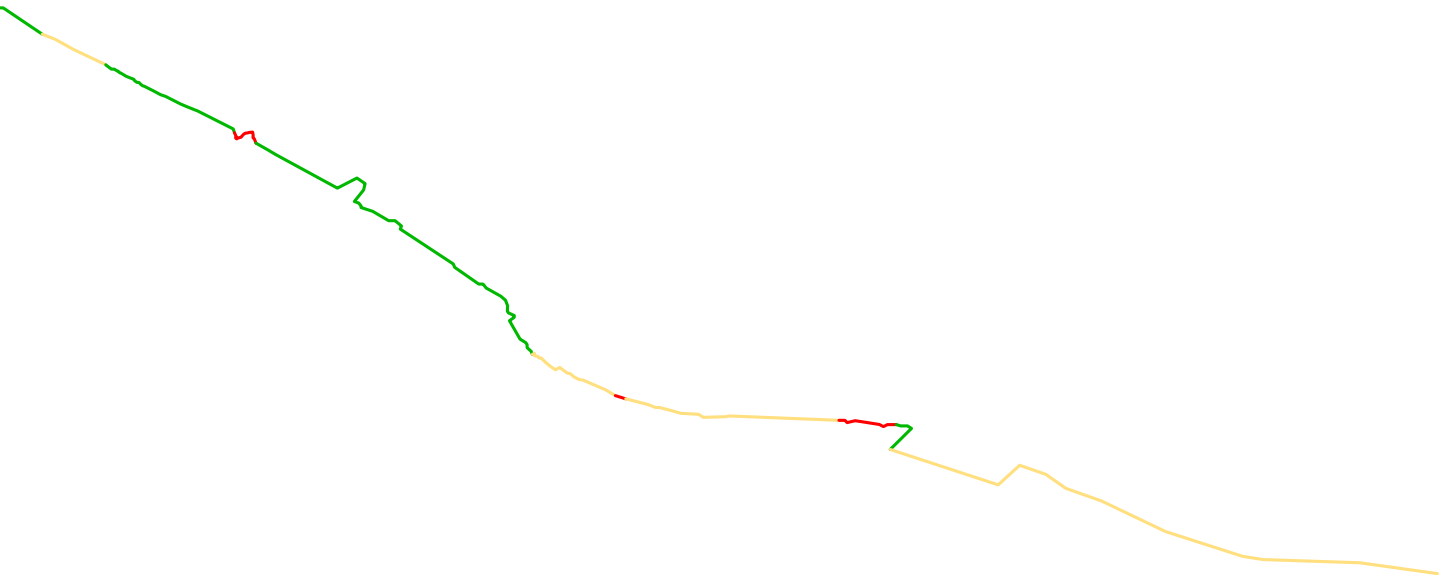
Este trabajo se propone analizar el proceso de privatización de la ribera del AMBA, entendido como una dinámica de creciente exclusión, a partir de revisar cómo se han ido transformando los territorios, analizando los usos del suelo, las políticas y normativas aplicadas por las jurisdicciones costeras metropolitanas. Para ello, se propone un análisis situado, que revise los instrumentos jurídicos y programáticos que, mediante la definición de usos en el territorio, facilitaron el proceso de privatización del área ribereña. Estas transformaciones territoriales se analizan atendiendo a contextos político-económicos específicos en los cuales, además, el campo disciplinar de las ideas urbanísticas también ha interpelado al desarrollo territorial desde iniciativas diversas, como planes y concursos, donde el tema de la relación con el río es central.

Con este objetivo, se analizarán las áreas costeras de los municipios de Tigre, San

Fernando, San Isidro, Vicente López, Avellaneda, Quilmes y Berazategui y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires<sup>2</sup> con el foco en los cambios entre el libre acceso a la costa y los proyectos privados, a medida que el espacio costero se torna un bien cada vez más escaso. Esta investigación busca aportar un estudio sistemático que, más allá de la hipótesis generalizada de una privatización de la ribera del AMBA, revise con una visión integral las distintas lógicas territoriales que se han desplegado y las configuraciones que actualmente definen la relación entre quienes habitan el aglomerado y el río.

**Imagen 2.** Línea de costa

Clasificación experimental de accesibilidad para el análisis de la privatización de la ribera metropolitana, a partir del relevamiento de usos de suelo de cada normativa jurisdiccional.





Costa Avellaneda (2021). Foto: Sofia Lisman

## PRIMERA PARTE

# La configuración histórica del territorio ribereño

### Las huellas que marcaron la organización espacial de Buenos Aires

El desarrollo de Buenos Aires estuvo signado, desde su origen, por la condición de su implantación; tal como lo plantea Varas (2006), en la configuración inicial de la ciudad y los modos de ocupación de la ribera coexistieron dos visiones. Por un lado, aquella mirada expansiva, en la que predominaba una concepción de la ciudad bifronte: la pampa y el río. Por el otro, una visión en la que prevaleció la inserción internacional y una perspectiva de la ciudad puerta-puerto, ya sea en relación a la conquista hacia el interior del vasto territorio como a la puerta de salida de las riquezas al Nuevo Mundo. Varas destaca que ambos paradigmas configuraron el desarrollo de la ciudad y su expansión territorial, produciendo un crecimiento ilimitado de la misma y una artificialización de los territorios de borde<sup>3</sup>.

La estructuración de la zona portuaria fue, por lo tanto, determinante en la configuración urbana. En 1771, luego de la presentación de más de cincuenta proyectos para la realización de un puerto, el Ingeniero Francisco Cardozo produjo el primer diseño de la dársena. La construcción se inició recién en 1857 y fue la primera obra de infraestructura de toda la costa, que incluyó la Aduana Nueva de Taylor y la estación del ferrocarril. Esto permitió la disponibilidad y el movimiento de recursos económicos que, a medida que tendieron a concentrar la riqueza y consolidaron una nueva dinámica del puerto y de la aduana, habilitaron la ampliación del equipamiento, la infraestructura y el parque edilicio. El desarrollo fue acompañado por transformaciones intensas de los espacios y edificios públicos entre 1880 y 1930, que reafirmaron el carácter hegemónico del área central. Se proyectaron ensanches de las principales calles de la ciudad para nuevas

13

Primer fuerte en  
Buenos Aires



1725

Primer muelle en  
Buenos Aires



1755

Primer diseño de la dársena  
del Puerto de Buenos Aires



1771

Puerto de San Isidro



1825



avenidas, y las plazas, parques y monumentos fueron recreados en el paisajismo francés, desarrollando un gran sistema de espacios públicos<sup>4</sup>. En 1887 comenzaron las obras de relleno de la costa desde la calle Córdoba hasta la boca del Riachuelo y en 1898 se terminó de construir el puerto de Buenos Aires en los terrenos que hoy forman el barrio de Puerto Madero, un relleno de aproximadamente 350 hectáreas, que se conecta con la ciudad por cuatro diques y dos dársenas de acceso para los barcos.

Hacia el norte, desde 1825, San Isidro ya era un puerto alternativo al de Buenos Aires para la provisión de leña y fruta, fortalecido por la construcción del Ferrocarril del Norte que en 1865 llegó a Tigre. A mediados del siglo diecinueve y sobre todo durante la epidemia de la fiebre amarilla en el año 1871, se habían construido grandes mansiones, casas-quintas de familias adineradas de Buenos Aires que luego pasaron a ser segundas residencias -muchas de las cuales hoy forman parte del patrimonio arquitectónico del distrito-, donde a principios del siglo veinte se radicaron distintos clubes náuticos en la zona, como el “Tigre Sailing Club” y “Regatas la Marina”. El actual Museo de Tigre supo albergar en 1880 los Talleres de la Marina, que fueron los primeros obradores de mecánica con los que contó la armada, con una localización estratégica en los márgenes del río. La instalación del dique seco en el puerto consolidó el desarrollo de la actividad comercial y la instalación de talleres, compañías navieras e industrias vinculadas a la actividad náutica. En esa época, San Fernando también se consolidaba como destino privilegiado con el desarrollo de suburbios ricos que se habían formado a partir de loteos en zonas de quintas alrededor de las estaciones, donde posteriormente se

desarrollarían usos recreativos como la inauguración del Club San Fernando en 1923 (Yujnovsky, 2000).

Estos primeros procesos de desarrollo urbano moderno que configurarían el área metropolitana encontraron, hacia principios del siglo veinte, un hito significativo en materia de planificación urbana que lo constituyó el primer plan de ordenamiento territorial, conocido como Plan Noel<sup>5</sup>. Esta iniciativa de 1925 contempló intervenciones en toda la costa de la Ciudad de Buenos Aires, con el objetivo de controlar el crecimiento urbano de forma racional, asegurar el saneamiento, graduar la densidad y el carácter de cada uno de los barrios y recuperar el río y la identidad histórica de la ciudad. La concepción del plan urbano se desarrolló sobre la base de ideas vinculadas a la consolidación de la centralidad y al incipiente crecimiento metropolitano que implicaba tanto la definición de nuevas escalas y calidades de espacio público en torno a la organización del centro, como a poner en valor las costas (Varas, 2006). A pesar de la importancia del intento de urbanización de la zona aledaña al Puerto Nuevo, la iniciativa fracasó y la crisis de 1930 estancó el proceso de urbanización del área que, entre otras cosas, suponía la adquisición por parte del gobierno nacional de terrenos que estaban en manos de la empresa Catalinas S.A. (De Virgilio, 2018).

De esta forma, la costanera norte de la ciudad quedó fragmentada por las distintas visiones políticas y la desconexión de los sectores en crecimiento. Por un lado, quedaban los nuevos terrenos ganados al río y las obras del puerto y, por el otro, las obras de la Avenida Costanera que habían sido iniciadas en 1926 y que finalizaron recién en 1940. El territorio

14



quedó dividido por las grandes estaciones terminales de los ferrocarriles que llegaban al barrio de Retiro para conectarse con las instalaciones del puerto. La urbanización de la costanera porteña hacia el sur, en cambio, estuvo ligada desde sus inicios a las actividades industriales y a la cercanía del Riachuelo, de donde las industrias utilizaban el agua y hacia donde vertían sus residuos. La topografía del área, anegable por ser una zona de bañados, el uso del suelo predominantemente industrial y el desarrollo de barrios populares y zonas residenciales precarias, mantuvieron a la ribera sur al margen de la temprana especulación inmobiliaria. Sin embargo, la zona se constituyó como un área de espacios públicos populares de alta concurrencia que, a pesar de las instalaciones semi abandonadas de Puerto Madero y la dificultad de llegada al lugar, mantendrían su convocatoria popular por varias décadas (De Virgilio, 2018).

### Crecimiento metropolitano: cambios y consolidación de usos en las costas del área metropolitana

Mientras los primeros planes y propuestas para Buenos Aires imaginaban diversos abordajes para la relación entre la ciudad y el río (ver apartado 1), los usos que se localizaron en la ribera de Buenos Aires a lo largo del período agroexportador fueron principalmente los relacionados a actividades de ocio, productivas y portuarias. Entre las décadas de 1930 y 1970, durante el proceso de industrialización por sustitución de importaciones -impulsado por el contexto mundial de entreguerras y de crisis económica, la expansión del capital nacional y las inversiones extranjeras directas- trajo como consecuencia el establecimiento de un

importante número de pequeñas y medianas empresas en la Capital Federal y los partidos vecinos. Junto con una fuerte demanda de fuerza de trabajo que atrajo una población migrante proveniente del interior del país, esto constituyó la primera gran expansión física de la periferia (Calello, 2000 y Acsebrud y Wertheimer, 2016).

La continua migración de la población rural a la ciudad, llevó a que muchas familias quedaran marginadas del mercado residencial formal y construyeran su vivienda de manera precaria en terrenos ocupados irregularmente que comenzaron a conformar las entonces llamadas "villas miseria". El asentamiento marginal era visto como una solución de carácter transitorio para las familias pero, luego, con la crisis económica, producto del agotamiento del modelo sustitutivo de importaciones, se transformó en una situación de carácter permanente (Di Virgilio, 2014). La suburbanización de los trabajadores se vio incentivada también por una serie de medidas como las políticas de distribución del ingreso, la creación del Banco Hipotecario que facilitó créditos para la adquisición de viviendas y terrenos para la construcción, la oferta de loteos económicos y los subsidios en las tarifas del transporte que facilitaban el desplazamiento masivo de los trabajadores (Maceira, 2012, Calello, 2000 y Acsebrud y Wertheimer, 2016). Los loteos económicos, sobre todo, fueron el medio a través del cual la población de bajos ingresos logró el acceso a la propiedad legal de la tierra en los municipios del AMBA y significó la ocupación desmedida de nuevo suelo urbano con escasa infraestructura de servicios públicos y planificación territorial por parte de los gobiernos locales (Di Virgilio, 2014, Acsebrud y Wertheimer, 2016 y Cirio, 2016). Por otro lado, el crecimiento demográfico urbano desplazó la instalación

Balneario Municipal de Quilmes



1911

Proyecto Benito Carrasco



1914

Primer cine sonoro en rambla y piletas de agua salada en Quilmes



1917

Balneario en Costanera Sur de la Ciudad de Buenos Aires



1918

Puerto de Olivos



1920

de las grandes empresas y zonas industriales hacia fuera de los límites de la Ciudad configurándose el llamado “cinturón industrial” (Pradilla Cobos, 2010, Maceira, 2012 y Calello, 2000)<sup>6</sup>.

Los municipios costeros del norte centraron su expansión y consolidación a través de las vías de transporte, principalmente del ferrocarril Mitre y posteriormente de la autopista Panamericana, que en 1955 inauguró el tramo desde la Avenida General Paz hasta la calle Pelliza en Vicente López. Este último hito promovió, sobre todo, la instalación de industrias en las proximidades de la autopista y de barrios de viviendas de trabajadores en las cercanías de las industrias. Tanto por su localización a la vera del Río de la Plata y del Luján como por la presencia de la zona isleña del Delta del Paraná, estos municipios fueron sede de muchos clubes deportivos y de regatas y, a su vez, comenzaron a recibir a población de la Ciudad de Buenos Aires de alto poder adquisitivo, quienes localizaron su segunda residencia en sectores cercanos a la costa. En 1921 se fundó el primer espacio para deportes costeros denominado Club Náutico de San Isidro y en 1927 el Club Náutico Olivos y el Yacht Club Olivos. Entre 1920 y 1930 se creó el Puerto de Olivos y se inauguró una escollera, lo que produjo la llegada de la actividad pesquera a la zona. Al lado de la misma comenzó a funcionar el Balneario de Olivos que surgió en un momento donde habían aparecido otros balnearios en la zona, como el de Buenos Aires en Costanera Sur, que se había inaugurado en 1918. La costa de Vicente López también albergó diversos balnearios en toda su extensión por un largo período; incluso en los años sesenta se consolidaron el de El Indio, El Ancla, La Escalerita y Los Ángeles (Wertheimer y Larraquy, 2012).

16

La progresiva ocupación privada y logística de la costa anticipa el proceso de privatización neoliberal que, varias décadas después, se erigiría como un modelo territorial hegemónico.

Mientras tanto, en el Delta la principal actividad económica se orientaba hacia la forestación y la fruticultura; en ese contexto, Tigre comenzó a albergar mayor cantidad de vivienda permanente. En 1935 se creó el Consejo Permanente de Productores Isleños y comenzó a funcionar el Puerto de Frutos, a partir de lo cual fue reconocida como ciudad en 1954, dejando de llamarse Partido de las Conchas<sup>7</sup>. Hacia fines de la década del sesenta aparecieron los boating club que brindaban la posibilidad de contar con vivienda en clubes náuticos, consolidando un modelo habitacional que se desarrollaría exponencialmente en el período neoliberal.

En este periodo, a diferencia de la región norte, en la ribera metropolitana sur no fue tan común la presencia de balnearios y actividades náuticas en el área costera -a excepción de Quilmes- sino que estuvo

Club Náutico de San Isidro



1923

Plan Noel  
Proyecto Jean Claude  
Forestier



1925

Obras Av. Costanera  
Ciudad de Buenos  
Aires



1926

Club Náutico Olivos y  
Yacht Club Olivos



1927

Plan Director Ciudad de Buenos Aires



1929



mucho más influenciada por la expansión industrial y el crecimiento de los barrios de trabajadores con la expansión de las vías ferroviarias. En la costa de Avellaneda se había radicado en 1887 el Dock Sud, una de las zonas industriales más importantes del país, inaugurado de la mano del funcionamiento del Mercado Central de Frutos y de obras en el Riachuelo para permitir el ingreso de buques mercantes de gran calado. Como estrategias territoriales clave para impulsar las exportaciones de materias primas -principalmente a Inglaterra- conformaron una sólida estructura portuaria<sup>8</sup>. El desarrollo industrial que traccionó mano de obra al municipio fue acompañado por las primeras villas desde la década de 1930, como Villa Tranquila, que se formó en 1936 en tierras de propiedad fiscal próximas al centro del partido, sobre terrenos inundables. Atraídos por posibilidades de empleo, sus primeros pobladores trabajaban en frigoríficos, industrias y en el puerto (Raspall, et. al., 2013).

En este contexto de crecimiento urbano, comenzó también el primer período de transformación de la costa de Quilmes. En 1911 se había llevado adelante la construcción del primer balneario de la República Argentina y la rambla a orillas del Río de La Plata, con equipamientos para el ocio y esparcimiento que atraían a turistas (Acsebrud, 2016 y Cirio, 2016)<sup>9</sup>. Este periodo de transformación contó también con la inauguración sobre la rambla del primer cine sonoro al aire libre de la Argentina en 1917 y la construcción sobre el Río de la Plata de las piletas con agua salada y los más de cuatrocientos vestuarios individuales diez años después. Por otra parte, y al igual que ocurrió en el resto del AMBA, Quilmes experimentó durante esta etapa un rápido crecimiento urbano horizontal, discontinuo y desestructurado con escasa infraestructura

resultante de los loteos populares, que se localizaron principalmente en las actuales localidades de Bernal Oeste, Quilmes Oeste, y San Francisco Solano (Cirio, 2016). En 1938 se fundó el Pejerrey Club de Quilmes y en 1957 se inauguró el primer tramo de ciento cinco metros del actual muelle de pesca, al que se agregaron otros ciento cinco metros diez años después. En Bernal se fue dando una ocupación del espacio vinculada a las propiedades naturales del suelo para el cultivo frutihortícola, así como también se desarrolló cierta actividad pesquera con fines comerciales (Acsebrud, 2016). En 1936 se construyó un aeródromo de la empresa alemana “Sindicato Cóndor” que implicó una fuerte intervención para evitar las consecuencias de la crecida del río elevando el nivel del suelo y edificaciones privadas que comenzaron a interrumpir el libre acceso al río (Acsebrud, 2016).

La revisión de las transformaciones territoriales a lo largo de las primeras siete décadas del siglo veinte evidencia lógicas de ocupación diversas que, a grandes rasgos, permiten estructurar el aglomerado metropolitano en tres zonas con fuertes improntas: la ribera norte, asociada a usos de esparcimiento y ocio de clases acomodadas de la entonces Capital Federal, la ribera sur con usos industriales dominantes que con el correr de los años dieron paso a una costanera popular, y la ciudad central, con una ribera fuertemente atravesada por la cuestión logística del puerto y las grandes obras de infraestructura y transporte. Esta configuración constituyó una matriz fuerte del proceso de consolidación metropolitana que se desplegaría sobre finales del siglo veinte y, en alguna medida, la progresiva ocupación privada y logística de la costa anticipa el proceso de privatización neoliberal que, varias décadas después, se erigiría como un modelo territorial hegemónico.

Puerto de Frutos en  
Tigre



1935

Villa Tranquila  
Aeródromo Sindicato  
Cóndor



1936

El Pejerrey Club de  
Quilmes



1938

Proyecto aeropuerto de  
Ciudad de Buenos Aires



1945

Parque Pereyra  
Iraola



1949

## APARTADO 1

**La planificación urbana interpelando al desarrollo territorial del siglo veinte**

En el campo de las ideas urbanas que acompañaron el desarrollo territorial de esta época, es significativa la sucesión de planes y propuestas de planificación que se desplegaron sobre la ciudad de Buenos Aires entre la década del veinte y los setenta y que sentaron las bases de los debates urbanos que atravesarían todo el siglo veinte.

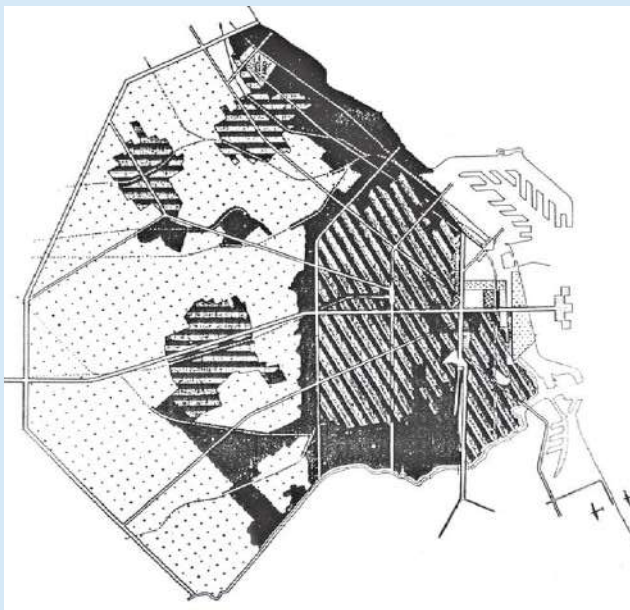
A principios del siglo 20, la ciudad de Buenos Aires condensaba una alta ocupación del suelo central, concentrando diversas problemáticas urbanas, entre ellas las relacionadas al saneamiento y la salubridad. En este marco, en 1914, se presenta el “Plan de Embellecimiento” para los municipios de Vicente López, San Fernando, San Isidro y Las Conchas, una iniciativa que promovía la localización de nuevos parques sobre extensiones periféricas a la ciudad para cualificar el borde costero y oxigenar el tejido. El proyecto propuso una ancha avenida que comunicaba el Tigre con la ciudad de Buenos Aires a través del espacio público. Décadas más tarde, el trazado se desarrollaría como el “Tren de la Costa”.(Tella,1996)

En 1925 Jean Claude Forestier, desarrolló un proyecto para la Costanera Norte de la ciudad, que intentaba conectar la zona costera a través de una red de comunicaciones con la trama urbana y una serie de equipamientos y paseos peatonales. Forestier diseñó además un parque lineal para la Costanera Sur, que conectaba con el área del Balneario Municipal y conformaba un paseo ribereño que se superponía con la propuesta urbana de Benito Carrasco (1914) y el espigón de la Dirección de Ingenieros (1921).

De acuerdo a Varas, el impacto de la lógica científicista de los eventos naturales y sociales sobre la planificación territorial gestó un nuevo paradigma a la luz de la vanguardia del movimiento moderno; desde esta perspectiva, el ordenamiento del territorio fue concebido como un proceso racional de organización de componentes urbanos. En términos morfológicos, esto se traducía en una geometría ortogonal de los trazados, determinada por la eficiencia en los usos y la movilidad; este modelo de implantación permitía, por otro lado, su reproducción sistemáticamente (2006). En ese marco, Le Corbusier, luego de su estadía en Buenos Aires en 1929, dejó asentados los ideales y lineamientos básicos que, tiempo después, se desarrollarían en el Plan Director para la Ciudad. En las formulaciones originarias las propuestas urbanas apuntaban a concentrar la ciudad, transformar el tejido de la zona central, reorganizar el sistema vehicular, revalorizar la zona sur, zonificar en base a una distribución especializada de las actividades e incorporar nuevas áreas verdes de esparcimiento.

Una de las principales novedades que tenía el plan, era la incorporación del automóvil en la redefinición de la antigua manzana de ciento veinte metros de lado, por otra de cuatrocientos metros o más. Cada unidad de la nueva malla agrupaba nueve manzanas y, en una última etapa, las autopistas estarían construidas a cinco metros de altura. Los arquitectos Hardoy y Kurchan, quienes desarrollaron el proyecto, establecieron como las principales directrices del Plan una zonificación funcional, la liberación del suelo urbano para la recreación y el verde, y el rol de los equipamientos urbanos y la infraestructura para la consolidación contemporánea de la ciudad (Varas, 2006).

**Imagen 3.** Plan Director para Buenos Aires (Le Corbusier)



Fuente: GCBA

**Imagen 4.** Proyecto Aeropuerto de Buenos Aires (Amancio Williams)



Fuente: Archivo Amancio Williams

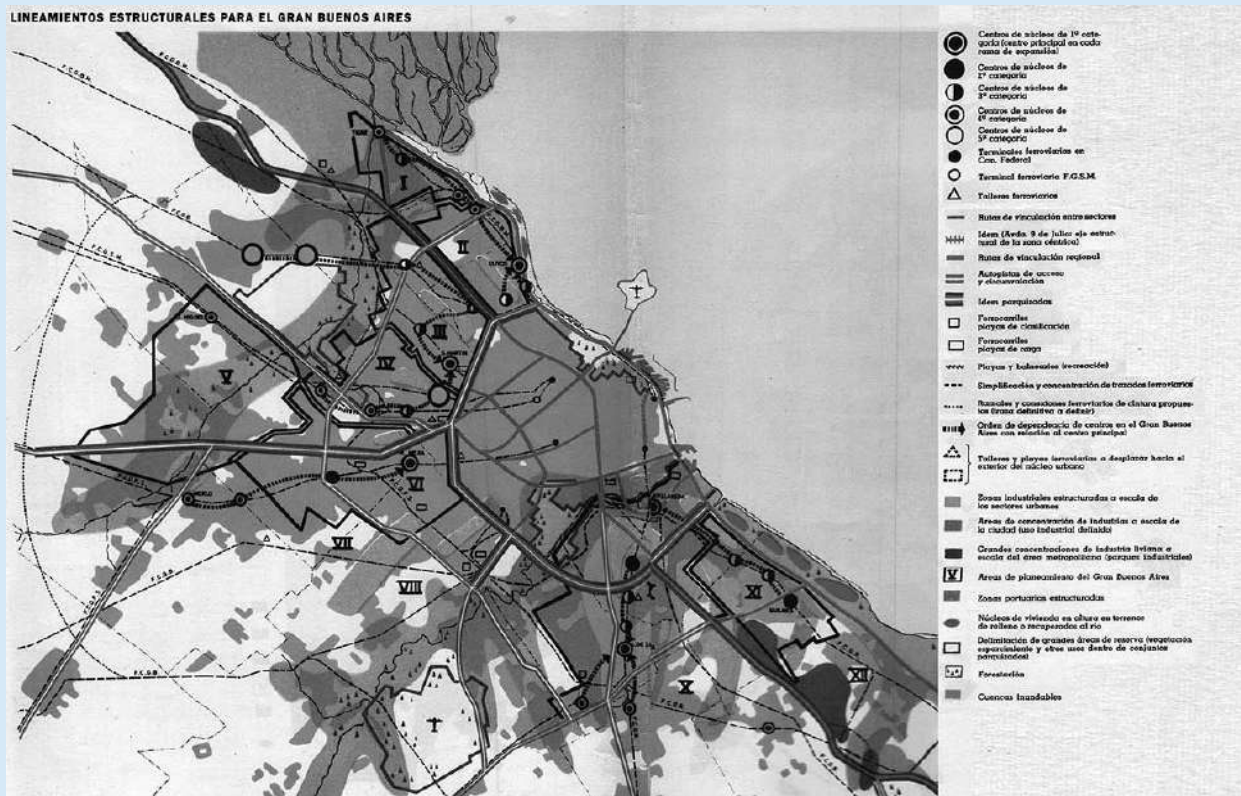
Si bien no fue construida, esta propuesta ejerció una influencia significativa en los años posteriores a partir de la relevancia del Río de la Plata como un factor de potencialidades para el desarrollo urbano. El río como un eje, pensado en su articulación del territorio, se proyectaba como una red que vinculaba los elementos de la ciudad. Maiztegui resalta que “por primera vez, el río se resignificaba y recuperaba su simbolismo primitivo” con un gesto fuerte de articulación con la vida urbana al rematar el eje principal este-oeste en la ‘Cité des Affaires’ (Ciudad de Negocios) (2019).

En 1945, Amancio Williams desarrolló una propuesta para el nuevo aeropuerto de Buenos Aires que puso en evidencia cómo una simple intervención puntual podría potenciar el vínculo de la ciudad con su río. El proyecto contemplaba una estructura espacial, construida a unos treinta metros sobre el lecho del Río de la Plata, desde la cual despegarían y aterrizarían los aviones. Esas plataformas se conectaban con la ciudad a través de pistas colgantes, permitiendo la circulación de automóviles, camiones y peatones, vinculando el aeropuerto directamente al borde continental. Esto no solo permitía tener el servicio aéreo muy cercano a la zona céntrica sin ocupar

superficie continental, sino que establecía un flujo de personas sobre el elemento fluvial que resignificaría el Río de la Plata. El proyecto no suponía rellenos sobre la costa, ni la construcción de una isla artificial, ya que según la memoria descriptiva, las plataformas colgantes serían toda la estructura del mismo, una idea innovadora para la época.

Teniendo como antecedente las ideas promulgadas sobre el urbanismo moderno de los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna) y las experiencias inglesas de la planificación de la segunda posguerra, la Organización del Plan Regulador para Buenos Aires (OPRBA)<sup>10</sup> propuso entre 1957 y 1962 los lineamientos Estructurales para el Gran Buenos Aires. En 1958, el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires estudió en profundidad la conformación geográfica del territorio metropolitano y manifestó la preocupación por la expansión urbana sobre las áreas productivas como consecuencia no de un incremento en el número de habitantes sino de una inadecuada estructura territorial. El plan proponía estimular las áreas rurales para consolidar los centros urbanos existentes, impulsar las actividades industriales en los núcleos más débiles y establecer una clara delimitación de los espacios urbanos y rurales mediante su reestructuración y ordenación (López-Goyburu, 2017). Promoviendo nuevamente la idea de abrir la ciudad al río, propuso la reestructuración portuaria y el relleno sobre el Río de la Plata de unas cuatrocientas hectáreas dedicadas a usos administrativos, culturales y de esparcimiento (Santaló, 2014).

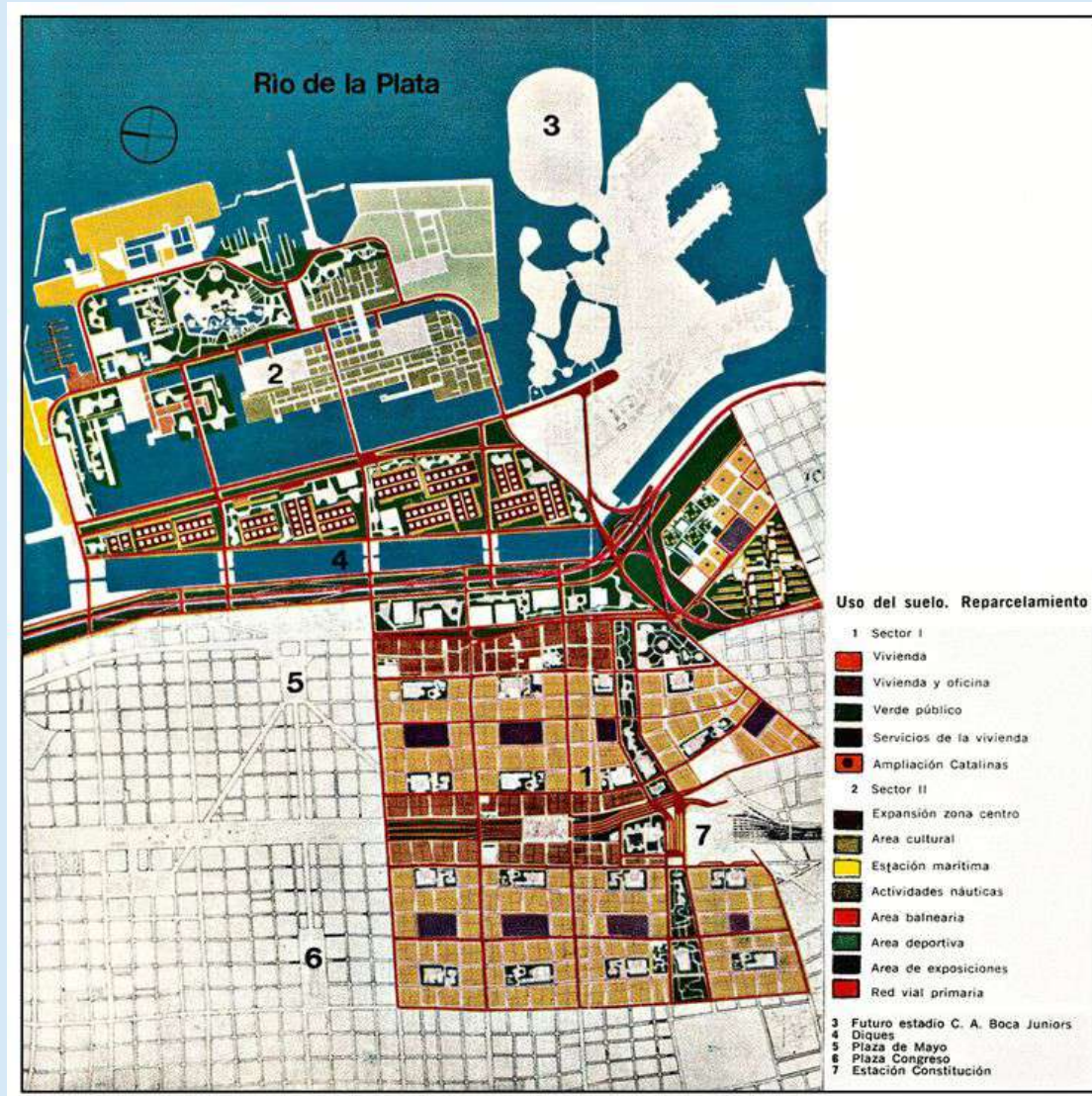
Imagen 5. Lineamientos estructurales para el Gran Buenos Aires (1958)



Fuente: Municipalidad de Buenos Aires



Imagen 6. Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur. Propuestas Sector 2



Fuente: Observatorio Metropolitano

Un último hito significativo en el campo de las ideas urbanísticas de la época lo constituyó el Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur, dirigido por el arquitecto Juan Kurchan en 1970. Su objetivo se centraba en renovar el Barrio Sur de la ciudad, ampliar el área central administrativa sobre los terrenos correspondientes al antiguo Puerto y desarrollar con equipamiento y áreas de esparcimiento el suelo ganado al río. El plan organizaba la revitalización de dos sectores basado en los principios del *zoning* promovidos por el urbanismo moderno; desde allí, promovía una serie de intervenciones que, a través de una adecuación de la red vehicular y del desarrollo de una significativa cantidad de conjuntos arquitectónicos con calidad paisajística, renovarían las áreas funcionales de la ciudad. Lo más relevante del proyecto, dentro de la temática Ciudad-Río, abarcaba las propuestas para el “Sector 2” con la remodelación del área creando espacios de esparcimiento de gran valor paisajístico, que resignificaban los terrenos de Puerto Madero y las nuevas áreas ganadas al río.





Costa Quilmes (2021). Foto: Virginia Turinnetto



## SEGUNDA PARTE

# Abandono y revalorización privatista: la ribera metropolitana en la era neoliberal

Hacia finales de la década del setenta, tras la crisis del modelo industrializador y del estado de bienestar, se consolidó el neoliberalismo en la Argentina, impulsando el pasaje a un modelo económico aperturista, predominantemente importador y con menor redistribución. Esta ruptura fue posible a partir del disciplinamiento social que instauró la más cruenta dictadura cívico militar de la historia del país.

Como plantea Matías Cristobo (2009) la profunda reestructuración política, social y económica que significó esta etapa, iniciada en la década del setenta pero consolidada a partir de los noventa, implicó un nuevo esquema global de inserción en la economía mundial, caracterizado por el endeudamiento externo, la valorización financiera y la concentración de la riqueza. Este paquete fue posible a partir de un conjunto de políticas económicas que garantizaron, a través de un marco legal, el nuevo modelo de acumulación, mediante la

combinación de políticas de ajuste fiscal, privatizaciones de empresas del sector público, achicamiento del Estado, régimen de convertibilidad y apertura de los mercados, tal como lo recomendaba el Consenso de Washington para América Latina. Sin embargo, no se trató únicamente de medidas vinculadas al régimen económico sino de un fenómeno que estructuró una nueva relación entre Estado y mercado, lo que tuvo fuertes efectos excluyentes y una agudización de las desigualdades sociales ya existentes, además de la consolidación de una nueva hegemonía pro-mercado.

El transcurso entre los primeros años de la dictadura y la actualidad ha atravesado distintas gestiones a nivel nacional, así como en los gobiernos locales, cuyas especificidades políticas y económicas son heterogéneas; sin embargo, pensar este período largo en el marco del neoliberalismo capitalista es pertinente para

Tramo desde Av. General Paz hasta Pelliza en Vicente López



1955

Primer tramo de muelle de pesca en Quilmes



1957

Plan regulador de la Ciudad de Buenos Aires



1958

Donación del terreno de Ciudad Deportiva al Club Boca Juniors



1964

Plan de Renovación Urbana de la Zona Sur



1970

las políticas urbanas en tanto el fenómeno estructurador de las dinámicas territoriales es la creciente mercantilización del suelo. Es fundamental partir de esta condición estructural para poder analizar el devenir privatizador de la ribera, aún en gestiones que han planteado estrategias divergentes.

Las políticas urbanas de los primeros años neoliberales, implementadas por el gobierno militar, tuvieron un fuerte impacto socio espacial en toda la región metropolitana de Buenos Aires. La erradicación de villas miseria de la Capital Federal, la construcción de autopistas, la recuperación de espacios verdes como el Cinturón Ecológico y la política de ordenamiento territorial en Capital Federal y Buenos Aires transformaron significativamente el territorio metropolitano. La promoción de relocalización industrial<sup>11</sup> interrumpió los procesos de desarrollo industrial y tecnológico; el cierre de empresas en el conurbano bonaerense marcó un cambio profundo en el territorio con el inicio de una dinámica de degradación territorial y obsolescencia de las infraestructuras (Pintos, 2017). Producto de la crisis provocada por la desindustrialización, una gran porción de la fuerza de trabajo fue expulsada del proceso productivo, degradando las condiciones materiales de su reproducción (Oszlak, 1991; Maceira, 2012; Acsebrud, 2016).

Particularmente en la Capital Federal, durante la gestión de Cacciatore (1976 - 1982), se habían establecido medidas que iban en línea con la política económica que se estaba llevando a cabo a nivel nacional con el proceso militar; no sólo a través de la cesantía y remoción de miles de empleados municipales y de la reorganización administrativa y presupuestaria de la administración municipal, sino también con la restricción del uso del espacio público y

operaciones de infraestructura que limitaran y fragmentaran el territorio. La limpieza de frentes de edificios públicos y privados, la reparación de aceras, la prohibición de venta de productos en las vías públicas, se impusieron como medidas para el cuidado higiénico y estético y la búsqueda de orden de la ciudad, intentando legitimar los procesos de fragmentación espacial (Menazzi Canese, 2012).

### **Normativa urbana y transformaciones territoriales en la última dictadura militar. El abandono del entorno ribereño como antesala de la privatización.**

Las transformaciones territoriales a lo largo del ciclo neoliberal ponen de manifiesto diversos patrones que coexistieron y emergieron de la implementación de normativas y políticas públicas que, por un lado, fueron variando temporalmente y, por el otro, se multiplicaron en el nivel local en cada gestión municipal.

La dictadura consolidó una lógica de desarrollo del territorio que dominaría las décadas siguientes y que, basada en los criterios económicos del libre mercado fortalecería la mercantilización y privatización espacial, con un rol central del sector público en la producción normativa para garantizar las necesidades de desarrollo inmobiliario y gestionar los conflictos emergentes de la crisis habitacional. Todas estas iniciativas tuvieron como eje la desindustrialización y la liberación de los mercados, lo que se vio reflejado en el territorio de la ciudad: la expulsión de actividades industriales a la periferia y el establecimiento y la congregación de actividades terciarias en la ciudad. Estas políticas dejaron fuertes marcas en la fisonomía y dinámica de la ribera (Di Virgilio, 2018).

Planta potabilizadora de agua de obras sanitarias en Ciudad de Buenos Aires



1974

Dictadura Cívico Militar Ley N°21.342 de normalización de locaciones urbanas



1976



En materia de normativa urbana, durante este período se implementaron una serie de normas tendientes a reorganizar el territorio. En la provincia de Buenos Aires se sancionó el Decreto ley 8.912 (1977), que reguló el uso, subdivisión, ocupación y equipamiento del suelo en la provincia. Uno de los cambios más significativos fue que legalizó el fenómeno de los *countries* o clubes de campo, que comenzaron a crecer durante los años setenta con especial presencia en los municipios del norte del AMBA y que, incrementado -entre otros- por la construcción de la autopista Panamericana<sup>12</sup>, comenzó a consolidar una dinámica que alcanzó su auge en los años 90 y 2000<sup>13</sup>. Por otro lado, la sanción de dicho decreto movilizó un encarecimiento del suelo urbano que puso fin a los loteos económicos e impulsó el desarrollo de fraccionamientos informales, es decir, fue un freno a las formas de urbanización expansiva con acceso formal a la ciudad para grandes sectores de la población (Di Virgilio, 2014; Pérez, 1994)<sup>14</sup>.

Ese mismo año se sancionó un nuevo código urbanístico en la Capital Federal que introdujo modificaciones de gran impacto en el modelo de ordenamiento territorial de la ciudad. Con la nueva normativa vigente, se impulsó el desarrollo de la red de autopistas urbanas, la erradicación de villas de emergencia y se restringió a zonas muy específicas la presencia de industrias y equipamientos en la ciudad y, en otras, se impidió la ampliación o modificación de las industrias ya existentes. Los objetivos del nuevo código eran orientar el desarrollo de la ciudad regulando la distribución de la población, incentivando las construcciones de perímetro libre y el englobamiento de parcelas con el fin de liberar suelo urbano mediante el control de la intensidad de su uso.

A partir de esa premisa se trabajó en redefinir los usos y evitar mezclas, mejorar la calidad ambiental de la ciudad, promover un sistema de autopistas, redes viales primarias y secundarias y estacionamientos, reactivar áreas degradadas, preservar edificios de valor histórico y crear un sistema regional de parques recreativos (Menazzi Canese, 2012, Di Virgilio, 2018)<sup>15</sup>.

La relación social con el río sufrió cambios significativos en el marco de este redireccionamiento del proceso de urbanización. Las transformaciones que se desplegaron en este período en la zona sur de la ribera se dieron sobre trayectorias que en las décadas previas habían planteado otra lógica territorial. Por un lado, el decaimiento de las actividades industriales desde la década del sesenta había movilizó la desaparición de grandes industrias en Avellaneda y su reemplazo por fábricas y talleres más pequeños. Mientras que la zona de quintas comenzaba lentamente a declinar su popularidad debido a la contaminación del petróleo y de los efluentes industriales en los arroyos y por la presión de la instalación de nuevas empresas que obligaron a los quinteros a ceder su lugar. Mientras tanto, en el municipio de San Isidro, favorecido por la cercanía a la Ciudad de Buenos Aires, durante la década del setenta comenzaron a localizarse las primeras fábricas linderas a la autopista Panamericana.

Por el otro, la promoción de los principales balnearios de la costa atlántica desde la década del cincuenta junto con la prohibición de bañarse en el Río de la Plata -según la ordenanza de 1977 en la Ciudad de Buenos Aires y, al año siguiente, las respectivas en Vicente Lopez y en San Isidro- desplazaron la

popularidad de la costa metropolitana entre las clases medias y altas de la sociedad. Algunos sectores de la ribera comenzaron a ser disfrutados principalmente por los sectores más empobrecidos de la población que localizaron sus viviendas en zonas adyacentes.

26 Durante este período, la Provincia de Buenos Aires firmó un convenio con la Ciudad de Buenos Aires que afectó a la ribera de San Fernando. El Decreto-Ley 9314 de 1979, que formaba parte del Programa de “Cinturón Ecológico” y se proponía aumentar los espacios verdes y limitar el crecimiento urbano en la región, estableció el acuerdo de “realización de un programa de reordenamiento urbano, saneamiento, recuperación de áreas inundables y de tierras ganadas al Río, obras de defensa contra inundaciones, parquizaciones e implantación de parques e instalaciones deportivo-recreativas, sobre la ribera del Río de La Plata, desde la calle Salguero en la Capital Federal hasta el límite entre los Partidos de San Fernando y Tigre en la Provincia de Buenos Aires”. El nuevo código urbanístico de la Capital Federal había abierto ciertos procesos que terminarían de tomar forma con posterioridad como la conformación del Mercado Central y del CEAMSE. Estos organismos suponían un acuerdo con la Provincia para llevar adelante una política conjunta, pero también suponían que la ciudad lograra liberarse de ciertas funciones consideradas contaminantes o indeseables, como la basura y el comercio-abasto mayorista. El traslado a provincia de elementos indeseables fue repetido en varias políticas llevadas adelante por la Municipalidad (Menazzi Canese, 2012).

Frente a un intenso proceso de reestructuración territorial que sentó las bases del desarrollo urbano privatizado y, en cuyo marco, la ribera del AMBA fue perdiendo crecientemente su carácter de espacio colectivo, la salida de la dictadura no supuso una revisión profunda de esas dinámicas.

En este marco se expropiaron inmuebles en el partido de San Fernando con el fin de fomentar el equilibrio ecológico de la zona, que debían ser destinados a la implantación de una franja de espacios verdes de uso público. De esta manera, mediante la recuperación de tierras bajas e inundables por el método del relleno sanitario, se generó un sistema regional de parques con equipamientos recreativos y en los términos de lo pactado en los Convenios celebrados previamente con la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires (Decreto-Ley 9100/1978).

Por otra parte, se realizaron dos intervenciones territoriales en Avellaneda vinculadas a medidas de saneamiento ambiental que había impulsado el gobierno dictatorial a nivel regional. En 1974, se instaló

Ley N°8981 de Aprobación del CEAMSE

Ley N°9111 de disposición de RSU y prohibición del *cirujeo*

Códigos edificación y zonificación San Fernando y urbano San Isidro

Club de Campo el Carmen / OT y zonificación Berazategui

Prohibición de baño en Vicente López y San Isidro

Relleno Sanitario en Villa Domínico



la planta potabilizadora de agua de Obras Sanitarias de la Nación y en 1978, a raíz de la nueva política de gestión de residuos que establecía el fin de la incineración de residuos y el fin del “cirujeo” en la Capital Federal, se instaló el relleno sanitario situado en la localidad de Villa Domínico. Con el relleno se buscaba también la recuperación de terrenos bajos e inundables para la creación de parques recreativos a escala metropolitana (Ordenanza N° 33.691/77)<sup>16</sup>. Desde esa época recibió más de la mitad de los 5,4 millones de toneladas de basura anual producida por la Ciudad de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires (Cirio y Munafó, 2019).

Los patrones de uso residencial también fueron cambiando a lo largo de estos años. El nuevo código de edificación para la Ciudad de Buenos Aires junto con la ley de locaciones urbanas (1976), que promovió el descongelamiento gradual de los alquileres para que luego de tres años se produjera su liberación total, habían creado serias restricciones al acceso a la vivienda urbana por parte de la población de bajos ingresos. El código de edificación limitó, además, los terrenos urbanos aptos para edificación, dando lugar a la especulación inmobiliaria que elevó los precios y promovió en la Capital Federal un mercado de vivienda crecientemente restringido a los sectores de más altos ingresos. Estas medidas también tuvieron cierto impacto socio espacial en el conurbano bonaerense, ya que muchas personas debieron buscar soluciones más precarias y se trasladaron a viviendas con menores comodidades, en zonas más alejadas o marginales respecto de los centros urbanos (Oszlak, 1991)<sup>17</sup>.

Con la vuelta de la democracia en 1983, uno de los principales desafíos era dar respuestas

a las demandas acumuladas y postergadas durante el gobierno de facto, entre las cuales se encontraba la urbanización popular de las periferias; desde la campaña presidencial se había anunciado el compromiso de ocuparse de los asentamientos de Quilmes que, junto a La Matanza, habían sido los primeros municipios con ocupaciones de la tierra a partir de 1981. Frente a un intenso proceso de reestructuración territorial que sentó las bases del desarrollo urbano privatizado y, en cuyo marco, la ribera del AMBA fue perdiendo crecientemente su carácter de espacio colectivo, la salida de la dictadura no supuso una revisión profunda de esas dinámicas. A pesar de ello, en 1984, a partir de un acuerdo entre el Ministerio del Interior de la Nación, la provincia de Buenos Aires y la municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires, se abrió un debate: la cuestión del gobierno metropolitano, que en 1987 derivó en la creación de la Comisión Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (Conamba). Si bien el organismo nunca pudo avanzar en la conformación de un ente metropolitano de gobierno, el reconocimiento de la complejidad institucional que suponía coordinar todas las gestiones involucradas sentó un precedente significativo en el campo de las políticas públicas.

La implementación de la Ley de Reforma del Estado y de Emergencia Económica de 1989 y el plan de Convertibilidad de 1991 contribuyeron a profundizar el modelo urbano-habitacional privatizador gestado en la dictadura: la reducción de las tasas de interés, la apertura de líneas de crédito para la adquisición de viviendas y la incorporación al mercado inmobiliario de tierras e inmuebles del Estado desafectados de sus usos originales -como por ejemplo Puerto Madero- facilitaron el auge constructivo (Di Virgilio, 2018).

Política de relocalización  
industrial en Ciudad de Buenos  
Aires



1979

Proyecto de extensión del Área  
Central en Ciudad de Buenos Aires



1980

## APARTADO 2

**El pensamiento urbanístico hacia el cambio de siglo**

Desde fines de la década del cincuenta la trama de la ciudad se había configurado a partir de una serie de bases normativas cuantitativas, planes reguladores urbanos y planes regionales de difícil verificación a largo plazo, que buscaban incorporar el ordenamiento moderno. En las primeras décadas del período neoliberal se implementaron intervenciones urbanísticas que tendieron a segregar el territorio y a privatizar la vida pública, acentuando aún más las problemáticas sociales y económicas de la época. Como consecuencia de estos cambios, los instrumentos de planificación tradicionales fueron objeto de un debate que osciló entre el “no plan” neoliberal -una planificación territorial liberada absolutamente a la presión de las leyes del mercado- y la planificación tradicional, con instrumentos que evocaban nostálgicamente la intervención del Estado en grandes obras públicas.

Aun en ese clima general de época el campo de las ideas urbanísticas fue prolífico. A lo largo de la década del ochenta el área central de Buenos Aires fue objeto de diversas ideas, planes y proyectos que estuvieron orientados a revalorizar los terrenos costeros, recuperando el debate histórico respecto a la relación fluida e integrada del río con la ciudad mediante una combinación de usos residenciales, administrativos y recreativos. Esta dinámica de pensamiento proyectual ha continuado hasta la actualidad, ofreciendo numerosas ideas y abordajes sobre la costa metropolitana.

En 1980, el Proyecto Extensión del Área Central de Buenos Aires de los arquitectos Raúl Raña Veloso, Mario Roberto Álvarez, Samuel Forster, Roberto Álvarez, Fernando Serra y Jorge Valera proponía un plan para aumentar la superficie urbana de la Ciudad, dando respuesta a la demanda constante de espacios, infraestructura y equipamientos de ese sector. El plan se desarrolló sobre los terrenos existentes de Puerto Madero y

**Imagen 7.** Proyecto Extensión del Área Central



los nuevos terrenos ganados al río, buscando potenciar la conexión del borde costero con el área central, eliminando todas las barreras existentes para entrelazar ambas zonas. El programa, además de áreas para empleos y residencias, consideraba la construcción de un gran parque central de seiscientos hectáreas, constituyendo un pulmón verde a escala ciudad y vinculado al río con lagos interiores.

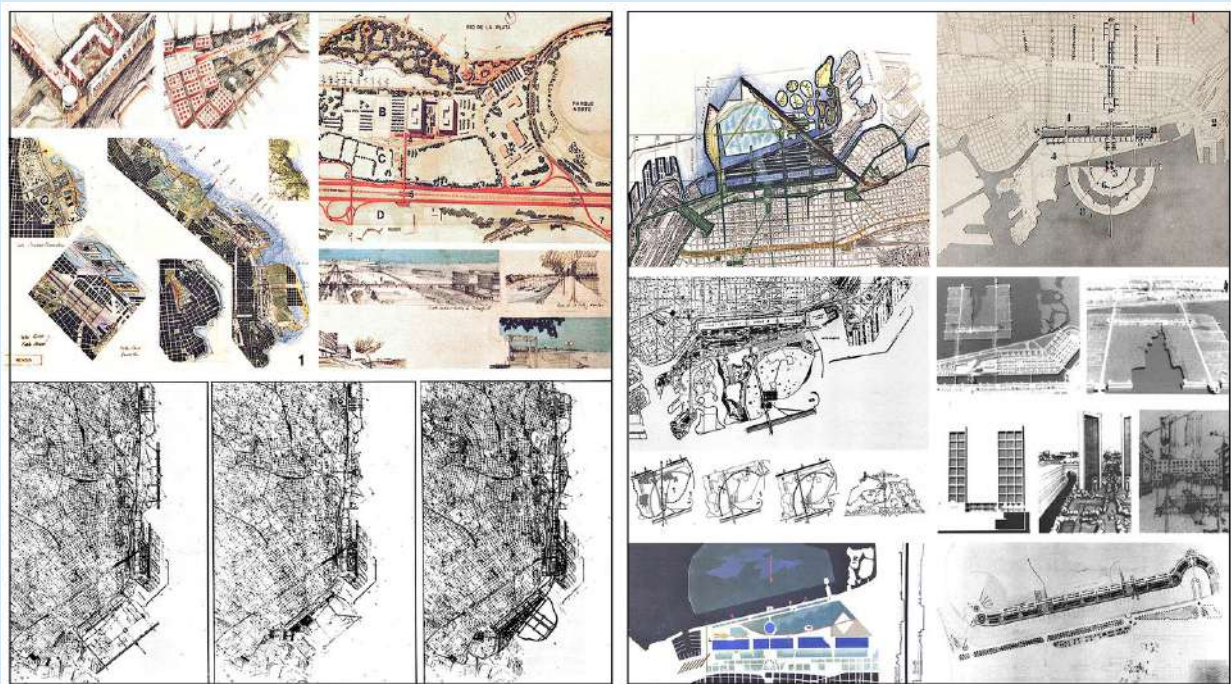
**Fuente:** Observatorio Metropolitano



De este modo se buscaba dar respuesta a necesidades urbanas atendiendo a la calidad de vida y el funcionamiento de la ciudad. Este proyecto no construido se constituyó como el primer estudio integral sobre la temática de la expansión.

Durante el año 1986 tuvo lugar el Concurso de Anteproyectos *Ideas Urbano-Arquitectónicas para Buenos Aires*, más conocido como “Las Veinte Ideas”. Esta convocatoria generó una gran condensación de ideas proyectuales y, con la participación de más de cuatrocientos arquitectos y arquitectas, dejó un saldo de ciento veinte propuestas para la Ciudad. Una de las áreas de intervención pactadas en las bases del proyecto fue la Costanera Norte y la Ciudad Universitaria, en Núñez, donde tres grupos de arquitectos plantearon propuestas para la zona<sup>18</sup>.

**Imagen 8.** Concurso de Anteproyectos Ideas Urbano-Arquitectónicas para Buenos Aires



**Fuente:** Observatorio Metropolitano

Dentro del mismo concurso, se propuso una temática particular sobre fragmentos urbanos específicos, entre las cuales los proyectos para el ensanche del área central y la costanera cobraron una gran relevancia. El denominador común en varias de las propuestas presentadas por arquitectos fue la búsqueda de integración entre la trama urbana consolidada y el límite con el río conformando una nueva costanera.

Por otro lado, la zona norte de la costa porteña estaba caracterizada por un plan incompleto para las sedes de la UBA, con un importante deterioro edilicio, desvinculación vial y peatonal y una morfología desintegrada de la costa natural.

**Imagen 9.** Concurso Área Ciudad Universitaria

Fuente: Observatorio Metropolitano

30

Frente a ello, en 1998 se realizó el Concurso Área Ciudad Universitaria, donde el proyecto de los arquitectos Baudizzone, Lestard y Varas, junto con Becker y Ferrari propuso reconectar la zona con el borde costero con una interfase entre el sistema natural y el sistema urbano, dando lugar a nuevas áreas de esparcimiento y educativas al aire libre, paseos contemplativos y otros espacios.

El puerto siguió siendo objeto de debate y en 2009, en el marco del Concurso Sector Urbano del Entorno Dársena Norte, el proyecto diseñado por la arquitecta Sara Claudia Ciocca junto con Gabriela Cragolino y Juan Pablo Margenat, propuso un sistema vial fluido de distintos niveles de circulación y con un sistema peatonal que permitiera acceder al sector a modo de paseo, potenciando la vivencia urbana de sus habitantes. La propuesta definió también los espacios públicos y la edificación.

**Imagen 10.** Ideas para la Dársena Norte

Fuente: Observatorio Metropolitano

A finales de 2018 el concurso nacional de ideas “Buenos Aires y el Río”, organizado por la FADU-UBA, apuntó a buscar un proyecto integral para las cincuenta y nueve hectáreas y casi ocho kilómetros de extensión del borde costero al norte de la ciudad. La propuesta ganadora de los arquitectos Joan Marantz y Alex Huck y el Lic. en Paisaje Gabriel Galván contaba con una serie de proyectos de revitalización y jerarquización para espacios verdes de uso público con valor histórico cultural y ambiental. Se plantearon cuatro objetivos principales: incrementar el espacio público costero de la ciudad, articular los corredores verdes norte y sur, integrar la ciudad de Buenos Aires con el río y otorgar una nueva identidad integral al denominado Distrito Joven.

**Imagen 11.** Concurso Nacional de Ideas Buenos Aires y el Río (a) Distrito Joven (b) Parque Salguero



**Fuente:** Estudio Marantz Arquitectos.



**Fuente:** SCA.

En el 2020 se desarrolló un concurso complementario para el sector 5 del Distrito Joven, donde se ubicaba Costa Salguero, como un área complementaria al parque Costanera Norte, continuando la intención de transformar al sector para restablecer la relación costa-ciudad. El proyecto ganador, presentado por los arquitectos Federico Menichetti y Valeria Franck, incorporó propuestas residenciales para esta zona. Esta novedad, que en términos de normativa no estaba regularizada, produjo un amplio rechazo social y diversas organizaciones ciudadanas, como el Colectivo de Arquitectas y el Observatorio del Derecho a la Ciudad, presentaron un proyecto alternativo para la creación de un parque público. A su vez, el Consejo de Planeamiento Estratégico presentó un proyecto de Gestión Costera, impulsado por la Fundación Ciudad.

Esta serie de hitos, que aunque no son exhaustivos dan cuenta de la proliferación de pensamiento sobre la relación de Buenos Aires con el río, ponen de manifiesto la vigencia del tema en el campo disciplinar urbanístico, aún en años en los que la lógica mercantilizante dominó la producción espacial. La revisión de los principales concursos evidencia, por otro lado, que predominaron propuestas de intervención por fragmentos, tendiendo a reforzar la atomización del entorno costero. Además, expresa la distancia existente entre el debate disciplinar y las decisiones de política pública que fueron configurando ese territorio costero. En líneas generales, predominaron proyectos con intervenciones que aspiraban a consolidar el espacio público en tanto espacio de apropiación colectiva, mientras que las transformaciones territoriales que caracterizan este período de análisis reforzaron, por el contrario, tendencias restrictivas y selectivas de acceso al borde costero.



## Apogeo del ciclo neoliberal. La valorización privatista de la ribera metropolitana

Como producto de esa década larga de políticas neoliberales en el país, hacia 1990 Buenos Aires presentaba características opuestas a las que históricamente había representado. Por un lado, la transformación profunda del centro con la reducción de población y actividades a la par de una multiplicidad de proyectos urbanos que rompieron y fragmentaron la estructura urbana del tejido en damero. Por el otro, la explosión de urbanizaciones privadas en las periferias, caracterizadas por modelos territoriales propios de las ciudades norteamericanas. La dictadura había abierto la puerta a obras de infraestructura de gran escala, que dejaron profundas cicatrices en la trama existente de la ciudad (Menazzi Canese, 2012). A partir de los noventa se consolidó el neoliberalismo no sólo como un modelo económico sino también como lógica de intervención territorial. El AMBA atravesó transformaciones estructurales como la ampliación, remodelación y desarrollo de la red de autopistas y accesos metropolitanos. Estos se constituyeron como los disparadores de los nuevos procesos de urbanización y de los cambios en el patrón de metropolización, caracterizados por la polarización en los procesos de suburbanización residencial y la consolidación de nuevas centralidades comerciales y de servicios (Mignaqui, 1998; Blanco y San Cristóbal, 2012).

Respecto a la polarización residencial se observa, por un lado, la expansión de los distintos tipos de hábitat precarios o informales y, por el otro, el auge de las urbanizaciones cerradas como patrón de apropiación del espacio por parte de los

sectores de ingresos medio-altos y altos que se concentraron mayormente en los partidos de la segunda y tercera corona del conurbano bonaerense (Ciccolella et al., 2015; Pintos, 2020)<sup>19</sup>. La aparición masiva de *clusters* de vivienda en los municipios del norte (por ejemplo, Nordelta y Complejo Villanueva en Tigre), los megaemprendimientos inmobiliarios y la concreción de grandes proyectos urbanos en la costa ribereña en contraposición a la aparición y crecimiento poblacional en barrios populares en el mismo período temporal, son algunos de los ejemplos de la lógica mercantilista que operó en el territorio durante este período. El aumento de las inversiones inmobiliarias privadas producidas por la creciente movilidad del capital, que favorecieron las posibilidades de nuevas valorizaciones del espacio<sup>20</sup>; movilizaron a grandes grupos económicos dueños de empresas constructoras y desarrolladoras, que empezaron a buscar nuevas formas de capitalizar y revalorizar la industria inmobiliaria. Consecuencia de esto fue el desarrollo de urbanizaciones cerradas en áreas que anteriormente habían sido descartadas para la expansión urbana debido a la lejanía del centro de la ciudad o a la poca aptitud de los terrenos inundables (Cirio y Munafó, 2019). Así, los actores privados orientaron su mirada hacia áreas del aglomerado que estaban poco urbanizadas, con una fuerte presencia de naturaleza, cuerpos de agua y espacios verdes amplios. Dichos emprendimientos se materializaron a través de un discurso de marketing en donde se destacaba el carácter sustentable del lugar, ofreciendo un lugar más natural dentro de la ciudad (Cirio y Munafó, 2019; Pintos, 2020).

Otro rasgo característico de este periodo fue la aparición de nuevos objetos urbanos como shoppings, *show centers*, hipermercados

32

Obras de renovación del balneario municipal en San Fernando



1985

Concurso "Las Veinte Ideas para Buenos Aires" / Parque Natural Reserva Ecológica Costanera Sur



1986

Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA)



1987



estaciones de servicio expendedoras de combustible, oficinas inteligentes y reacondicionadas, hotelería y aparatos turísticos de nivel internacional. Estas construcciones constituyeron enclaves modernos que los conectaban más al mundo que a su propio contexto interno o local y dieron forma a nuevos sub-centros al interior de la región. Esto generó discontinuidades en el desarrollo del AMBA visualizándose intercaladamente “áreas de riqueza” y “áreas de precariedad” (Ciccolella, 1999). El crecimiento metropolitano se comenzó a dar en forma de red, con bordes difusos, policéntrico, constituyendo un archipiélago urbano donde se concentran los nuevos espacios de gestión, actividades financieras, comerciales y de la producción empresarial (Ciccolella, et al., 2015).

Con creciente intensidad desde este período, la franja costera fue el escenario de la degradación ambiental producto de un proceso histórico en el cual el paisaje ha sido sometido a sucesivas transformaciones, vinculadas a modos específicos de organización social y caracterizados por el modo en que se desarrolla la región. Desde distintos idearios e imaginarios urbanos, se empezaron a trazar algunas líneas o esbozos de expresión, vinculadas a la idea de recuperar el frente costero mediante estrategias de desarrollo urbano. Así, la ribera fue constituyéndose como un área donde tendieron a concentrarse la mayor parte de las nuevas inversiones, varios megaproyectos e iniciativas gubernamentales y privadas, siendo una parte fundamental de la economía urbana, no sólo en la Ciudad de Buenos Aires sino en toda la franja costera<sup>21</sup>.

En ese contexto, los “Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires” realizados por la Subsecretaría

de Urbanismo y Vivienda de la Provincia de Buenos Aires, en 2007, destacaron la importancia de las cuencas como unidades territoriales para la integralidad de la gestión y la necesidad de planes de manejo integral para el tratamiento de cada una de las problemáticas que las atraviesan.

**La ribera fue constituyéndose como un área donde tendieron a concentrarse la mayor parte de las nuevas inversiones, varios megaproyectos e iniciativas gubernamentales y privadas.**

#### *La costanera porteña en el cambio de siglo*

Esta etapa está atravesada por la autonomía de la Ciudad de Buenos Aires, cuya Constitución de 1996 estableció en su Artículo 29° que “la Ciudad define un Plan Urbano y Ambiental, elaborado con participación transdisciplinaria de las entidades académicas y comunitarias y que constituye la ley marco a la que se ajusta el resto de la normativa urbanística y las obras públicas que se realicen en la ciudad”<sup>22</sup>. En 1998 se sancionó la Ley 71, creando el Consejo para la formulación del Plan Urbano Ambiental, que regiría por sobre el Código Urbanístico y de Edificación, y a su vez se volvió a plantear una nueva actualización del Código de Planeamiento Urbano (CPU), sancionado recién en el 2000. A partir del desarrollo de la Sección 8 del CPU, que establecía zonas de Desarrollo Prioritario, se generó un nuevo instrumento de gestión urbanística: el convenio urbanístico.

Estos convenios, en sus diversas modalidades, impulsarían los procesos de articulación público-privada, en particular aquellos que habilitaban la conformación de fideicomisos y consorcios de desarrollo urbano para el financiamiento de las intervenciones y acciones de planeamiento. En la práctica, los convenios urbanísticos propiciaron los mega desarrollos inmobiliarios privados que, a cambio de pequeñas remuneraciones y con la idea de “renovación del área”, permitieron excepciones y cambios de normativa para favorecer al sector privado y profundizar la especulación inmobiliaria.

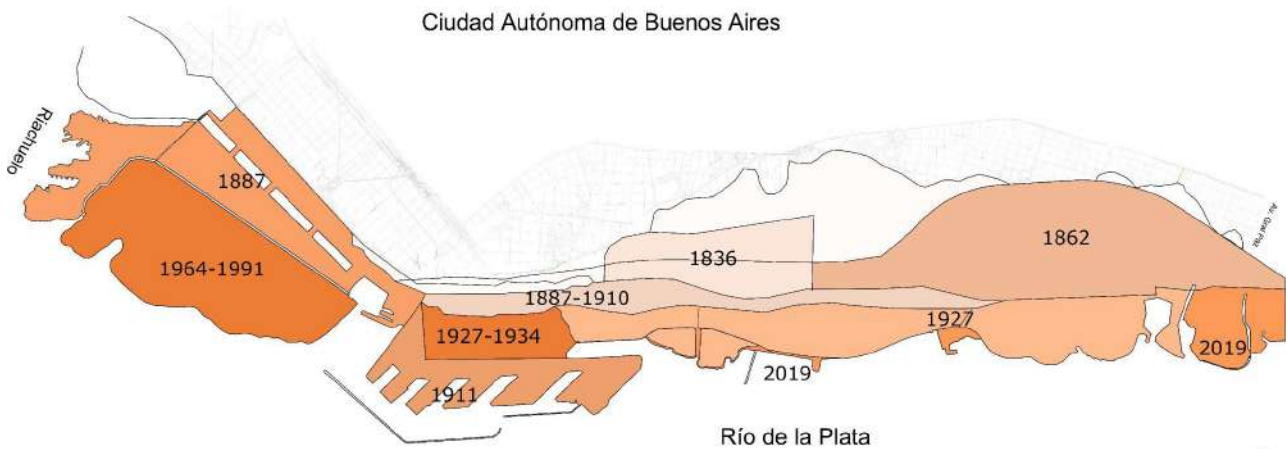
En ese marco, una de las principales transformaciones territoriales en la franja ribereña de la ciudad que ponen en evidencia la profundización de la lógica privatista iniciada hacia finales de la década del setenta, la constituye el nuevo ordenamiento de la zona portuaria y la costanera sur que se dió entre 1986 y 1992 y, específicamente, los recientes desarrollos inmobiliarios en los terrenos vendidos a IRSA de la ex Ciudad Deportiva y en Costa Salguero.

La zona portuaria y la costanera sur se conformaron como un sector atravesado por

un proceso artificial de expansión superficial basado en sucesivos rellenos de la costa que, junto con los cambios económicos y productivos hacia finales de los ochenta, introdujeron un nuevo proceso de reestructuración territorial. Por un lado, el proceso de desindustrialización que había promovido el cierre de fábricas, talleres y depósitos que se encontraban en las inmediaciones del Riachuelo, pusieron una gran cantidad de terrenos aptos para ser reutilizados o demolidos pero, a raíz de la crisis económica, no fueron rehabilitados. Por otro lado, el viejo Puerto Madero había entrado en decadencia luego de dejar de ser un puerto para buques de exportación y pasar a ser un puerto fluvial, con infraestructuras que quedaron obsoletas y un proceso de abandono que finalmente habilitó la transferencia de esas tierras (Di Virgilio 2018). El gobierno democrático no logró sortear la crisis de la industria manufacturera ni las condiciones de reproducción de los sectores populares y los planes regionales pasaron a ser considerados poco realistas y fueron reemplazados por el proyecto urbano como forma de intervención (Jajamovich, 2011, Di Virgilio, 2018).

34

**Imagen 12.** Rellenos en la costa de la Ciudad de Buenos Aires



Fuente: Investigaciones geográficas, N°74 11

Plan de Convertibilidad

Concurso para la urbanización de Puerto Madero

Nuevo Código de Edificación y zonificación en San Fernando

Reserva Natural Selva Marginal Hudson

A partir de la década del sesenta, el rellenado de la costa continuó con iniciativas atomizadas para dar lugar a la formación Ciudad Universitaria y otros rellenos que culminarían en la conformación de Costa Salguero y Punta Carrasco. Parte de los terrenos de relleno en la Costanera Sur fueron donados por el gobierno nacional al Club Atlético Boca Juniors en 1964, mediante la ley 16.575, para la construcción de una ciudad deportiva. El lugar ya contaba con la concurrencia popular en la zona con distintos espacios públicos, como el balneario municipal que desde la década del veinte se había constituido como un lugar de esparcimiento de muchos porteños que no tenían posibilidad de acceder a los lugares de veraneo en la costa atlántica y que, aún después del creciente deterioro del agua algunas décadas después, seguía siendo un espacio público convocante. Hasta 1991, cuando se creó el área correspondiente a la ciudad Deportiva de Boca y a la Reserva Ecológica Costanera Sur, se adicionó la mayor superficie de rellenos<sup>23</sup> (Marcomini y López, 2004). La inauguración de esta última como Parque Natural en 1986 había constituido un hito significativo del período en la relación de la ciudad con el río, fuertemente movilizadora por demanda de organizaciones no gubernamentales. Desde la configuración de la costa original de la Ciudad de Buenos Aires hasta la actualidad las superficies de relleno alcanzaron aproximadamente 2.054 hectáreas, casi el 12% de la superficie total de la ciudad.

Entre 1989 y 1992 se reformó nuevamente el Código Urbanístico que marcó un punto de inflexión en la gestión de la ciudad. El proceso dió lugar a una flexibilización de normas urbanísticas y de ordenamiento urbano que permitió aumentar la edificabilidad en los

distritos residenciales y facilitó los procedimientos de modificación y excepción al Código de Edificación.

Al instrumentar la zonificación especial para el desarrollo de Puerto Madero -con la protección patrimonial y rehabilitación específica para la zona de los docks y sus edificios portuarios- esta dinámica supuso la apertura de “nuevas áreas de oportunidad” para los negocios inmobiliarios (CPAU, 2013).

De la mano del proceso de transferencia de las tierras, en 1991 se produjo el llamado a un Concurso para la Urbanización de Puerto Madero, donde se seleccionaron tres proyectos a partir de los cuales se conformó un nuevo equipo que se encargó de desarrollar el esquema del Plan Maestro para regular el ordenamiento del área. Entre los principales objetivos para este sector, que estaba en desuso desde principios del siglo veinte, se encontraban la intención de afirmar la zona como un principal nodo urbano, estimular y potenciar la economía de la ciudad y mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos. El plan contempló localizar una franja de edificación entre los diques y sumar grandes parques volcados hacia el río. Los edificios preexistentes se restauraron y se les asignaron nuevos usos, incorporándose a la nueva trama; los bulevares conectarían toda la zona con el resto de la ciudad.

A partir de la reconversión de Puerto Madero y de los barrios de la zona sur de la ciudad, se puso en marcha el Plan de Urbanización de la ribera del Río de la Plata y del Riachuelo, lo que significó la urbanización de ciento setenta hectáreas, e implicó la ampliación del área central mediante la incorporación de suelo urbano en la zona próxima a los antiguos barrios del área fundacional (Di Virgilio, 2018).

Plan Director de Nordelta en Tigre

Concurso Nacional “Ideas para la Recuperación Urbana Ambiental y Ecológica del Área Ribereña de Vicente López”



1992

Obras del Paseo de la Costa en Vicente López



1993

Imagen 13. Concurso Urbanización Puerto Madero



Fuente: Revista SCA 157.

También se iniciaron las obras de defensa costera contra las inundaciones en el barrio de La Boca, con el objetivo de revertir el deterioro de la zona y se creó el denominado Circuito de Interés Turístico para preservar sus características histórico-culturales.

36

Las villas con una localización territorial marginal y con un proceso de ocupación ilegal, también formaron parte de la reforma normativa impulsada en 1989 para propiciar su urbanización, “legalizando” las áreas que ocupaban. Así fue, que con la Ordenanza N°44873/90, se les asignó el Distrito U31, que permitía establecer normas específicas para éstas. Más adelante, con los proyectos de mega desarrollos inmobiliarios y con el conjunto de Puerto Madero, los barrios populares que cobraron especial atención fueron los que estaban cerca de las zonas costeras; así fue como la promesa de reurbanización de villas quedaba íntimamente ligada a los desarrollos privados costeros.

En 1996 se creó mediante el decreto N° 477-GCBA-96 el “Programa Buenos Aires y el Río”, cuyo objetivo principal era recuperar y revalorizar los bordes fluviales sobre el Río de la Plata y el Riachuelo como espacios públicos para uso recreativo y turístico creando nuevas zonas en áreas existentes de relleno, para preservar el medio ambiente y sanear los cursos de agua.

Fue el primer intento de gestión costera integrada y estaba basado en las recomendaciones de organismos internacionales<sup>24</sup>. En el 2000, el programa fue incorporado en el Plan Urbano Ambiental, en el marco de la formulación de sus lineamientos, estableciendo que a esos espacios debían agregarse la Reserva Ecológica Costanera Sur y las cesiones que provendrían del desarrollo de Santa María del Plata (ex Ciudad Deportiva), así como la factibilidad de desarrollo de Recintos Balnearios Costeros, en ese entonces, ya evaluada. Complementando estas acciones deberían desarrollarse mejoras en la accesibilidad a la costa, tanto de infraestructura (por ejemplo, las que provinieran del desplazamiento del Aeroparque) como de servicios de transporte. Declarado de Interés Nacional a través de Resolución de Secretaría General de Presidencia de la Nación (2002), el programa funcionó entre 1997 y 2007, año en que finalizó el financiamiento externo. Luego fue desmembrado y asignado a otras áreas de gobierno. La pérdida de financiamiento, la condición marginal en la estructura gubernamental y la debilidad normativa provocaron la pérdida de capacidad operativa del programa, siendo descontinuado en 2010 (Fèvre y Dadon, 2011).

Autopista Buenos Aires - La Plata

Plan de Urbanización de la ribera del Río de la Plata y del Riachuelo

Rehabilitación del Tren de la Costa

Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires / Programa Buenos Aires y el Río

Código Urbano en Tigre



Con la actualización del PUA en el año 2006 (Ley 2930) se incluyó también el programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro-Puerto-Aeroparque que tenía como objetivo organizar integralmente la zona nucleada en torno a las Terminales de Retiro y Puerto Nuevo y que se extendía hasta el Aeroparque Jorge Newbery, a los efectos del mejoramiento ambiental y funcional y de su debida articulación con la Ciudad en general y con el Area Central en particular (CoPUA, 2006).

En 2009 se inició un proceso intenso de venta de tierras públicas que fomentó el desarrollo inmobiliario indiscriminado y sectorial y la especulación financiera a través del recurso del suelo urbano como recuperación o inversión de valor<sup>25</sup>. Desde 2018 hasta 2021 se sucedieron una serie de políticas por parte del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires que, dejando atrás la idea de recuperar el

frente costero y resignificar la cuestión ambiental en el ámbito de la Ciudad, presentaron los terrenos de la costa como un territorio de oportunidades para megadesarrollos privados.

La privatización de los terrenos de la ex Ciudad Deportiva de La Boca se había iniciado en 1964, bajo la presidencia de Illia, cuando el gobierno nacional cedió terrenos costeros al Club Deportivo Boca Juniors con el objetivo de que se construyera allí una Ciudad Deportiva “en beneficio de toda la ciudad”<sup>26</sup>. El club deportivo nunca realizó las obras que la ley consignaba pero, a pesar de eso, la municipalidad nunca recuperó el terreno. En 1978 el Estado nacional le transfirió a la municipalidad sus derechos sobre una serie de terrenos, entre los que se incluyeron las tierras “recuperadas” al río y “las que se recuperen” (Ley N.º 21.825/1978). El intendente Cacciatore, entonces, promulgó la Ordenanza Municipal N° 35.176/79 en la que se admitía que el Club Boca Juniors había incumplido la normativa, por lo que se prorrogaba el plazo para la finalización de las obras y además se incluían otras disposiciones: se aumentó la superficie de la parcela, se eliminaron algunas de las exigencias de las obras y, finalmente en 1982, se intentó transferir el dominio de la parcela al club.

37

**Imagen 14.** Programa 3.2: Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro-Puerto-Aeroparque



**Fuente:** Plan Urbano Ambiental, Documento Final 2006

ShowCenter  
Zona Norte

Venta del terreno de la ex Ciudad  
Deportiva Boca Juniors a Santa  
María S.A.

Punta Chica Village  
en San Fernando

Masterplan Villa  
Nueva de EIDICO en  
Tigre

Country Abril  
y Ciudad Náutica Puerto  
Trinidad en Berazategui



**Imagen 15.** Plano del proyecto aprobado en la parcela de la Ex Ciudad Deportiva



**Fuente:** Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires

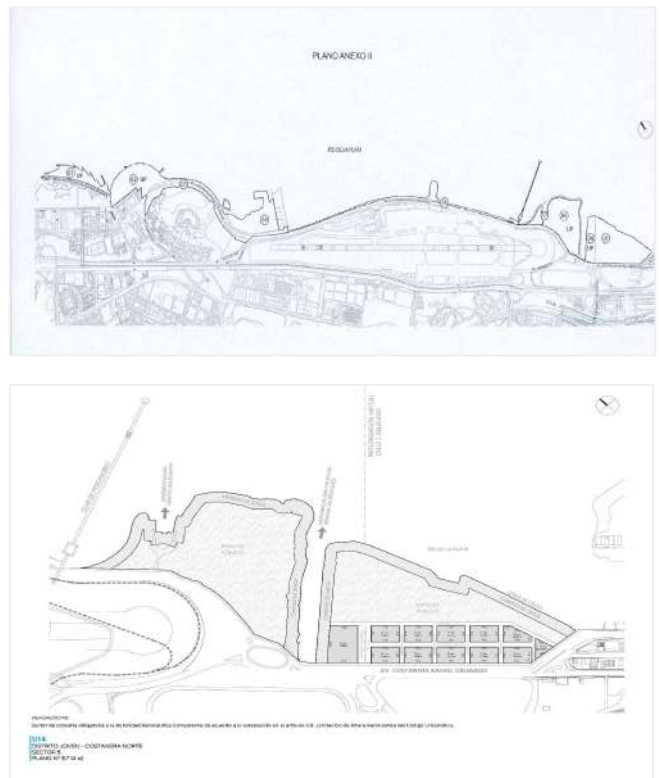
En 1989 el Congreso Nacional sancionó la Ley N.º 23.738, que permitió la definitiva enajenación de estos terrenos, y se le reconoció al Club el total de la superficie, incluso la rellenada. Luego de conseguir la modificación de usos y subdivisión de parcelas a través del Concejo Deliberante, en 1997 el Club vendió las tierras a la Sociedad Anónima Santa María. Durante varios años se intentó llevar a cabo el proyecto de la ciudad deportiva, pero ésta nunca se desarrolló y la inversora IRSA terminó adquiriendo la parcela que limita con la Reserva Ecológica Costanera Sur (Socolof, 2020). Entre los años 2010 y 2019 se presentaron distintos proyectos para esta parcela que, además de estar en la zona costera era lindera a un humedal protegido<sup>27</sup>. Sin embargo, en 2021 se aprobó un proyecto de convenio urbanístico que mejoraba las condiciones de rentabilidad para la desarrolladora IRSA<sup>28</sup>, al admitir disposiciones especiales para acceder a cambios en los usos de suelo permitidos y aumentar la capacidad constructiva de la parcela. Así, el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, que había hecho proliferar los planes, concursos y debates en torno a la histórica reflexión sobre la relación entre la ciudad y su territorio

38

costero, arbitró los mecanismos para que se inicie una nueva etapa de privatización y venta de la costa.

Ésta tuvo un hito con el proyecto de rezonificación de la Ley 5961 del 2018 que fijó la estrategia para transformar la costanera norte de CABA a partir del Distrito Joven, que daría lugar, años más tarde, al proyecto de venta del predio en Costa Salguero. En un principio el distrito pretendía ser un proyecto para planificar el borde costero, ampliando los usos y servicios públicos, y dotando al sector de la infraestructura necesaria para el desarrollo de actividades recreativas, con el objetivo de integrar la costanera norte y ponerle un fin a las concesiones privadas y a las irregularidades entorno a ellas.

**Imagen 16.** Planos del proyecto del Distrito Joven aprobado (Ley 5961/2018) y modificado (Ley 6475/2020)



**Fuente:** Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires

Concurso "Área Ciudad Universitaria"

Ley N°71 de Creación del Consejo para la formulación del Plan Urbano Ambiental en Ciudad de Buenos Aires

Obras de defensa costera en La Boca

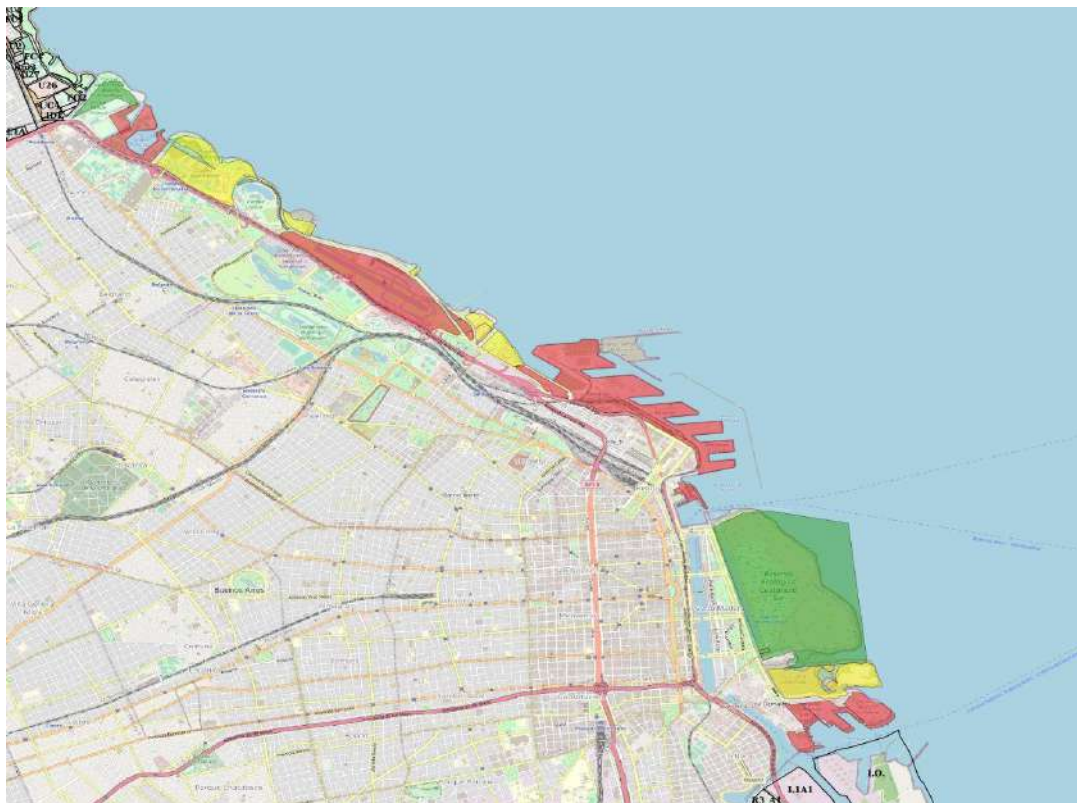
Sin embargo, en la ley sancionada se autorizaron concesiones y permisos de uso a lo largo de casi toda la franja costera norte. Dependiendo del sector, éstas no podrían superar el 35% de ocupación del suelo; dado que en la misma normativa se prevé la continuación de los rellenos costeros (que están prohibidos según el Plan Urbano Ambiental), ese porcentaje constituye un número variable en metros cuadrados, según la superficie que se extienda. A pesar de que el proyecto en general logró tener un amplio consenso, en el año 2020 se volvió a modificar el Distrito Joven para dar lugar a un proceso de rezonificación de los sectores 4 y 5, cambios de usos en toda la franja y nuevas disposiciones en beneficio del sector privado.

Este proceso estuvo signado por una serie de

irregularidades que se iniciaron a fines del año 2019, cuando se aprobó la Ley 6289, que permitió la enajenación de los terrenos donde, en ese momento, funcionaban el Centro Costa Salguero y Punta Carrasco. Aunque la Ley fue declarada inconstitucional por violar los artículos 82, 89 y 90 de la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires, el proyecto para dar lugar al complejo urbanístico residencial siguió su curso y en el año 2020 se aprobó en segunda lectura la Ley 6475.

Además de no haber seguido el procedimiento que corresponde para el tratamiento de venta de tierras públicas, el proyecto también incumplió con las máximas normativas en términos de planificación y ordenamiento territorial de la Ciudad<sup>29</sup> y tuvo un amplio rechazo por parte de la ciudadanía.

Imagen 17. Usos de suelo ribereños. Detalle Ciudad de Buenos Aires



Fuente: Elaboración propia

Código de Zonificación en Tigre

1999

Actualización del nuevo código de planeamiento urbano en Ciudad de Buenos Aires

Código Urbano en Vicente López

2000

IRSA adquiere los terrenos del Club de la Asociación de Comerciantes Minoristas y el Club de empleados de Shell en Vicente López



Otra de las grandes transformaciones que se dieron en el borde costero fue el traslado del Tiro Federal Argentino a un predio de la costanera en la zona norte de la ciudad en 2017, luego de haberse desafectado del dominio público el terreno donde funcionaba la Asociación Civil desde hacía más de ciento cincuenta años. El gobierno de la ciudad le otorgó el permiso de usufructo del polígono costero por 75 años, a través de la Ley 5940.

Es posible concluir que estas operaciones de renovación urbana a gran escala han potenciado la mercantilización de los terrenos, mediante la venta de tierras públicas a grandes desarrolladores a partir de una modificación significativa en la rentabilidad del suelo. El rol de grandes capitales con capacidad de comprar parcelas de suelo para luego desarrollar mega emprendimientos y generar ganancias exponenciales a través de desarrollos inmobiliarios es un factor central en el despliegue de las políticas públicas que han promovido un proceso de urbanización elitizante de la ribera porteña. Estas dinámicas de especulación inmobiliaria, además del impacto ambiental y la reducción del espacio público sobre la costa, contribuyen a ampliar la brecha entre los precios del suelo y la capacidad económica de los hogares, profundizando el problema de acceso al suelo en la Ciudad.

En el año 2022, luego de la ratificación del proyecto de iniciativa popular para Costa Salguero, el Gobierno de la Ciudad presentó el Plan BA Costa. En un intento de renovar la imagen negativa de los proyectos de Distrito Joven y de Costa Urbana, y con la intención de presentar la costa como un paseo público, el proyecto recorre parques existentes y suma un área de relleno destinado a un sector de playa entre el Parque Vega y el Parque de la Memoria.

Declaración de la zona ribereña de Quilmes como Parque Natural y Reserva Ecológica

Plan Maestro para la Costa de San Isidro

2002

### *La ribera norte: polarización de los territorios costeros*

Este sector experimentó, al igual que la Ciudad de Buenos Aires, una intensificación del desarrollo de proyectos urbanos desde la década del noventa. En Vicente López, cuya zona ribereña había atravesado un fuerte deterioro producto del declive de los balnearios y la ocupación de dichos predios en los ochenta por escombros y basura, se lanzó en 1992 el “Concurso Nacional de Ideas para la Recuperación Urbana Ambiental y Ecológica del Área Ribereña de Vicente López” que dio origen en 1993 al Paseo de la Costa<sup>30</sup>.

En este contexto, la rehabilitación del Tren de la Costa en 1995<sup>31</sup>, la apertura de calles costaneras y paseos peatonales y bicisendas, conformaron otro eje paralelo a la costa que dio inicio a un proceso de fuerte revalorización inmobiliaria en zonas que en años anteriores, con el protagonismo de las autopistas, habían perdido relevancia.

En el año 2000 se modificó el código urbano sancionado en 1994, en el cual gran parte de la zona ribereña estaba zonificada como “esparcimiento”, dedicada a la localización de clubes y zonas de ocio de baja densidad y en 2004, se aprobó la introducción de excepciones a ese código. Estos cambios permitieron dar lugar a emprendimientos inmobiliarios de gran envergadura: al permiso de construcción de nuevas torres en altura se le sumó en 2005 la firma del Convenio para la Regularización y el Desarrollo del Área ribereña de Vicente López entre el municipio y la Provincia de Buenos Aires, cuyo objetivo era establecer un plan integral de ordenamiento urbano de la costa de Vicente López<sup>32</sup>.

Designación de Nordelta como localidad en Tigre

2003

Cierre del relleno sanitario de Villa Domingo

2004



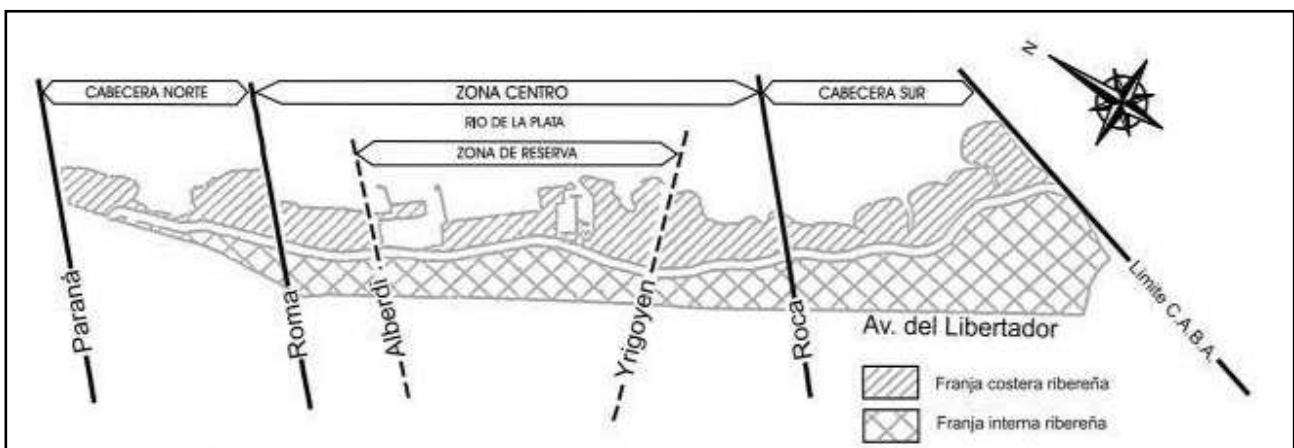
En el marco de dicho plan se aprobó el Proyecto Vial Costero, una arteria de circulación paralela al río - de doble circulación con dos carriles por mano, boulevard, rotondas y estacionamiento-financiada por el Gobierno nacional, que permitiría canalizar el flujo de tránsito de los nuevos edificios de usos mixtos para mejorar el acceso a los nuevos desarrollos inmobiliarios. Para poder llevar adelante los cambios de usos, zonificaciones y normativa que proponía el Plan, se aprobó en 2005 la Ordenanza 24.138 que modificó el Código Urbano (COU) sancionado en el año 2000<sup>33</sup>.

A partir de ese momento, se inauguró un proceso de reconfiguración y adaptación de la normativa municipal, con la consecuente proliferación de planes y proyectos orientados a reestructurar las zonificaciones y usos del entorno ribereño. Hacia fines de esa década y principios de los 2000, la empresa IRSA había comprado dos terrenos ubicados de manera contigua sobre la ribera de Vicente López, que pertenecían al club de la Asociación de Comerciantes Minoristas (más conocido como “Club Almaceneros”) y el club de

empleados de la petrolera Shell.

Con la aprobación de la modificación del COU en el año 2005, se anunció la construcción allí de Horizons, un emprendimiento de seis torres de gran altura. A su vez, en esos años el proyecto “Al Río” presentado por la misma empresa fue declarado de “interés municipal” y fue construido en 2016. Este complejo es un megaemprendimiento de viviendas y usos mixtos (oficinas, shopping mall) que ocupa unos 600.000 m<sup>2</sup> en una zona que incluye terrenos comprados a privados y otros de dominio público, cedidos por el municipio para su explotación comercial. Los edificios del proyecto alcanzan alturas que duplican y triplican las alturas máximas permitidas ya que, al ser diversos terrenos unificados, el código permitió excepciones a la regla. En este caso, el emprendimiento se emplazó bajo la zonificación UC4: Zonas de Urbanización Comercial, que permitió el establecimiento de usos como galerías comerciales, centros de compras, locales gastronómicos y oficinas administrativas, entre otros.

Imagen 18. Esquema de zonas del Plan Particularizado para el Área ribereña de Vicente López



Fuente: Municipalidad de Vicente López

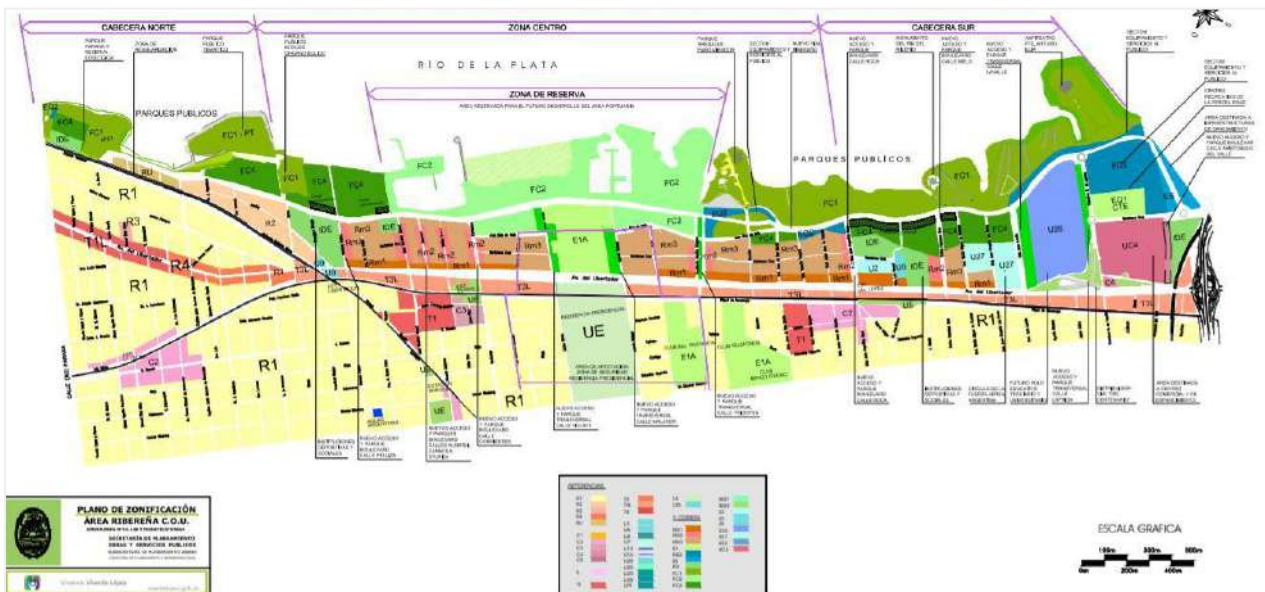
Tanto el plan para el área ribereña como el proyecto del vial costero generaron diversas resistencias sociales debido a la forma en que fueron aprobadas las modificaciones normativas y al fortalecimiento de la especulación inmobiliaria con desarrollos en altura en una parte del frente costero<sup>34</sup>. Al igual que el rol jugado por la Legislatura Porteña, el Consejo Deliberante de Vicente López también fue clave en el desarrollo del mercado inmobiliario especulativo, sesionando de espaldas a reclamos vecinales, en horarios extraordinarios, con convenios urbanísticos o la acumulación de excepciones al código como instrumentos predominantes.

Imagen 19. Usos de suelo ribereños. Detalle Vicente López



Fuente: Elaboración propia

Imagen 20. Plano actualizado del Área Ribereña de Vicente Lopez. Noviembre 2012



Fuente: Municipalidad de Vicente López<sup>35</sup>

Programa de Ordenamiento del Nodo Intermodal Retiro - Puerto - Aeropuerto

Segunda edición actualizada del Código de Edificación en San Fernando

Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires

Plan Estratégico Avellaneda 2020 - Plan de manejo del área ribereña

El inicio del nuevo siglo también significó la proliferación de planes y proyectos vinculados a la recuperación y puesta en valor del borde costero en el Municipio de San Isidro<sup>36</sup>. A partir de la sanción del Decreto Ley 8912, San Isidro había llevado adelante en 1978 el proceso de elaboración de su primer código urbano (anteriormente contaba con código de edificación), que fue modificado sucesivamente hasta la última actualización en el año 2019, vigente actualmente. El municipio no cuenta con un Plan Urbano Integral, sino que ordena su territorio a través ese código urbano y algunos planes particularizados.

Entre 2002 y 2007 se elaboró el Plan Maestro para la Costa de San Isidro que, a partir de un relevamiento completo de la costa, identificó tres áreas con sus principales problemáticas: Costa residencial, Bosque Alegre-Costa Norte y Puerto de San Isidro. Estas áreas fueron divididas por sectores con diversos proyectos de intervención, algunos de los cuales ya fueron concretados.

En el año 2018, el municipio anunció la renovación del parque público del Puerto de San Isidro, un predio de siete hectáreas que contempló espacios verdes, parqueizados y con equipamiento urbano. Las obras del acceso se inauguraron en 2021. Este parque (así como la mayor parte del territorio ribereño sanisidrense que colinda con la Av. de la Ribera) cuenta con zonificación EPR (Uso específico: Parque de la Ribera). Por otro lado, en el año 2020, se anunció también el proyecto Paseo del Río de San Isidro, que contempla la recuperación de 1.200 metros lineales sobre el frente del río, que al ser utilizados por clubes náuticos no permitían acceder a la costa.

A partir del relevamiento de usos de suelo, se puede identificar que en la ribera de San Isidro predominan aquellos de Esparcimiento Semi Público (EC), Espacio público (E) y usos Residenciales (Rb3, Rb2, RbPN, RmbB, Rmb4), dentro de los cuales se encuentran cuatro urbanizaciones cerradas y dos barrios

Imagen 21. Plan Maestro para la Costa de San Isidro (2007)



Fuente: Observatorio Metropolitano



Imagen 22. Proyecto para la costa del Río en el Puerto de San Isidro



Fuente: Municipalidad de San Isidro

populares: “Puerto”, con 20 familias, y el “Roque Sáenz Peña” con 26 familias. En menor medida también se localizan en la ribera uso Industria Náutica (IN), Comercial (Cmb), Área Preservación Patrimonial (APP), Usos Específicos (UE, ES, EPr, RM). El Parque natural municipal Ribera Norte (E) es un bosque nativo identificado por la provincia como de Categoría I, que significa que tiene

un valor muy alto de conservación y que no puede transformarse<sup>37</sup>. En el sector norte de la costa se observa la presencia predominante de clubes náuticos privados. Si bien la costa de San Isidro es una zona urbanizada desde hace varias décadas, se destaca la densificación dentro de los barrios cerrados y aparición del desarrollo Los Cardos Punta Chica.

44

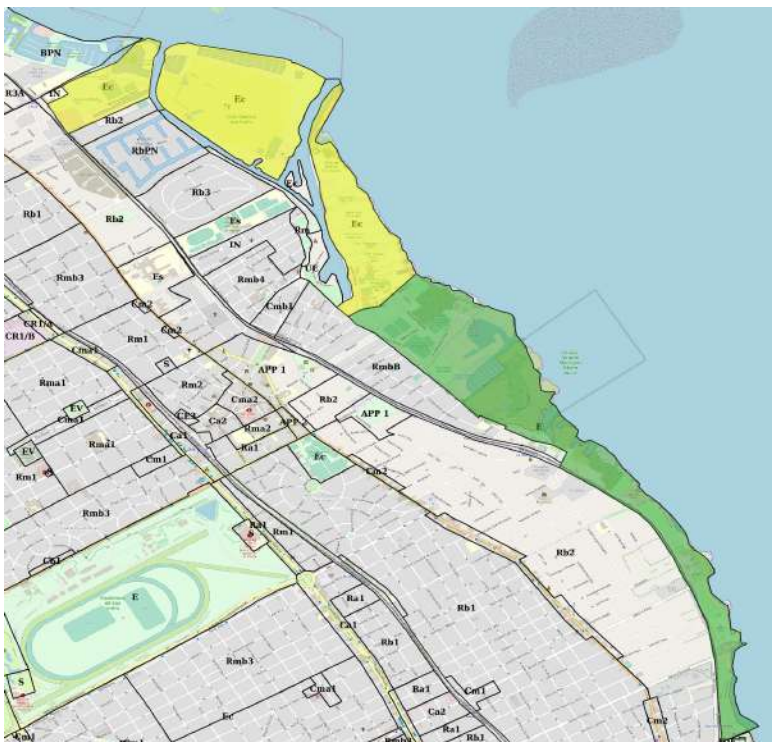


Imagen 23. Usos de suelo ribereños. Detalle San Isidro

Fuente: Elaboración propia

Aprobación de rezonificaciones COU Quilmes

Plan Ordenamiento Urbano de Quilmes

Proyecto Nueva Costa del Plata

Proyecto “Gestión del proyecto de paisaje costero ribereño” Quilmes

En el caso de San Fernando, el municipio contaba con un Código de Edificación y Zonificación de 1978 (Ordenanza 346), el cual fue modificado por numerosas y sucesivas ordenanzas como respuesta dinámica a los cambios y nuevas necesidades sociales de la población. Por ello, la Secretaría de Obras Públicas y Urbanismo dispuso que los organismos técnicos de su dependencia (Direcciones de Planeamiento y de Obras Particulares) elaboraran un proyecto de ordenamiento y depuración de las normas sancionadas, de modo de reeditar una segunda edición del Código de Edificación y Zonificación, el cual fue aprobado en 1991 a través de la Ordenanza 3603 por el Concejo Deliberante. A partir de esta actualización se sucedieron múltiples modificaciones que aprobaron el desarrollo de barrios privados (Catenazzi, et. al., 2014).

En San Fernando se presentan realidades socio-económicas con marcadas diferencias según las diferentes localizaciones. Hacia el este, se encuentra un sector dedicado a los deportes náuticos y con urbanizaciones cerradas; hacia el oeste se localiza un tejido industrial que cuenta con una mayor presencia de barrios populares. En la zona ribereña se fueron sucediendo distintas intervenciones, acompañadas por una ampliación del repertorio de instrumentos urbanísticos con la formulación de planes estratégicos y de desarrollo urbano desde 1995 hasta 2011. En el año 1985, se promovieron obras de renovación para el balneario Municipal y hacia mediados de la década de los noventa se mejoró el paseo de la costanera sobre el Río Luján. Dentro del área costera se aprobó el desarrollo del barrio cerrado Punta Chica Village en 1997 (Ordenanza 6587). En 2006 se aprobó la segunda edición actualizada del Código de Edificación que contiene todas estas nuevas ordenanzas.

Entre los años 2005 y 2006 el gobierno local elaboró un diagnóstico con talleres participativos que permitió visibilizar la problemática de fragmentación socioterritorial que atravesaba el municipio. En el marco de dicho diagnóstico, algunas de las problemáticas identificadas fueron el contraste socio espacial entre el este y el oeste, la presencia de población vulnerable, los problemas de conectividad intra-partido, el déficit de áreas verdes públicas recreativas y la existencia de patrimonio histórico en riesgo.

En el 2007 se publicó el Plan Estratégico del Partido de San Fernando, un informe de gestión que fue utilizado como un registro de las acciones realizadas y recuperaba los elementos que se habían recabado en los talleres participativos (Catenazzi, et. al., 2014). Finalmente, en el año 2008 se elaboró el Plan de Desarrollo Urbano (PDU)<sup>38</sup> que, a su vez, contemplaba una modificación del Código de Ordenamiento Urbano y que se erigió como un instrumento de planificación para operar sobre la porción continental del municipio. Incluyó objetivos como reducir los contrastes socio territoriales, orientar la ocupación y uso del suelo, mejorar el acceso a espacios verdes públicos y costas de ríos y evitar la retención especulativa de inmuebles urbanos. Este PDU, aprobado por el Consejo Deliberante del municipio pero no por el Ejecutivo Provincial, fue desconocido con el cambio de gestión municipal del año 2011. Sin embargo, las modificaciones realizadas al Código de Zonificación en 2008 se manifestaron en el territorio con cambios de uso en la costa, donde los tejidos recreativo e industrial pasaron a ser residenciales con tipologías de urbanizaciones cerradas (Catenazzi, et. al., 2014). Las dificultades de gestión y la coyuntura política redundaron en



el hecho de que el PDU no se haya podido ejecutar en su totalidad; así, las acciones correspondientes a espacios públicos que hubieran permitido el acceso a la costa del Río Luján no fueron llevadas a cabo (Salvarredy, 2016).

Actualmente, los usos que predominan son el de barrio náutico (BPN), urbanización especial (UE), industrial (I), comercial (C) y residencial de mediana y baja densidad (R2 y 3). La zona de barrios náuticos es donde se localizan clubes privados y barrios cerrados<sup>39</sup>; este sector cuenta con dos accesos a espacios públicos: la costanera municipal San Fernando y el Parque náutico San Fernando. Sumados al Polideportivo náutico N°3, conforman los tres espacios públicos en la zona costera. El resto del área lindante al río está compuesta de barrios cerrados, clubes privados y talleres industriales. Al igual que en San Isidro, se registra una preponderancia de la superficie de acceso privado limitado, relativo a barrios cerrados. Las urbanizaciones especiales están compuestas por los clubes privados Club San Fernando (UE6) y el Yacht Club Argentino (UE 7 y 8). El uso I2A identifica a las zonas dentro de la ribera donde se localizan barrios populares: Barrio Alsina, donde residen 150 familias, Alvear (130 familias), San Jose II (34 familias).

En el caso de Tigre se observa, a primera vista, que la parte sur del municipio que limita con San Fernando es la más densamente poblada. A partir de Camino de los Remeros hacia el norte el paisaje se transforma y predominan las urbanizaciones cerradas con espejos de agua y lagunas artificiales en su interior y las quintas. Esta diferencia se presenta también al observar los accesos públicos al río y a sus canales. La única zona pública por la que se puede acceder al río es

la calle Arribeños que limita al este. Hacia el sur del Camino de los Remeros está el Puerto de Frutos y un paseo costero entre la Plaza del Reloj - Museo de Arte hasta el Monumento al Remero.

Tigre tiene ciertas características que lo convirtieron en un escenario de oportunidad para la expansión rápida de las urbanizaciones cerradas. En primer lugar, es un municipio cercano a la Ciudad de Buenos Aires, con buena accesibilidad por autopista y que presenta menores áreas urbanizadas, a diferencia de las localidades adyacentes de San Fernando y San Isidro. En segundo lugar, estos terrenos forman parte de los valles de inundación de los Ríos Luján y Reconquista, lo cual los hace más atractivos para los desarrolladores inmobiliarios por su bajo precio<sup>40</sup>.

El incremento de la actividad antrópica en la costa de Tigre, los grandes emprendimientos inmobiliarios, las vialidades metropolitanas y el parque automotor y náutico que generan gran flujo de visitantes y transporte fluvial, han llevado a un crecimiento desordenado de la ribera tigrense. Dicho municipio tiene una extensa historia asociada al establecimiento de segundas residencias localizadas en su mayoría en la primera sección de las islas del Delta. En los años noventa se materializó un notorio crecimiento de las urbanizaciones cerradas en el municipio de Tigre, que significó un despliegue de cambios socioespaciales inéditos en el proceso de producción del espacio urbano residencial. Fundamentalmente la transformación de las tierras de los valles de inundación en tierras urbanizables es uno de los factores que explican la expansión de las urbanizaciones cerradas en Tigre (Ríos, 2006).

Imagen 24. Masterplan Nordelta



Fuente: Nordelta

En el año 1991, a través del Decreto provincial 593 se declaró de "Interés provincial la erección de un nuevo núcleo urbano en el partido de Tigre" y en 1992 se aprobó por Decreto de la Provincia de Buenos Aires N° 1736/92 y Ordenanza Municipal del Partido de Tigre 1297/92 el Plan Director de Nordelta, que fue el primer megaemprendimiento inmobiliario de este tipo. El plan inicial estaba constituido por veinticinco barrios. La Ordenanza municipal 2524, que actualizó los límites y superficies de las localidades y ciudades del Partido de Tigre, designó Nordelta como localidad en 2003.

Ante el interés municipal de seguir promoviendo dichas inversiones, en el año 1996 se había sancionado en el municipio la Ordenanza 1.812 que dio origen al código urbano de Tigre. Con este, se modificaron algunas de las zonas para dar lugar a más urbanizaciones cerradas<sup>41</sup>.

Hacia 1997 se aprobó el masterplan de la desarrolladora EIDICO que derivó en la zona actualmente conocida como "Villa Nueva"<sup>42</sup>, un complejo conformado por doce barrios náuticos y tres proyectos de barrios abiertos de casas.

47

Imagen 25. Usos de suelo ribereños. Detalle Tigre.



Fuente: Elaboración propia

Aprobación de la rezonificaciones del Código de Ordenamiento Urbano en Avellaneda

Discontinuación del Programa Buenos Aires y el Río de Ciudad de Buenos Aires

## La aprobación de excepciones predominó por sobre la implementación sostenida de planes y estrategias normativas con miradas más globales e integrales del territorio.

48

Es importante destacar que el municipio no cuenta con un Plan de Ordenamiento Territorial Integral; la actividad urbanística del municipio se regula a través del código de zonificación<sup>43</sup>. En este sentido, el cambio de zonificaciones dentro del código urbano es un proceso más fácil de generar, lo que facilita la regularización de muchas de las urbanizaciones cerradas ya existentes. Recién hacia el año 2013 se impulsó la propuesta de elaboración de un Plan de Desarrollo del Delta, que tuvo como objetivo fijar los criterios y las estrategias centrales de ordenamiento ambiental del territorio isleño y las normas de construcción y movilidad en el Delta<sup>44</sup>. En la actualidad, de lo estipulado en el Plan, el municipio ha trabajado mayoritariamente en torno a normas de construcción y gestión de servicios municipales, tales como amarras públicas.

El predominio de urbanizaciones cerradas, y la polarización respecto de la desigualdad territorial es evidente a partir del relevamiento de usos de suelos. Además de los numerosos barrios cerrados que existen en el municipio de Tigre, también llama la atención la cantidad de barrios populares. Según el Renabap, en Tigre existen cuarenta y cinco barrios populares en los cuales viven un total de 10.421 familias. Los mismos se localizan mayormente en la zona oeste del municipio,

sin embargo, en la zona de la ribera se encuentran dieciocho barrios populares, donde residen 4.146 familias. El más grande de ellos es el llamado “El Garrote”, localizado en el extremo sur del municipio, lindando con el municipio de San Fernando. En este barrio residen 700 familias.

Junto a las intervenciones estatales vinculadas a paseos y espacios recreativos, el patrón de puesta en valor y regeneración que se identifica en la ribera norte es la apropiación privada de las clases altas a partir de la proliferación de las urbanizaciones cerradas, con fuerte predominio en Tigre y San Fernando, y complejos de vivienda en altura y suntuosa, particularmente en San Isidro y Vicente López. En términos generales, dichas transformaciones se vieron facilitadas por la aprobación de excepciones y la sumatoria de modificaciones parciales a los códigos que regulan los usos de suelo de dichos municipios; lógica que predominó por sobre la implementación sostenida de planes y estrategias normativas con miradas más globales e integrales del territorio. El emergente es la profundización de un modelo territorial polarizado, de gran desigualdad territorial, donde estos enclaves de lujo se despliegan junto a barrios populares.

### *La ribera sur: la disputa por la revalorización en un contexto de desindustrialización*

El proceso de reestructuración territorial que introdujo el neoliberalismo tuvo un despliegue específico en la costa sur del AMBA, a partir de las trayectorias históricas de usos de suelo más ligados al desarrollo industrial. Desde 1991 en adelante, con la implementación del Plan de Convertibilidad, la oferta de bienes importados a precios más bajos afectó

principalmente a la industria textil y a los fabricantes de bienes de capital, impulsando una dinámica de obsolescencia en las infraestructuras y el parque edilicio ligado a la producción.

En Avellaneda las grandes plantas industriales abandonadas comenzaron a ser reconvertidas a centros comerciales o utilizadas como viviendas informales hacia finales del siglo veinte y, en ese contexto, a partir del 2000 comenzaron los reclamos por parte de la ciudadanía para recuperar espacios verdes de la zona costera a través de la reubicación de industrias y el cierre del relleno sanitario del CEAMSE. Este se cerró de forma definitiva en el año 2004, luego de demostrar la influencia de los gases emanados por el venteo del relleno en la aparición de distintas enfermedades entre la población.

En 2006 el municipio publicó el “Plan Estratégico Avellaneda 2020”<sup>45</sup>, donde se abordan diversos aspectos del área costera que parten de establecer que la expansión debe darse, en principio, hacia el Riachuelo, dado que el Área Central se expande naturalmente hacia ese borde, y luego hacia la costa abierta del Río de la Plata. El Plan plantea áreas a reincorporar, dentro de las cuales se consideran “los parques existentes y/o por crear, en los grandes equipamientos y la posibilidad de llegar desde ahí a una costa recuperada por caminos al borde de arroyos y canales”. Además, indica que estas áreas o polígonos pueden constituir un adecuado atractivo para vivienda destinada a sectores medios y para crear puntos de desarrollo inmobiliario para comenzar la cadena de construcción de valor social y económico sobre un territorio hoy poco valorizado. En el área de “las Quintas de Sarandí” se propone el desarrollo de un Parque Regional

Metropolitano y se prevé un uso productivo del suelo que provea económicamente a las familias que habitan los predios. Junto con esto, se proyecta la aparición del Paseo Costanero en una primera instancia del Plan, con el objetivo de desarrollar la periferia a través de inversión pública en equipamientos y vivienda, y de crear posibilidades de desarrollo económico propio.

El plan contempla un programa de actuación específico denominado “Ribera del Río de La Plata” y tiene como finalidad la creación de un “Plan de Manejo del área ribereña de Avellaneda no ocupada por el Polo Petroquímico”. Dentro de los objetivos que se esperan alcanzar a través de este programa se encuentra la integración de una zona inaccesible, en la cual se realizarán múltiples aprovechamientos, y que a su vez constituye casi la cuarta parte del territorio municipal. El trabajo sobre la costa prevé recuperar el borde del Río de la Plata como espacio público y desarrollar zonas verdes, de cuidado de biodiversidad, contemplando la apertura de calles hasta el río. Hoy en día, con el municipio urbanizado casi en su totalidad, el área ribereña es uno de los pocos suelos vacantes, donde predominan el uso industrial, residencial y de reserva.

En 2008, dos años después de la publicación del plan y como propuesta de intervención de la costa, comenzó a proyectarse un mega-emprendimiento inmobiliario sobre el río. El gobierno local junto con la empresa Techint y las autoridades provinciales presentaron el proyecto de urbanización Nueva Costa del Plata (NCdP) para desarrollar hoteles, restaurantes, comercios, torres residenciales de alto estándar y una sede de la Universidad de Avellaneda. Ese mismo año se aprobó la rezonificación en los códigos de ordenamiento urbano por considerar estas



áreas como vacantes, atrasadas y marginales y en 2010, a través del Decreto provincial 2610, se homologó la propuesta del municipio de Avellaneda en vistas de permitir los usos de suelo que contemplaba el Máster Plan del Proyecto Costa del Plata (Angelomé, 2018). La obra debería haber iniciado 2012, sin embargo se encuentra detenida por las denuncias de las asambleas vecinales ante el poder judicial, que cuestionan los impactos ambientales y el riesgo sobre el bosque ribereño<sup>46</sup>, el aumento de inundaciones, la erradicación de familias lugareñas y la creación de una barrera artificial entre la ciudad y el río, entre otros (Cirio y Munafó, 2019).

50

En la zona ribereña del partido de Avellaneda se destaca una tradicional producción agrícola intensiva de escala familiar, una actividad tendiente a la desaparición y con una ocupación de muy baja intensidad. Si observamos el relevamiento de usos<sup>47</sup>, se pueden identificar dos sectores de disfrute público del área ribereña, la “Eco Área Avellaneda” y la “Costa Ribereña de Villa Domingo”, a los cuales se accede a través de la calle Nicaragua y la calle Juan B. Justo respectivamente. El municipio compró hectáreas a los vecinos de la zona para llevar a cabo obras de recuperación, saneamiento y desarrollo sustentable. De esta manera en 2015 se creó la Reserva Costera Municipal de la ciudad de Avellaneda y en 2019 inauguraron el “Eco Área Avellaneda”, una superficie de 140 hectáreas dedicada a la preservación de la biodiversidad local, el esparcimiento, la recreación de la comunidad y el desarrollo de programas de educación ambiental.

El área costera se caracteriza, además, por tener importantes barrios populares: Rancho Grande San Lorenzo (510 familias) y Lealtad y

Justicia (581 familias) (DUP5 y 4 y AIU7), Inflamable (1.500 familias), Isla Maciel (800 familias) (DUP7) y el Barrio Urquiza (100 familias).

La costa de Quilmes, a diferencia de sus municipios vecinos, posee una mayor cantidad de habitantes a lo largo de sus 10 km de extensión. Según el Censo de 2010, en su ribera residían 23.641 personas, lo que representaba el 4,1% de la población del municipio (582.943 personas). La inauguración de la autopista Buenos Aires - La Plata en 1995 significó un cambio profundo en la dinámica territorial del partido y dio inicio a un proceso de modificaciones normativas que permitieron la densificación en altura y motorizaron el encarecimiento del suelo, sobre todo en el área central de Quilmes y Bernal. Los barrios privados han tenido un desarrollo moderado en comparación con otros partidos de la región metropolitana mientras que los countries en altura tuvieron escaso desarrollo, con localizaciones puntuales.

**El agua se tornó un recurso protagonista para la construcción de las urbanizaciones cerradas en los últimos veinte años.**

Los complejos comerciales (grandes hipermercados y shoppings), por el contrario, han tenido un amplio despliegue en el partido, sobre todo en las antiguas infraestructuras industriales o en los corredores viales donde se encontraban estas actividades como Avenida Calchaquí y Avenida La Plata. Producto de estos procesos, el acceso formal al suelo urbano para los sectores bajos y medios de la población fue cada vez más difícil, lo que llevó a la segregación social y a la fragmentación del partido (Cirio, 2016).

Las formas de hábitat popular bajo las modalidades de villas y asentamientos constituyen un fenómeno que, si bien en Quilmes es de larga data, muestra una tendencia creciente como resultado de los procesos mencionados anteriormente. En la costa se localizan catorce barrios populares (el 20% de los barrios populares del municipio), donde residen aproximadamente 7.233 familias, de acuerdo al relevamiento de Renabap. Esto representa un gran desafío, ya que es un área de inundaciones producidas naturalmente por el fenómeno de la sudestada, fuertes lluvias que se ven agravadas por las características físicas de una llanura de pendiente prácticamente nula, con puntos bajos en su interior, y de los arroyos que reciben un importante caudal de agua y cuentan con cajas de reducidas dimensiones que se desbordan. Esta combinación de aspectos naturales genera que las inundaciones tengan una alta duración, a las que se suma la construcción de la autopista Buenos Aires - La Plata que, carente de un adecuado sistema de desagües pluviales, constituye una barrera para el desagote de las aguas que escurren por la barranca de Quilmes, empeorando las inundaciones (Segura, 2012).

Quilmes aprobó en 2008 el Plan de Ordenamiento Urbano (POU), que consiste en un documento con criterios ordenadores generales y una convocatoria abierta de proyectos que deben articularse a dichas directrices<sup>48</sup>, entre las cuales está la puesta en valor de las áreas costeras. En la búsqueda del equilibrio territorial se dividió al municipio en tres áreas: Ribera, Centros Tradicionales, Camino y Cuencas (Cirio, 2016). Ese mismo año se publicó el Proyecto de la Ribera “Gestión del proyecto de paisaje costero ribereño del partido de Quilmes”, que cuenta además con la Unidad Ejecutora del Proyecto de La Ribera con rango de Secretaría (Decreto N° 2404-08). Esta unidad tiene entre sus funciones asesorar al Intendente en la toma de decisiones que involucren al área de la ribera del partido, delinear estrategias de desarrollo de la región costera, definir el “Plan Maestro de la Ribera de Quilmes”, definir áreas de intervención directa y delinear programas, desarrollar proyectos específicos, supervisarlos y constituir convenios con organismos públicos (provinciales y nacionales) o privados que faciliten el desarrollo adecuado del Proyecto de la Ribera de Quilmes<sup>49</sup>. En 2009 se publicó el Plan Estratégico Quilmes (PEQ), que retoma y reformula el proceso iniciado en el POU, planteando un Plan general de mayor alcance y escala mediante seis criterios directrices que también incluyen la valorización de las áreas costeras y su relación con la ciudad, privilegiando el uso público.

La mayor parte de la ribera está ocupada por tres usos principales. La Zona de Recuperación afectada al Cinturón Ecológico Área Metropolitana (ZRCE), reservada a zona verde recreativa, es un área complementaria donde se pueden localizar usos relacionados

Imagen 26. Usos de suelo ribereños. Detalle Quilmes.



Fuente: Elaboración propia

a actividades deportivas y recreativas. En este sector se encuentra la ribera de Bernal de acceso público a través de la calle Espora.

52

Sobre esta zona se localizan humedales y varios barrios populares como La Ribera de Bernal, La Ribera del Uno, Barrio Gendarmería y parte de los barrios Ribera II, Villa Lujan I, II, III, IV y Luján. La Zona de usos específicos (ZUE) indica zonas de usos institucionales y servicios a la comunidad, tales como área de la planta potabilizadora de agua “General Belgrano”, área Ex – IMPA, Talleres regionales Quilmes, obras sanitarias de la Nación, Batallón N°601 Viejo Bueno y la autopista Buenos Aires - La Plata. La Zona de esparcimiento (E) es una zona de la ribera de Quilmes en la cual pueden existir los siguientes usos: vivienda, esparcimiento, recreos, club deportivo y social, parque, balneario, natatorio, juegos de niños, gimnasios, taller naval en pequeña escala, bar - café, restaurante, *night club*, hotel, motel, comercio de abastecimiento diario, comercio de primera necesidad, comercio concerniente a la salud, estación de servicio, estación de automotores, mecánica ligera, artesanías. En

esta zona se encuentra el histórico balneario y muelle y un amplio paseo público. Es un área integrada al tejido urbano y conectada con el casco del municipio a través de las Avenidas Iriarte y Otamendi. Además, por los usos habilitados es donde se concentra gran parte de la población.

También se localizan en el área usos residenciales<sup>50</sup>: residencial con infraestructura incompleta o sin infraestructura, un área de Nuevo Centro Urbano, residencial orientada a la locación de vivienda social y una Zona de Expansión Urbana.

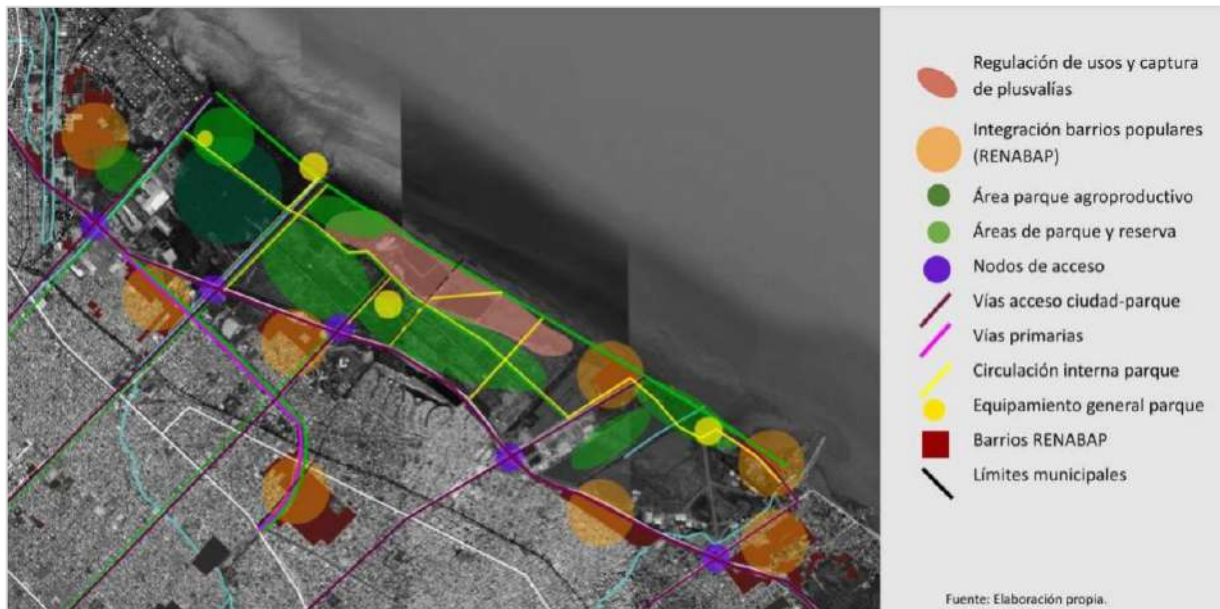
Por otro lado, la Zona Urbanización Especial de Interés Ambiental (ZUA) es la zona de relleno sanitario (CEAMSE) destinada a futuros espacios verdes para uso de recreación y esparcimiento público, sujeta a intervenciones y procesos naturales de recuperación ambiental. Esta es una de las zonas más controversiales del área de estudio por coincidir el proyecto Nueva Costa del Plata, la reserva natural Los Sauces y el reciente Plan nacional de Parques Metropolitanos.

A diferencia de los avances normativos en torno a la realización del proyecto NCdP producidos en Avellaneda, la zona ribereña de Quilmes fue declarada “Parque Natural y Reserva Ecológica” por ordenanza municipal de 2002 (modificada en el 2003), como producto del conflicto por la desafectación del relleno sanitario del CEAMSE. Sin embargo, en 2012 se sancionó una ordenanza municipal de regulación urbana ambiental del área denominada Nuevos Centros Urbanos (N.C.U1) Zona de Gestión Especial denominada “Nueva Costa del Plata”, que estableció para la zona un uso predominante de vivienda y usos complementarios. Junto con esta ordenanza se reglamentó el uso para la zona de Monte Matadero con la designación zona residencial R8 orientada a la locación de vivienda social. Esto produjo el inicio de obras de urbanización para el barrio y que también fue inscripto en el registro de Villas de la Provincia de Buenos Aires, con miras a la regularización de la tierra en el corto plazo (De Francesco, et. al., 2019).

El Plan Estratégico Territorial Quilmes 2030 (PETQ) aprobado en 2016 contempla cinco ejes estratégicos<sup>51</sup> e incluye también el Proyecto Ribera, cuyos objetivos alcanzan la formulación de un plan hidráulico integral, optimización de los servicios de infraestructura, agua y cloaca, estudios de tránsito y ordenamiento vial, urbanización de villas y asentamientos, desarrollo de un espacio público continuo sobre la ribera, circuitos de bicisendas y bicicletas públicas, tratamiento de basurales e intensificación de la presencia de vegetación nativa. En 2017 comenzó a ejecutarse el Plan integral de recuperación para la Ribera, contemplando distintas etapas e intervenciones que tienen que ver con lo hidráulico, la movilidad y la creación y recuperación de espacios públicos, con eje en renovar los accesos y construir el nuevo Gran Parque Costanero.

Por otra parte, recientemente se presentó desde el gobierno nacional un Plan de Parques Metropolitanos a través del cual se

Imagen 27. Plan de ejecución metropolitano 2021: Parques metropolitanos Quilmes - Avellaneda



Fuente: Ministerio de Desarrollo Territorial y Hábitat, Programa de Desarrollo de Áreas Metropolitanas del Interior

Concurso “Buenos aires y el Río - Distrito Joven”      Ley N°6475 para el desarrollo urbanístico residencial en Costa Salguero y Punta Carrasco      Proyecto Paseo del Río de San Isidro



hará una intervención en el sector costero Avellaneda – Quilmes, en áreas de desarrollo y gestión de reserva de CEAMSE, con el objetivo de lograr su integración con otras áreas protegidas de nivel municipal, provincial y nacional. Como se observa en la imagen, el Plan de Parques Metropolitanos considera la captación de plusvalías para la zona en donde se proyecta NCdP, considera la integración de los barrios populares que se encuentran en el área y prevé la construcción de equipamientos y nuevos accesos públicos al parque.

La costa de Berazategui es, en comparación con los otros dos municipios de la ribera sur (Avellaneda y Quilmes), la que posee porciones más amplias de reserva natural. Tiene una longitud aproximada de 20 kilómetros y comprende al Parque Pereyra Iraola (Reserva de la Biósfera) y la Reserva Natural Selva Marginal Hudson (selva subtropical más austral del mundo), que representa el 35% de la superficie total de Berazategui. El área conforma una gran extensión no urbanizada, ya que por razones históricas y geográficas la población no se ha instalado en la costa, con espacios verdes de alta calidad paisajística (Giusti, 2013). El municipio posee dos accesos al río a través de la Avenida 14 y la Calle 63.

El Ordenamiento territorial del partido de Berazategui está regulado por la Ordenanza 884 de Zonificación según usos de 1979. Esta normativa cuenta con más de 50 ordenanzas modificatorias. Entre estas, se encuentran quince ordenanzas que adecúan zonas para crear urbanizaciones privadas en “suelo improductivo” pero valorizado por su cercanía al paisaje costero o al parque provincial (Pereyra Iraola)<sup>52</sup>. Cinco de estas urbanizaciones poseen características de

barrio náutico que alteran la morfología natural del suelo y generan lagunas artificiales (tres se localizan en la zona de Reserva costera y dos en la zona de Recuperación). Por otra parte, existen ordenanzas que desafectan parte de la zona de recuperación y habilitan obras de relleno para la instalación de un “Polo Temático Maderero-mueblera” y una zona destinada al uso Comercial y de Equipamientos Metropolitanos (CEM).

El agua se tornó un recurso protagonista para la construcción de las urbanizaciones cerradas en los últimos 20 años. Cortizas y Andreoni (2019) afirman que, en estos emprendimientos los lotes que dan a espejos de agua son los más valorados, incluso por sobre aquellos que dan a campos de golf o polo, volviéndose de este modo el recurso más rentable para desarrolladores. De esta manera se fue gestando una nueva lógica de ocupación del territorio para el avance y la construcción de estos emprendimientos fundamentalmente en zonas bajas y costeras, para el aprovechamiento de espejos de agua. Así, fueron consolidándose barrios como Las Golondrinas, que posee una laguna de cuatro hectáreas apta para la práctica de deportes náuticos en embarcaciones sin motor y pesca deportiva, Puerto Trinidad y los cuatro barrios que integran Pueblos del Plata. Para producir estos espejos de agua, y para poner en condiciones estos countries, se realizó y aún se continúa realizando uno de los mayores movimientos de tierra sobre los humedales y el bosque ribereño que sufrió Berazategui en toda su historia (Cortizas y Andreoni, 2019 y Iglesias y Marinelli, 2020).

El uso principal en la costa de Berazategui es el de reserva (RE), definida como “Área ribereña sujeta a planificación, con carácter preventivo y hasta su definitiva regulación y

54

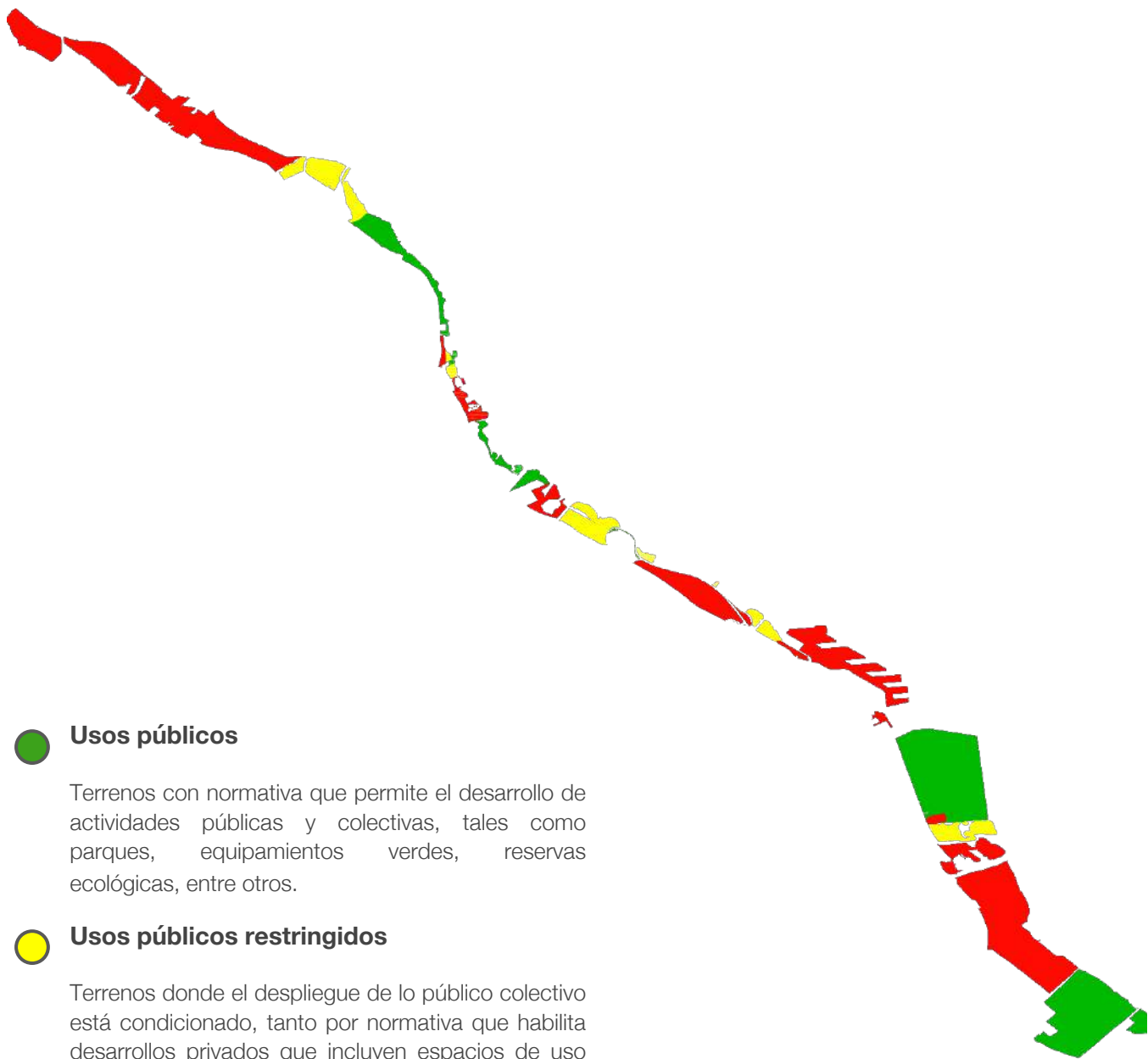
saneamiento” y que está destinada a uso productivo rural y recreativo compatible con las características del área (artículo 32 de la ordenanza 884/79). El Sector de Urbanización Especial (SUE)<sup>53</sup> se creó a través de la ordenanza 3010/97 y permitió al grupo inmobiliario Beccar Varela Desarrollos SA. llevar a cabo la obra “Puerto Trinidad”, con el objetivo de ser una ciudad náutica privada. Este es uno de los emprendimientos más grandes de la región, con 336 hectáreas de superficie. El desarrollo cuenta con 1200 metros de costa sobre el río y tiene tres lagunas en su interior, logradas a través del movimiento de suelos, y un puerto para 600 embarcaciones. Estas modificaciones del entorno natural tienen un fuerte correlato en el aumento de la vulnerabilidad social frente al riesgo de inundaciones, por lo que han generado un gran conflicto social y ambiental al transformarse en un gran tapón hidráulico a escala urbana, que obstaculiza el drenaje del agua que proviene de la barranca, provocando la inundación de los barrios existentes en el área fuera de los emprendimientos privados (Cortizas y Andreoni, 2019).

Además de la normativa sobre zonificación y usos del suelo y sus modificaciones, en 2019 se lanzó el Plan Berazategui 2050, entre cuyos ejes se encuentra el Proyecto Ribera Rioplatense. El fundamento de su desarrollo es que muchos sectores privados tomaron esta zona, utilizándola sin tener los cuidados correspondientes a una zona de importancia ambiental. Por este motivo, se busca a través del proyecto generar una planificación del área con el fin de lograr desarrollo y preservación, articulación con los municipios vecinos. Actualmente, profesionales de la comunidad y el municipio están trabajando en un Plan Maestro de la Ribera Rioplatense para ordenar y establecer las factibilidades y los

usos posibles de la ribera rioplatense, buscando generar un desarrollo armónico y de bajo impacto en términos ambientales.

Del análisis de las imágenes, lo que más resalta es la aparición de los barrios cerrados con lagunas artificiales y su expansión sobre humedales y bosques nativos. En este sentido, Berazategui guarda similitudes a los fenómenos de revalorización sucedidos en la ribera norte, particularmente en San Fernando y Tigre.

A diferencia de la ribera norte, en la zona sur se observa la densificación en general del área y, sobre todo, la densificación y expansión de los barrios populares, mientras que el área de quintas se ha reducido. En el sector también es significativa la construcción de vivienda social y la superficie ganada al río en áreas industriales. El despliegue de desarrollos inmobiliarios que buscan conquistar la ribera como paisaje para la valorización económica ha avanzado en los últimos años. Sin embargo, la revalorización privatista, en algunos casos como el proyecto urbanización Nueva Costa del Plata, ha encontrado un freno producto de la resistencia de las asociaciones vecinales y las comunidades afectadas.



### ● Usos públicos

Terrenos con normativa que permite el desarrollo de actividades públicas y colectivas, tales como parques, equipamientos verdes, reservas ecológicas, entre otros.

### ● Usos públicos restringidos

Terrenos donde el despliegue de lo público colectivo está condicionado, tanto por normativa que habilita desarrollos privados que incluyen espacios de uso público, como por terrenos de dominio público que restringen uso u otras situaciones particulares.

### ● Usos privados

Terrenos con normativa para desarrollos privados, tales como equipamientos, zonas residenciales e industriales, entre otros.

Longitud costa lineal: 69.3 km

Longitud costa real: **84.7 km**

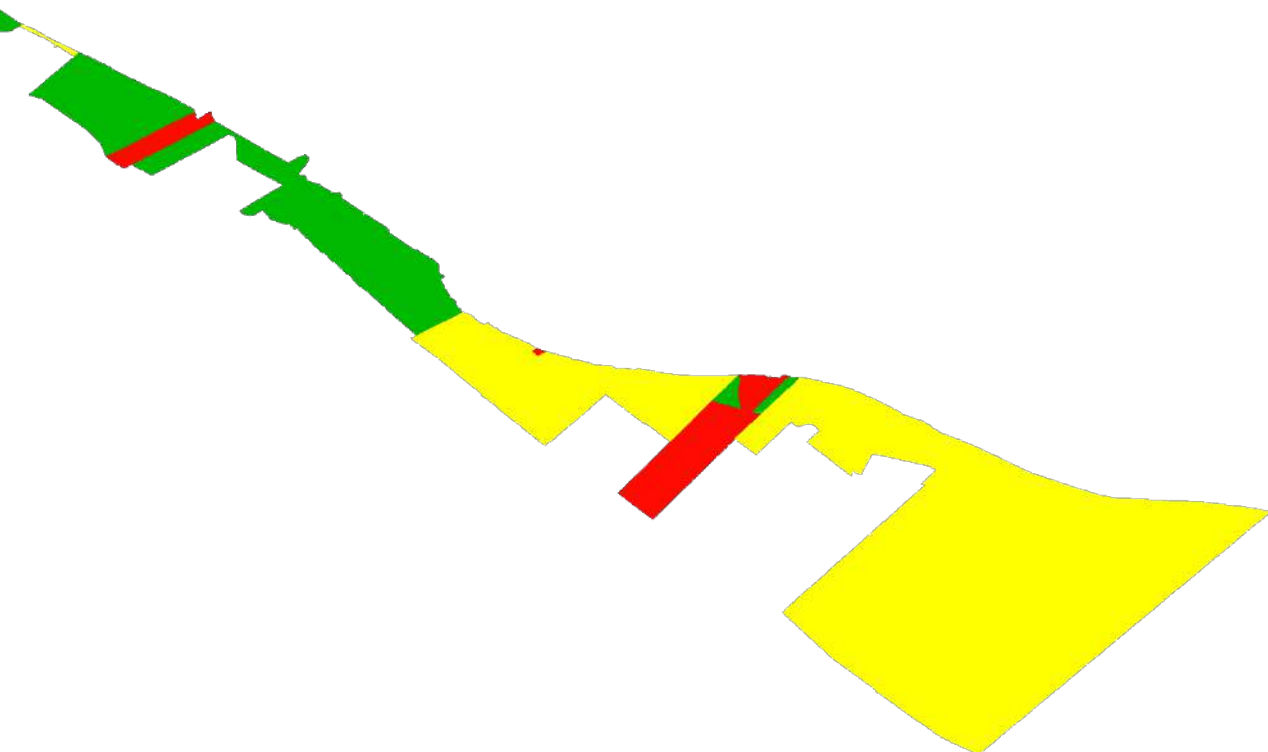
29 %

32 %

39 %

Una dimensión posible para entender el proceso de privatización de la ribera metropolitana es analizar los usos de suelo establecidos en las normativas de cada jurisdicción. En una primera aproximación, a partir del relevamiento de los códigos urbanísticos se propone una clasificación que refleje, mediante tres categorías, en qué medida los usos establecidos permiten el desarrollo de actividades públicas, de dimensión colectiva y de forma irrestricta, considerando la decisiones políticas que se materializan en el ordenamiento del territorio, más allá de que efectivamente esos lugares hayan sido destinados a tales actividades.

(ver tabla de usos en Anexo 1)







## TERCERA PARTE

# Aportes para el abordaje metropolitano de la ribera

El estudio de las normativas y políticas públicas en relación a los usos del suelo y las transformaciones territoriales que se han movilizadas en la ribera metropolitana de Buenos Aires a lo largo del último siglo constituyen un aporte clave para visualizar el proceso de privatización de la costa y pensar alternativas donde se recupere el sentido del paisaje como patrimonio colectivo y natural. A partir de esta revisión es posible sistematizar tres grandes aportes que contribuyen a abordar este territorio.

Una primera cuestión tiene que ver con la creciente complejidad en los usos del suelo. La ribera se constituyó predominantemente en torno a actividades de ocio, portuarias y, en el caso de la zona norte, de casas de fin de semana. Con el transcurso de los años la trama de usos se fue diversificando y se acentuaron las diferencias entre la ribera norte y sur del área metropolitana de Buenos Aires: mientras que en el norte fueron aumentando

las segundas residencias, barrios cerrados y los clubes de remo y velas, en el sur se localizó un eje portuario industrial y la mayor parte del territorio fue definido como reserva, en tanto áreas sujetas a planificación, con carácter de suelo vacante o de áreas complementarias para la localización de usos relacionados a actividades deportivas y recreativas. Esto último ha sido determinante para explicar la menor ocupación actual y, por lo tanto, la preponderancia de naturaleza en relación a la ribera norte. Sin embargo, el análisis de usos de suelo arroja un llamado de atención ante extensos territorios que podrían admitir desarrollos privados en ese borde costero.

En estos procesos convergen otras políticas que produjeron transformaciones en los territorios de la ribera metropolitana, como el desarrollo de las vías de transporte de pasajeros y mercancías, la activación o desactivación del ferrocarril Mitre en la costa

norte y la construcción de las autopistas y avenidas. Estas intervenciones promovieron la valorización del territorio, la densificación en altura y la ocupación de zonas más alejadas del centro porteño.

Tal como se evidenció a lo largo del presente informe, en la Ciudad de Buenos Aires el despliegue de infraestructura y equipamiento ligado a la logística portuaria trazó un devenir diferente al resto de la ribera norte, donde las ocupaciones residenciales de altos ingresos fueron una constante, aún con cambios tipológicos propios de cada época (desde casas quintas a torres de lujo). Sin embargo, el desarrollo de Puerto Madero inauguró en la ciudad una etapa donde la conquista del paisaje litoraleño fue motorizada también por usos residenciales orientados a las clases más acomodadas.

60

Una segunda cuestión se relaciona con la estructuración socio-económica a partir de la organización de los usos territoriales y con la profundización de la segregación espacial. Por un lado, en las últimas décadas se combinaron dos factores que confluyeron en la valorización del espacio costero y en su mayor ocupación y transformación. Uno de ellos es el aumento de las inversiones inmobiliarias privadas producidas por la creciente movilidad del capital y, además, el aumento de la demanda de nuevos proyectos urbanos relacionados al imaginario de contacto con la naturaleza, seguridad y exclusividad de algunos grupos sociales. Así, las riberas de los municipios del AMBA se convirtieron en zonas de oportunidad para negocios inmobiliarios, por sus grandes superficies de suelo subutilizado y por su localización estratégica que combina centralidad y paisajes hacia el río. Como se observó, la mayor concentración de urbanizaciones cerradas se localiza en los

municipios más alejados de la ciudad de Buenos Aires, especialmente en la costa norte, por la disponibilidad de tierras vacantes de escaso valor, los nuevos accesos de transporte y las modificaciones de las normativas urbanas. Es un proceso de ocupación de las planicies de inundación sobre el cual Pintos (2027) destaca cuán determinante han sido los marcos regulatorios que permitieron la aprobación de emprendimientos residenciales en zonas de gran fragilidad ambiental.

Cabe mencionar que este fenómeno en las últimas décadas se está replicando a gran escala y con mucha velocidad en el corredor sur. No obstante, los usos industriales y los de reserva natural siguen siendo una impronta característica de dicha ribera, mientras que en la ribera norte y en la Ciudad de Buenos Aires se concentran concesiones y clubes náuticos, junto con la mayor cantidad de desarrollos inmobiliarios en altura.

Por otro lado, es relevante que, como característica general, la ribera metropolitana posee terrenos propensos a sufrir inundaciones, así como otros que se han ido deteriorando por el declive de los usos industriales y de los servicios que albergaban. Estos terrenos se convirtieron en muchos casos en el único suelo disponible para los asentamientos informales. Recuperando los resultados arrojados por el último Registro Nacional de Barrios Populares<sup>54</sup>, al comparar la presencia de barrios populares en la ribera metropolitana de Buenos Aires encontramos una fuerte diferencia entre el norte y el sur de esta región. En el área costera de la ribera sur se localizan veintiún barrios populares en donde residen 10.959 familias, con mayor presencia en el municipio de Quilmes. En tanto que en la ribera metropolitana norte, se localizan quince barrios populares en donde

habitan 2.469 familias. El municipio que mayor número de barrios populares alberga en su zona ribereña es Tigre, que si bien es el municipio más extenso (en lo que refiere a porción de territorio continental) cuenta con el mayor porcentaje de familias que viven en barrios populares en su franja costera. Finalmente, en la zona adyacente al río en la Ciudad de Buenos Aires existen siete barrios populares en los cuales viven 14.483 familias. **Así, unas 27.911 familias residen en barrios populares en la ribera metropolitana de Buenos Aires.**

La lógica de segregación socio-espacial de la ciudad neoliberal encuentra en la ribera metropolitana una expresión de máxima tensión, donde la polarización entre enclaves de lujo y barrios populares se imprime además sobre la ocupación de ambientes naturales frágiles, de alto valor sistémico para el desarrollo humano en el área metropolitana.

Una tercera y última cuestión en relación al análisis de la costa del área metropolitana de Buenos Aires es la fragmentación de las políticas implementadas. Se puede observar en general un escenario de desarticulación entre la CABA y su entorno metropolitano, donde cada localidad lleva adelante un plan de desarrollo sin ningún tipo de articulación con la localidad vecina, sin una visión y una estrategia de gestión integrada que permitan reducir los impactos socioambientales, preservar los servicios ecológicos o equilibrar el reparto de usos y actividades. Solo en la ribera sur se puede observar un intento reciente de articulación entre Avellaneda y Quilmes a raíz de compartir el predio CEAMSE. Es un territorio paradigmático de las tensiones analizadas: en ese sector costero es donde fue aprobado el desarrollo inmobiliario Costa del Plata y donde, en simultáneo, se está promoviendo el desarrollo de parques públicos de escala metropolitana.

En este sentido, sigue vigente la necesidad de una autoridad metropolitana que articule las distintas políticas sectoriales sobre el área, incluidas las de ordenamiento territorial y usos del suelo; su ausencia es un factor más que contribuye a la fragmentación del territorio y a la imposibilidad de articular las políticas locales en un marco planificado de desarrollo regional (Borthagaray, 2002).

**Cada localidad lleva adelante un plan de desarrollo sin ningún tipo de articulación con la localidad vecina; no existen una visión y una estrategia de gestión integrada que permitan reducir los impactos socioambientales, preservar los servicios ecológicos o equilibrar el reparto de usos y actividades.**

Estas tres grandes cuestiones plantean un escenario desde el cual avanzar en una serie de consideraciones que, además de sintetizar algunos análisis desplegados en esta investigación, abran líneas de trabajo para profundizar distintos aspectos en el abordaje de la ribera metropolitana.

Un tema central es el de los actores, el de quiénes y con qué lógicas, estrategias y capacidades intervienen en la configuración de la costa. La revisión de la planificación urbana desde comienzos del siglo veinte pone de manifiesto la masividad del pensamiento urbanístico: a través de planes, proyectos y concursos, la ciudad fue debatida, imaginada, prefigurada. Pero mientras que hasta la



década del setenta ese campo disciplinar fue dominado por arquitectos, la creciente hegemonía de sectores ligados al desarrollo inmobiliario así como las diversas resistencias sociales al avance privatizador complejizaron el mapa de actores en torno al desarrollo territorial. Estas transformaciones interactúan además con Estados heterogéneos, donde la identificación de lo público como bien común no es lineal en tanto los gobiernos también reproducen en su seno intereses divergentes, atravesados por aquel entramado de contiendas sociales.

Este punto es central: **la ribera metropolitana es un espacio en disputa**. Como se desprende de la cartografía de los usos de suelo establecidos en las normativas de cada jurisdicción, **más del 60% de la línea de costa corresponde a terrenos con usos públicos restringidos y/o privados**, es decir que se trata de terrenos donde el despliegue de lo público colectivo no es posible o está condicionado por el uso real que se les da.

62

Los efectos ambientales de estas prácticas extractivistas que avanzan sobre el territorio costero, particularmente en las zonas de humedales, son difícilmente reversibles. El avance concreto en la privatización de las superficies aledañas a la línea costera, tanto como el cercamiento de los accesos al borde costero que promueven procesos elitizantes de la costanera pública, marca la degradación de ecosistemas estratégicos, considerados así por su función en la sustentabilidad ambiental metropolitana, como reserva de suelo fértil, regulación hidrológica y refugio de biodiversidad (Pintos, 2012). La desvinculación de la planificación climática de las herramientas más importantes en materia de planificación urbana, como lo son los Códigos Urbanísticos, marca una carencia absoluta respecto a la visión de adaptación y mitigación frente a la crisis ambiental (Mesa et. al, 2022).

Además de la dimensión ecosistémica, este modelo de desposesión exacerba la disputa por el derecho al paisaje mediante la conquista de las visuales del río, aún cuando en algunos casos -como producto de la movilización popular y el empuje de otros modelos de desarrollo urbano- se haya concedido cierta capacidad de permanencia e ingreso a la costa. Es en este sentido que la idea de conflicto urbano-ambiental expone las disputas sociales.

La tendencia de expansión del mercado inmobiliario sobre la costa y la convalidación del Estado mediante ajustes de normativas, introducción de modificaciones en los códigos urbanos y aprobación de convenios urbanísticos ad hoc, resaltan la urgencia y la necesidad de recuperar una agencia colectiva sobre el territorio costero. ¿Cómo reforzar, acompañar, fortalecer las resistencias sociales con políticas públicas que contemplen la costa como unidad territorial ambiental? Esta pregunta permite pensar estrategias para preservar las funciones ambientales en un contexto de crisis ambiental y, a la vez, democratizar la gestión de la ribera metropolitana, prefigurando otra relación sujeto/ciudad/costa. Incluso, permite recuperar la *balneabilidad* de nuestro río como un horizonte posible, entendiendo que el contacto con el agua es la manifestación contundente de una ciudad ribereña.

El sentido último de esta disputa es suturar ese desencuentro entre río y ciudad, consolidado a lo largo de su historia y exacerbado en el devenir neoliberal, que ha significado la mercantilización de este bien común. La revisión de las normativas de usos de suelo constituye una primera capa de estudio para pensar un proceso territorial complejo -que, como tal, necesita ir sumando otras dimensiones analíticas- pero sobre todo para prefigurar la ribera como un territorio colectivo y socio-ambientalmente justo.

## ANEXO 1

Jurisdicción	Denominación	Predio	Detalle normativo
CABA	EE		<b>Equipamientos Especiales:</b> corresponden a la localización de usos singulares que, por sus características, requieren terrenos de gran superficie y/o normas individualizadas para cada actividad. Constituyen los grandes equipamientos a escala urbana y/o regional, y tal especificidad del uso condiciona su constructibilidad. Se delimitan según Planchetas de Edificabilidad y Usos. Los usos de suelo son aquellos específicos de la actividad principal de que se trate y los usos complementarios y conexos necesarios para el desarrollo de dicha actividad.
	UP		Las <b>Urbanizaciones Parque</b> son áreas destinadas a espacios verdes y parquización de uso público. Se delimitan según Planchetas de Edificabilidad y Usos. En estas Áreas el Gobierno de la Ciudad podrá autorizar obras de exclusiva utilidad pública que complementen y no alteren el carácter de las Urbanizaciones Parque.
	EE-EE10	Centro Deportivo de Tiro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires	<b>Usos permitidos:</b> Los terrenos serán destinados necesaria y exclusivamente a <b>actividades culturales, recreativas, sociales y deportivas</b> . Se admitirán <i>actividades comerciales complementarias</i> de servicio, en una proporción no mayor al diez por ciento (10%) de la superficie total construible, las que no podrán tener acceso desde la vía pública, tales como: - Servicios de la alimentación (bar, confitería, salón restaurante, quiosco para venta de bebidas envasadas no alcohólicas, emparedados, minutas, helados, etc.) - Venta de prendas y elementos para el deporte (incluye los requeridos para la actividad de tiro) y recreación socio-cultural. - Alquiler de reposeras, sombrillas, sillas de lona, bicicletas, patines. - Alquiler de mallas, toallas, etc. - Servicios personales directos a los socios (peluquería, barbería, masajes, pedicura, etc.) - Servicios de guardería infantil. - Servicios de salud (consultorio y sala de primeros auxilios)  <b>Usos requeridos:</b> a) <b>Requerimientos de estacionamiento:</b> Se destinará para estacionamiento una superficie no menor que el 6% de la superficie total del terreno. b) <b>Requerimientos de espacio libre verde de recreación pasiva:</b> Se destinará para recreación pasiva y parquización el veinte por ciento (20%) de la superficie total del terreno. Dicha superficie deberá ser parquizada, admitiéndose un máximo del veinte por ciento (20%) de la misma como superficie no absorbente para senderos peatonales, plataformas, bancos, fuentes, ornato, etc.
	EE-EE3	Ciudad Universitaria	Delimitación: Según Plano de Edificabilidad y Usos.
	U-U14	Distrito Joven	Normativa específica que no aparece en el CUR, sancionada por Ley 5961 y modificada por Ley 6475
	U-U16	Aeroparque	<b>Estación Aérea de la Ciudad, Aeroparque Jorge Newbery. Disposición Especial:</b> Al producirse la desafectación de su actual destino el polígono delimitado, queda automáticamente afectado al Área UP.
	UF	Isla de Marchi	<b>Urbanizaciones Futuras:</b> Corresponden a terrenos de propiedad pública, aún no urbanizados u ocupados por instalaciones y usos pasibles de remoción futura, así como a las tierras destinadas a uso ferroviario, zona de vías, playas de maniobras, estaciones y terrenos aledaños a esos usos.
	U-U10	Antepuerto	Área de Alta Mixtura de Usos de Suelo (4)
	ARE	Reserva Ecológica Costanera Sur	<b>a. Usos permitidos en el área de accesos:</b> Equipamientos básicos como, casa del cuidador de la Reserva, centro sanitario, baños públicos, estacionamiento de vehículos para el personal afectado a la Reserva y emergencias, centro de información e interpretación y sala de conferencias, bar, confiterías, vivero de investigación. <b>b. Usos permitidos en otras áreas:</b> Baños Públicos, Vivero de Investigación, Áreas de Descanso. <b>c. Usos prohibidos:</b> Todos aquellos usos no encuadrados dentro de los especificados en los incisos a) y b).
	U-U73	Costa Urbana	Normativa específica que no aparece en el CUR, sancionada por Ley 6476
	U-U62	Barrio Rodrigo Bueno	Urbanización e integración socio urbana del barrio Rodrigo Bueno, con criterios de radicación definitiva, destinado a viviendas, actividades productivas de carácter familiar y equipamiento comunitario. Dividido en 4 zonas, con usos específicos dentro de cada una de ellas.
	P	Puerto	
	VICENTE LOPEZ	FC1	Paseo público
FC2		Club Obras Públicas, Reserva Natural Hipólito Yrigoyen, Centro Naval	Franja costera 2: Actividades Deportivas, recreativas y culturales. <b>Equipamiento para Área Rivera:</b> Baños públicos, Posta Personal de Seguridad, Oficinas.
E1A-AP		Círculo Militar y centro Naval	E1A: En caso de cumplimiento al art. 11.6.4.5. del COU respecto a la apertura del vial costero, podrá adoptar usos, indicadores urbanísticos y normas de tejido seg. arts. 11.6.4.2. y 11.6.4.4. del COU.
FC4		Círculo de oficiales prefectura naval-policial	Franja costera 4: Esparcimiento, deportivo o recreativo p/clubes e instituciones deportivas y/o educativas existentes.
FC1-PT		Parque nacional la lucila	Franja Costera-Paseo público Parque Temático y Reserva Ecológica (Parque Paraná)
FC2 (norte)		Prefectura naval	Franja costera 2: Instituciones, instalaciones relacionadas con las fuerzas de seguridad o defensa; actividades deportivas, recreativas y culturales, juegos para niños, gastronomía, monumentos, esculturas y servicios para la recreación.
FC2 (norte sector puerto de Olivos)		Puerto de olivos- Yacht club olivos	Usos según la delimitación de sub-sectores o áreas de intervención la VI. Según ordenanza
RU		Barrio El Ceibo	Regularización. Barrio Popular en proceso de reurbanización.
SAN ISIDRO	E	Parque Natural Municipal	Zona de esparcimiento Público
	Ec	Club náutico san isidro	Zona de esparcimiento Semi-público
	BPN	Barrios Náuticos	Zona barrio parque náutico: Vivienda individual o agrupada, comercios, amarras, etc.
SAN FERNANDO	UE6	Club San Fernando	Usos específicos
	UE7	Ministerio de Defensa Nacional	Usos específicos
	UE8	Yacht club argentino	Usos específicos
	I2A		Zona industrial. Industria mediana, pequeña y depósitos
	I1		Zona industrial. Industria mediana, pequeña y depósitos

ANEXO 1

TIGRE	R4	Museo de Tigre, Museo Naval.	Zona residencial: Vivienda multifamiliar, hotelería, comercial, educación, cultura, recreación y deportes, garage de autos, etc
	R3d	Villa Garrote	Zona residencial de mediana intensidad: vivienda multifamiliar, educación inicial, primaria secundaria, culto, consultorios externos, etc
	UE	Parque de la Costa y Puerto de Frutos	Zona de uso específico
	R8	Barrio Venice	Zona residencial mixto de uso costero
	C6	Estacionamientos	Corredor comercial 6: Residencial Multifamiliar.
AVELLANEDA	IO	Polo petroquímico Dock Sud	Industrial Petroleras: Establecimientos industriales peligrosos.
	RE	Quintas de Sarandí	Distrito Reserva: el uso RE, se trata de una zona sujeta a planificación, como área ribereña con carácter de suelo vacante. La ordenanza 11.451/97 indica que "con carácter preventivo sólo podrá destinarse dicha zona para uso productivo rural y recreativo, compatibles con las características del área, prohibiendo el fraccionamiento de tierras con destino a usos urbanos, las construcciones de carácter permanente, excepto las que sean compatibles con los fines antes mencionados". Dentro de esta área se localizan quintas, viviendas de baja densidad, canchas de fútbol, aeródromo, reserva costera municipal, una escuela rural y existe una proporción de terrenos que son propiedad del CEAMSE. En esta área se encuentra una Zona de gestión especial (ZGE), que es donde se encuentra el proyecto del desarrollo urbano "Nueva Costa del Plata (NCdP)
	DISTRITO 105	Parque ambiental Avellaneda	Esparcimiento recreación. Área de interpretación del parque ambiental, control, y administración del área.
	DISTRITO 106		Esparcimiento recreación. Gastronomía, Gimnasio, comercio diario, estacionamiento público y privado. Residencial Multifamiliar media y alta densidad. Centro Comercial.
BERNAL	UA (Q)		Zona de protección relleno sanitario: Destinado a futuro espacio verde.
	ZRCE		Zona de recuperación cinturón ecológico: Esparcimiento, clubes, recreativos.
	ZUE	Obras sanitarias de la nación	Zona de uso específico.
QUILMES	ZUE	Aeródromo de Quilmes	Zona de uso específico.
	E (Q)		La <b>Zona de esparcimiento (E)</b> es una zona de la ribera de Quilmes en la cual pueden existir los siguientes usos: vivienda, esparcimiento, recreos, club deportivo y social, parque, balneario, natatorio, juegos de niños, gimnasios, taller naval en pequeña escala, bar - café, restaurante, night club, hotel, motel, comercio de abastecimiento diario, comercio de primera necesidad, comercio concerniente a la salud, estación de servicio, estación de automotores, mecánica ligera, artesanías. En esta zona se encuentra el histórico balneario y muelle y un amplio paseo público. Es un área integrada al tejido urbano y conectada con el casco del municipio a través de las Avenidas Iriarte y Otamendi. Además, por los usos habilitados es donde se concentra gran parte de la población. En esta área se localizan a su vez 7 barrios populares: Ribera, Ribera II, Villa Lujan I, II, III, IV y Ciudad Oculta.
	ZRCE		Zona Recuperación Cinturón Ecológico: Se mantienen los límites de la Ordenanza N° 4362. Se exceptúa del área delimitada por dicha ordenanza la parte afectada a la zona de esparcimiento que se deslinda en el artículo 7°, inciso 1 de esta ordenanza. De acuerdo a la Ord. N° 10337/06 en su Artículo N° 43. Se excluye del mismo el sector comprendido por: la costa del Río de la Plata; calle Espora; traza de la autopista La Plata-Buenos Aires; límite con el Partido de Avellaneda. Este sector pasa a integrar la zona UA.
BERAZATEGUI	RE		Zona ribereña de reserva de interés urbano: Área ribereña sujeta a planificación, con carácter preventivo y hasta su definitiva regulación y saneamiento y que está destinada a uso productivo rural y recreativo compatible con las características del área (artículo 32 de la ordenanza 884/79)
	UE22	Planta depuradora Berazategui	Uso específico.
	SUE	Barrio Privado Puerto Trinidad	Sector de urbanización especial
	E		Esparcimiento recreación. Usos Predominantes: Se designarán como predominantes con los siguientes usos: áreas verdes, establecimientos sociales, deportivos y recreativos al aire libre que podrán tener instalaciones similares cerradas de carácter complementario a las anteriores <b>En la zona de Ribera:</b> Balnearios - club náutico, Inc. d) Usos Complementarios: Se designarán como complementarios los siguientes usos: Bares, Café, Restaurante, Parrillas, Estacionamiento vehicular, Wiskerías, Bowling, Confeiterías Bailables, Hotel de Turismo con Registro de Pasajeros, Estación de Servicio, Comercio diario, Salud: Primeros Auxilios, Edificios de Entidades y Vivienda de Encargado, Seguridad y Defensa. Inc. e) Usos condicionados: Se designará como condicionados los usos no especificados en los incisos precedentes de este artículo, que constituyan hechos existentes, dichos usos se invalidarán como antecedentes para la habilitación o permiso municipal de otro iguales o similares y caduca con la desaparición del hecho físico, o de esa actividad.

Longitud línea de costa

	Longitud (km)													
	Lineal						Real							
	N	%	C	%	S	%	N	%	C	%	S	%	TOTAL	%
General	18,3	25	16	23	35	52	21,4	24	27,5	33	35,8	43		
Según accesibilidad							11,4	50	16	62	5,6	16	33	39
							3	15	4,5	16	18,7	52	27,2	32
TOTAL	69,3						84,7							

## NOTAS

1. AMBA entendida como el aglomerado conformado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los veinticuatro partidos que configuran las dos primeras coronas del conurbano bonaerense.
2. No existe una definición consensuada de ribera; como un emergente de la falta de coordinación metropolitana, cada distrito determina áreas próximas al río que, bajo distintas denominaciones, se reconocen como unidades territoriales para el desarrollo de políticas públicas específicas. En el marco de este estudio, se propone una aproximación que permita, ante todo, abordar el territorio costero metropolitano como una unidad. Aunque esto puede implicar ciertas inconsistencias metodológicas, se prioriza la búsqueda de este análisis holístico, asumiendo que las limitaciones pueden revisarse y mejorarse con estudios subsiguientes. De esta forma, el recorte de estudio propuesto parte de la coincidencia de varios de los distritos en definir las áreas costeras a partir de las curvas de nivel que marcan la base de la barranca. Esta definición geomorfológica coincide, en muchos casos, con límites de las fracciones censales ribereñas, lo cual puede permitir avanzar con estudios que incluyan estadísticas de población.
3. El primer emplazamiento estaba definido por la barranca y ajustado a las disposiciones de la Leyes de Indias. Sin embargo, el borde natural era adverso para la relación del río con la ciudad, por lo que entre las primeras obras importantes de infraestructura, se encuentra el fuerte finalizado en 1725 y el primer muelle, una construcción de diez metros de ancho realizado en piedra en 1755.
4. Siguiendo la tradición francesa se realizaron las obras de la apertura de las diagonales y la construcción del Obelisco. Además de los ensanches de las calles Corrientes, Córdoba, Santa Fe, Belgrano, Independencia, San Juan, Paseo Colón y Leandro N. Alem, también se realizó una fuerte intervención en la Avenida de Mayo, con parquización y nuevos programas, consolidándose como un eje de paseo activo. En este período se proyectan el Jardín Botánico, la remodelación del Parque Tres de Febrero, el jardín Zoológico, el Parque de Retiro, la Plaza de los dos Congresos, la Plaza Miserere y la Plaza Constitución.
5. Conocido de acuerdo al nombre del Intendente de la época, el plan se desarrolló en ocho puntos clave para la ciudad y el primero de todos ellos fue la reconquista del Río. Se basaba principalmente en la construcción de una Gran Avenida Costanera desde Puerto Nuevo hasta el límite del municipio y la creación de parques y jardines costeros y barrios escalonados paralelos a la avenida. Además de los ocho puntos estratégicos, el Plan abarcó estudios generales y proyectos urbanos particulares, con antecedentes históricos y estudios de población, y propuso la primera reglamentación edilicia aplicable por zonas de construcción. Con una fuerte inversión en obra pública, algunos de los proyectos que se llevaron a cabo fueron la avenida Costanera norte, el acondicionamiento del Balneario (Costanera Sur) y la desactivación de Puerto Madero.
6. A raíz de que en el año 1940 comenzaron las obras para la extensión del acceso norte de Panamericana, se fomentó la localización de algunas industrias en el Municipio de San Fernando. Tal es el caso de la fábrica de neumáticos FATE, Molinos del Río de la Plata, Pillsbury-Delicity, Cadbury, Avon. En el caso de la fábrica FATE, alrededor de esta se construyó entre el año 1953 y 1954 un barrio de viviendas para los empleados de la empresa, de composición de clase media trabajadora. Inicialmente el Barrio se llamó Eva Perón y luego pasó a llamarse Barrio FATE.
7. Durante el período colonial, lo que hoy se conoce como Río Reconquista, era llamado “Río de las Conchas”. Es por eso que el actual territorio de Tigre era conocido en aquella época como “Pago de las Conchas”, debido a su localización cercana al curso de agua de nombre homónimo. Hacia mediados del siglo XVIII se erigió la Viceparroquia de la Inmaculada Concepción del Puerto de Santa María de las Conchas, en torno a la cual empezaron a aparecer las actividades que consolidaron el entorno urbano.
8. Estas características favorables llevaron a la instalación del primer frigorífico, La Negra, que dio inicio a un proceso que modificó la estructura económica de la zona a partir de la radicación de industrias alimenticias, textiles, químicas, metalúrgicas, navales y variedad de pequeños talleres. Esto trajo como consecuencia un fuerte crecimiento poblacional como así también de vías férreas. Avellaneda se convirtió en una ciudad industrial y obrera central de la Argentina: en 1931 el padrón municipal registraba 6.500 establecimientos industriales y una década después ascendía a 9.938. La posibilidad de la compra directa de vinos, frutas y verduras en las quintas atraía a la gente hacia el lugar, junto la pesca y los recreos populares instalados por los clubes de fútbol que constituían otro importante atractivo del lugar hacia mediados de siglo.



9. Quilmes comenzó un periodo acelerado de urbanización e industrialización a fines del siglo XIX. Las grandes transformaciones territoriales comenzaron con la llegada del ferrocarril en 1872, que promovió la instalación de la Cervecería Argentina Quilmes en las proximidades de la estación en 1888. Este acontecimiento tuvo un fuerte impacto en la organización territorial del partido, ya que se instalaron vías, telégrafo, se constituyó el barrio Villa Argentina, se creó el parque recreativo, se radicó un polo industrial y otras mejoras en el equipamiento, la educación y la salud de la población circundante y los trabajadores (Cirio, 2016). Para 1946 Quilmes ya contaba con más de 700 establecimientos industriales. Con la llegada del ferrocarril se potenció la incipiente actividad industrial de la zona. En 1906 la fábrica de vidrio Rigolleau se trasladó a Berazategui, respondiendo a una lógica territorial de articulación productiva con Cervecería y Maltería Quilmes establecida en 1888 en Quilmes. La instalación de la cristalería en un territorio casi despoblado con actividad predominantemente agrícola y ganadera, dio origen a la localidad industrial de Berazategui, que declara su autonomía del partido de Quilmes en 1960 (Rocca, et. al., 2019). En las primeras décadas del siglo XX, en el contexto del modelo agroexportador, la cristalería inició un proceso de expansión en el mercado local. Incorporó tecnología importada, aumentó el número de empleados y mejoró la capacitación de la mano de obra especializada. Para 1920 trabajaban en la planta más de 1.500 obreros y empleados. Así, la empresa se convirtió en una fuente fundamental de trabajo y significó para Berazategui una escuela formadora de mano de obra para las industrias (Russo, 2011).

10. Presidida por el arquitecto Sarrailh y secundada por los arquitectos García Vázquez, Goldemberg, Odilia Suárez, Clorindo Testa e Itala Fulvia Villa.

11. La relocalización industrial implementada en 1979 dispuso la erradicación de industrias contaminantes existentes en los diecinueve partidos más próximos a la Capital Federal y fomentó una política de descentralización de la matriz productiva y la radicación en parques industriales más alejados de la ciudad.

12. A fines de la década del sesenta, con la finalización de las obras de la Autopista Panamericana, en el sector oeste de San Fernando se consolidó el crecimiento industrial acompañado también de proyectos de vivienda dedicados a los sectores populares. La sanción del Decreto-Ley 8912 aumentó la población excluida del mercado formal de suelo, por lo que crecieron significativamente las villas y asentamientos en el municipio; al mismo tiempo, favoreció el crecimiento de las urbanizaciones cerradas, aunque fue recién en la década del '90 cuando comenzaron a aparecer en San Fernando.

13. A raíz de la expansión del sistema de autopistas, también, Hudson experimentó un importante desarrollo en materia inmobiliaria. Entre los kilómetros 31,5 y 37 de la ruta 2 se comenzaron a construir numerosos countries, clubes de campo y barrios cerrados. El origen de este circuito se remonta a la década del '70 con la construcción del club de campo El Carmen, que surgió como un emprendimiento de fin de semana y luego fue mutando a la vivienda permanente (Cortizas, y Andreoni, 2019).

14. Otras de las medidas implementadas por el gobierno militar que repercutieron en la organización territorial de la región metropolitana fueron las expropiaciones para la construcción de autopistas y la recuperación de espacios verdes. La construcción de la red de autopistas se convirtió en el nuevo eje de la expansión urbana y la expropiación aproximada de 30.000 hectáreas de terrenos en el Gran Buenos Aires tuvieron el objetivo de formar un "cinturón ecológico" que rodeara la Capital Federal para mejorar las condiciones ecológicas y aumentar las opciones recreativas (Oszlak, 1991 y Acsebrud, 2016).

15. Si bien el Código de 1973 ya introducía el trazado de autopistas en la Ciudad a través de la creación de la Red Vial de autopistas y proyectaba tres -de las cuales sólo una era transversal a la ciudad-, en el Código de 1977 se proyectaban nueve autopistas que atravesaban, en su mayoría, el tejido urbano consolidado: la prolongación de la autopista Teniente General Pablo Ricchieri, la construcción de las autopistas Costera, Central, General Paz, Transversal, Perito Moreno, Occidental y la prolongación de la avenida 9 de Julio, la avenida 27 de Febrero y la avenida Perito Moreno. De todas ellas sólo se realizaron en su totalidad las autopistas Sur (continuación de la autopista Dellepiane) -hoy denominada 25 de Mayo- y la autopista Perito Moreno (Menazzi Canese, 2013; Tavella, 2016). El Código de 1977 también incorporó tres aspectos innovadores en términos urbanísticos: la sección 6: Sistema Vial, la sección 7: Condiciones Ambientales y la sección 8: Planificación de la Renovación Urbana.

16. Sin embargo, no se cumplieron las pautas establecidas en cuanto a la cantidad de residuos que debían ser dispuestos en el relleno y, en 1993, se autorizó el relleno en altura, lo que trajo consecuencias ambientales dudosas y la recuperación de los terrenos para la creación de parque recreativos no se ha cumplido hasta el día de hoy (Acsebrud, 2016).

17. Con la Ley de erradicación de villas, el Estado desalojó y expulsó a los habitantes de las villas de la Ciudad de Buenos Aires. Como consecuencia, muchos de los residentes de las villas pasaron a constituir o agrandar las villas que se encontraban en zonas marginales del Gran Buenos Aires, otros adquirieron terrenos y construyeron viviendas precarias en localidades suburbanas, otros retornaron a las provincias o países de los que provenían o lograron ubicarse en hoteles o pensiones (Oszlak, 1991, Maceira, 2012 y Acsebrud, 2016). Oszlak en “Merecer la Ciudad” observa las variaciones intercensales producidas en el total de población según localidad, y ve que los partidos que más crecieron entre 1970 y 1980 fueron los más alejados de la Capital Federal y que también fueron los que concentraron una mayor proporción de viviendas precarias y registraron los índices de hacinamiento más altos. Además, el autor estudia el informe de erradicación de la Comisión Municipal de la Vivienda (CMV) que muestra los traslados de personas desalojadas por camión efectuados por el organismo. Se puede observar que los partidos más alejados de la Capital son los que recibieron mayor número de desalojados: La Matanza (21% de las familias erradicadas), Lomas de Zamora (9,6%), Merlo (8%), Moreno (7%) y Quilmes, Gral. Sarmiento y Florencio Varela (6%) (Oszlak, 1991).

18. El primero formado por los arquitectos Federico Faivre, Carlos Maffei, Cecilia Cei, Enrique Servide, Jorge Ferrero, Rodolfo Besada; el segundo proyectado por la Cátedra de Tony Díaz de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo y el tercero por Juan Fontana, Fernando Pastor y Marcelo Corti.

19. Algunas investigaciones han comprobado un crecimiento de la población del conurbano que reside en villas y asentamientos del 6,9% al 10,1% entre el 2001 y el 2006, mientras que las urbanizaciones cerradas crecieron de 285 a 541 entre el 2001 y el 2007 (Maceira, 2012). Si observamos el estudio realizado por el Laboratorio Urbano Digital de CIPPEC, se ve que entre los usos del suelo de la expansión urbana experimentada entre 2006 y 2016 en el aglomerado de Buenos Aires, el uso residencial ocupó el 84% de las 21.704 ha., y dentro de esta categoría las Urbanizaciones Cerradas (UC) representan 46%, mientras que los barrios informales y barrios de viviendas de interés social alcanzan el 14% y el 24%, respectivamente, de dicha expansión (Lanfranchi, et.al., 2018).

20. En este sentido, la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la Nación en 2007 afirmaba que el AMBA había experimentado un crecimiento urbano a raíz de “la conversión de suelo periurbano y de intersticios rurales hacia usos urbanos, orientados particularmente a la residencia de baja densidad, el comercio y esparcimientos localizados en situación de enclave” (SSUyV, 2007: 47-53).

21. El Borde Ribereño Metropolitano (BRM) concentra actualmente más de una cuarta parte de los establecimientos industriales del país y casi una tercera parte de los puestos de trabajo. También concentra una tercera parte del Valor Bruto de la Producción Industrial (VEP) y cerca de un 40% del Valor Agregado Bruto (VAB) de la Producción Industrial, mostrando, por lo tanto, una sobreproductividad relativa de la fuerza de trabajo superior al 25% respecto del conjunto del país, y de cerca de un 10% respecto del Área Metropolitana de Buenos Aires. Dentro del BRM, el 65,7% de los establecimientos y el 61,3% de los puestos de trabajo se concentran en la Capital Federal, siguiendo en importancia los partidos de Vicente López, Avellaneda, Tigre y Quilmes, en ese orden. (Borthagaray, 2002)

22. La Ley 123 sancionada en 1998 es otro de los instrumentos de la reforma normativa de este período, cuya aprobación también derivó del mandato constitucional. El Artículo 30 de la Constitución de la Ciudad, estableció “la obligatoriedad de la evaluación previa del impacto ambiental de todo emprendimiento público o privado susceptible de relevante efecto y su discusión en audiencia pública”. La Ley 123, que instituyó el procedimiento técnico administrativo de Evaluación de Impacto Ambiental, con carácter previo a la autorización de determinadas obras y proyectos urbanos, se ha configurado como un instrumento indirecto de regulación urbanística, por fuera del Código de Planeamiento Urbano.

23. La reserva ecológica Costanera Sur fue inaugurada oficialmente en el año 1986, posteriormente declarada de interés turístico municipal (1994), de interés nacional (1994) y sitio Ramsar (2005). Sin embargo, comenzó a gestarse mucho tiempo antes. En 1978, el entonces Intendente Osvaldo Cacciatore había dado inicio al Plan de Autopistas Urbanas, demoliendo una gran cantidad de manzanas para atravesar la ciudad y construir la 25 de Mayo y la Perito Moreno, cuyos escombros se colocaron sobre el lecho del Río de la Plata para que comenzaran a formar un perímetro de tierra con la idea de crear un distrito financiero. Con el regreso de la democracia a la Argentina, el plan fue suspendido y espontáneamente, al atravesar una gran inundación y crecida del Río, los rellenos abandonados se llenaron de sedimentos y las plantas comenzaron a crecer. Al día de hoy, la Reserva Ecológica posee cualidades para el esparcimiento urbano y forma parte de un gran humedal que es el hábitat de flora y fauna nativa.

24. La Organización de Naciones Unidas (ONU) (Programa 21); el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP) (1995); el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (1998); y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) (1995), entre otros.

25. Entre 2009 y 2019 el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires vendió aproximadamente 150 hectáreas a través de 26 leyes que se sancionaron en la Legislatura autorizando la enajenación de inmuebles, una superficie mayor a la de todo el Barrio de San Telmo. Durante el período 2015-2019, la Agencia de Bienes del Estado subastó más de 78 hectáreas de tierras nacionales que se encontraban en el distrito.

26. La cesión de terrenos se hizo a través de la Ley Nacional No 16.575. La ley imponía como condición para la entrega de los predios la realización de obras que debían ser concluidas en un lapso no mayor a diez años, con la imposibilidad del club de enajenar la parcela.

27. La Red de Sitios Ramsar nuclea a aquellos humedales considerados de importancia internacional en el marco de la Convención sobre los Humedales (1971). Para su designación, se verifica el cumplimiento de criterios específicos y del procedimiento que establece la Resolución SAyDS N° 776/2014. La Reserva pertenece a la Categoría IV, un “Área de Manejo de Hábitat y Especies Concretas”. Son espacios altamente vulnerables o afectados debido a la presión humana, por lo que requieren de una constante actividad de conservación.

28. Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires (Exp 1831-2021).

29. La Constitución de la Ciudad, en el artículo 8 establece que los espacios que forman parte del contorno ribereño de la ciudad son públicos y de libre acceso y circulación. En el artículo 27 se indica que “La Ciudad (...) instrumenta un proceso de ordenamiento territorial y ambiental participativo y permanente que promueve: (...) La protección e incremento de los espacios públicos de acceso libre y gratuito, en particular la recuperación de las áreas costeras, y garantiza su uso común”. Por otro lado, el Plan Urbano Ambiental (PUA) en su artículo 9 establece que los Espacios Públicos deben responder a sus funciones como las de encuentro, relax, confort y socialización, asegurando a todos los habitantes el derecho a su uso, y de otorgar identidad a las distintas zonas de la ciudad. Dentro de los lineamientos de este artículo, se consideran específicamente con respecto al Río de la Plata.

a) Resolver el acceso franco de la población a la ribera, recuperando el camino de sirga y mejorando la conectividad transversal.

b) Promover la conectividad de los nuevos parques de Puerto Madero, Reserva Ecológica y Costanera Norte con el resto de la ciudad.

c) Condicionar el desarrollo de los predios privados costeros a la cesión de espacios significativos que aseguren la continuidad espacial del espacio público y la multiplicidad de sus usos.

d) Preservar con carácter de “patrimonio natural” e impulsar el uso público de los tramos costeros que aún conservan características naturales.

30. Luego de ser ocupada por destacamentos militares y sucesivamente haber sido escenario de basurales, vertederos y escombros, con el retorno de la democracia se propuso volver a recuperar la costa para los vecinos y vecinas del municipio. Sin embargo, con el cambio de autoridades municipales, a fines de la década del ‘80, se volvió a cercar el acceso a la costa y continuó utilizándose como espacio de vertedero de escombros y residuos.

31. Su funcionamiento había sido suspendido en 1961 desde Bartolomé Mitre, quedando las vías en desuso.

32. El área delimitada por el Plan estaba inscrita en el polígono delimitado por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Avenida del Libertador, las vías del Tren de la costa, la calle Paraná y la costa del Río de la Plata. El Plan estableció dos franjas de abordaje: la franja costera ribereña sobre el Río, y la franja interna ribereña que abarca desde la línea de Ribera hasta la Av. Libertador. Por otro lado, el Plan se organizó en tres áreas de acción: Cabecera Sur (entre CABA y la calle Roca), Área Centro (entre calle Roca y calle Roma), dentro de esta zona se encuentra incluida una zona de Reserva comprendida entre las calles Alberti e Yrigoyen, y Cabecera Norte (entre las calles Roma y Paraná, lindante con el partido de San Isidro).

33. Anteriormente, la zona ribereña se encontraba mayormente bajo la zonificación U11, ésta es derogada por la ordenanza antes mencionada y sea crean las zonas: **RM1, RM2 y RM3** (Residencial Media con 3 tipos de densidades), si bien la densidad promedio se mantiene (600 hab/km<sup>2</sup>), se otorgan permisos especiales para los terrenos de más de 2500 m<sup>2</sup>, brindándoles posibilidades de aumentar la capacidad constructiva pudiendo llegar a densidades de 1020 hab/km<sup>2</sup> (Graciela Mariani y Martha Vera, 2013). Tal es el caso del complejo Horizons, que se emplaza sobre zonificación RM3. En el año 2007, mediante la Ordenanza 25.423, la Zona **FC3** (Franja Costera) es modificada por la de **EQ2** (Equipamiento), donde se localizan concesiones públicas que permiten el abastecimiento de equipamiento, servicios y usos complementarios ligados a los usos de la franja costera.

34. Marina Wertheimer analiza este proceso en *El río de la gente. El conflicto por el uso de la ribera en Vicente López, Quilmes y Avellaneda* (2012). Una de las asociaciones que surge como reclamo a la construcción del Vial Costero es la organización vecinal “Unidos por El Río”, conformada por diversas asambleas barriales, miembros de partidos políticos, organizaciones y vecinos/as que empezaron a llevar adelante diversas acciones de protesta contra la construcción del vial costero y los emprendimientos promovidos por las modificaciones del COU.

35. Como se observa en la imagen, los usos que predominan en la Cabecera Sur son **áreas de Franja costera (FC)**, que tiene que ver con Parques Públicos Ribereños. Los usos FC1 y FC-PT corresponden a Anfiteatro, Monumento del Milenio, Faro mirador, órgano eólico, parques temáticos, y el uso **FC4** a tierras de propiedad del Estado concesionadas a clubes y organizaciones sociales. Se localizan también zonas dedicadas al **Esparcimiento (EQ)**, como el centro Municipal de tercera edad (EQ1 - CTE). Los usos **residenciales (RM1, 2 y 3)** presentes en este sector responden a una densidad media que, de acuerdo a la modificación que el Plan particularizado introdujo al COU, admite una altura de 18 pisos en RM1, 15 pisos en RM2 y 5 pisos en RM3. Dentro de la Cabecera Sur encontramos también una **Zona de instituciones deportivas y educativas (IDE)**, que se trata de parcelas de propiedad de clubes o agrupaciones sociales. Por último, se observa **Zona de urbanización (U)**, dentro de la cual se encuentra un polo educativo (U26), constituido por un Instituto Universitario, un Instituto tecnológico, un liceo, laboratorio de investigaciones, alojamientos y equipamiento deportivo y recreativo, y el Círculo de oficiales de la fuerza aérea (U27). En el Área Centro se observan, al igual que Cabecera Sur, **Zonas de instituciones deportivas y educativas (IDE)** y **uso Residencial (Rm1, Rm2, Rm3)**, **Áreas de Franja costera (FC1 y 4)** y un Área reservada para su resolución una vez que se tenga el proyecto urbano a desarrollar (FC2). Se localiza también una zona de **Esparcimiento Recreativo (E1A)**. Por último, en la Cabecera Norte se localizan **Áreas de Franja costera (FC1 y 4)**, que corresponden a la zonificación con usos recreativos, y **FC-PT que corresponde a “Franja Costera - Parques Públicos Ribereños”**. Dentro de los usos de **Esparcimiento (EQ2)**, se observan concesiones públicas que permiten el abastecimiento de equipamiento, servicios y usos complementarios ligados a los usos de la franja costera. En Cabecera norte se encuentran también **Zona de instituciones deportivas y educativas (IDE)**, **Zona de regulación (RU)**, que corresponde a la traza vial costero (Límite Zona FC1), y **Zona residencial (R2)**, solo vivienda unifamiliares o multifamiliares más usos complementarios a vivienda).

69 Por último, se menciona la zonificación **T3L** que atraviesa toda la costa de Vicente Lopez, consolidando una franja sobre la Av. del Libertador (lado continental) desde el límite con CABA hasta que la Avenida se encuentra con el trazado del FFCC Mitre. La zonificación **T3L** corresponde a **Residencial Alta densidad y Comercial** admitiendo usos (como su nombre lo indica) residencial de alta densidad, con planta baja libre/comercio únicamente en PB, admitiendo un FOT de 1.65 con alturas entre 25-60m (8-18 pisos) (COU actualización 2012, Resumen general de Usos).

36. Las políticas neoliberales de los años ‘90 tendieron a consolidar una dinámica que ya estaba sucediendo en los municipios del norte de la Capital Federal: aparición de “shoppings mall”, empresas localizadas al borde de la Panamericana, la existencia y crecimiento de barrios privados, y la presencia de clubes náuticos en el borde costero.

37. En el caso de **Rb2** se encuentra el Boating Club / Los Cardos Punta Chica, y en el caso de **Rb3** se encuentra el barrio cerrado San Isidro Chico. Por otro lado, la zonificación **RbPN** está destinada también al residencial exclusivo admitiendo actividades complementarias afines a la Náutica y Deportivas. En esta zona se encuentra el Barrio Cerrado Boating Club. El uso **RmbB** corresponde a residencial predominante de Vivienda unifamiliar y admite usos complementarios como comercio minorista, servicios comerciales, educación, sanidad, actividades balnearias y servicios náuticos. Dentro de esta categoría se encuentra en la ribera el Barrio Cerrado San Isidro Catedral (Rmb2). **ES** corresponde a Uso Específico tales como los Cementerios, Centros de transformación eléctrica o transporte, que no conforman una zona y que al producirse un cambio de destino se integran al Radio de la Zonificación dentro del cual se ubican. En el caso de estudio, la zonificación ES Radio 1 corresponde a la presencia del colegio Marín y su campo de deportes. Respecto a las Áreas de Preservación Patrimonial (**APP1**) son zonas que por sus características históricas, tradicionales y ambientales, son objeto de un ordenamiento especial mediante normas particularizadas con el fin de preservar dicho carácter. En este caso, se refieren al Museo Pueyrredón y Casa Quinta los Ombúes.

38. Este Plan tiene los antecedentes en el Plan Estratégico del 2007. En el proceso del PDU se llevó adelante también la actualización del código urbano. La problemática que busca abordar el PDU son: el contraste socio espacial (entre Este – Oeste), la población vulnerable (por inundación, ascenso de napas, contaminación de aguas superficiales), las limitantes al crecimiento urbano (debido a la escasez de suelo urbano vacante), la compleja conectividad intra-partido, el déficit de áreas verdes públicas recreativas y las preservación y puesta en valor del patrimonio histórico.



39. Bahía del Sol Club Country, Barrio Cerrado Rincón del Arca, Marina del Sol, Barrio Marina CANESTRARI y Punta Chica Village. Dentro de esta zona se encuentran numerosos clubes privados: Club náutico Albatros, Club náutico Victoria, Marina Punta Chica, Club náutico General San Martín, Universidad de San Andrés, Club de Veleros Barlovento, Club Alemán Punta Chica, Yacht Club Argentino, Amarras del Norte y Buen Puerto.

40. A comienzos de los noventa era otro el contexto socioeconómico de Tigre. Según el Censo Nacional de Población y Vivienda de 1991 el porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (NBI) del municipio era de 23%, y los valores del índice eran mayores para las fracciones (unidad censal menor) donde se construyeron gran parte de las urbanizaciones cerradas. Éste es el caso de las fracciones número 10 (que corresponde a parte de las localidades de Rincón de Milberg-Benavidez) y número 3 (que corresponde a parte de las localidades de Troncos del Talar y Bancalari), que alcanzaban valores de población en hogares con NBI de 29,9 y de 34,1%, respectivamente. Otro dato significativo es que para esa misma fecha sólo tenía servicio en red de agua corriente 29% y de cloacas 7% del total de la población de Tigre (Ríos, 2005).

41. La Ordenanza 3344 del 2013, introdujo el artículo 70 que estableció que “los propietarios de inmuebles en áreas rurales podrán destinar dichos predios a emprendimientos residenciales cuando los mismos se doten de la infraestructura que prevé la Ley 8912 para la Subárea Urbanizada”.

42. La ordenanza de este proyecto menciona “que, atento a las presentaciones formuladas, el proyecto es de alto impacto político-económico y social, toda vez que implica movilización de la industria de la construcción y afines, generación estimada en el mediano plazo de más de 50.000 empleos y 35.000 viviendas, recuperación desde el punto de vista ambiental de un área notablemente deteriorada de más de 1.500 has., inserción en el conurbano bonaerense de un núcleo de crecimiento dinámico e integral, independiente del centralismo existente, que podría llegar a albergar 170.000 habitantes.”

43. Aprobado a través de la Ordenanza 1894 de 1996, cuenta con las modificaciones introducidas por la Ordenanza 1996 de 1997. El Código se encuentra convalidado por Decreto N° 3780, dictado el 6 de octubre de 1998, por el Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires y entró en vigencia a través del Decreto municipal N° 1500 de 1998, a partir del 1° de enero de 1999.

44. El Plan está conformado por un modelo proyectual y estrategia medioambiental, criterios de manejo, programas y proyectos, estrategia de gestión y un conjunto de Ordenanzas. De esta manera la normativa de ordenamiento territorial para el Delta de Tigre se integra como Anexo I del Código de zonificación. La normativa alcanza los temas relacionados a los usos del suelo, normas de tejido y normativa ambiental. El área de influencia por este Plan se halla delimitado por el Río Luján, el Canal Gobernador Arias, el Río Paraná de las Palmas, el límite impuesto por la Ley provincial 12.599 del 2000. El Plan de Manejo del Delta de Tigre estableció tres ejes bajo los cuales se estructuran luego las estrategias y programas específicos, que son la protección del humedal, el fortalecimiento de la identidad isleña y la gestión del desarrollo sustentable.

45. En este Plan se establecen ejes estratégicos de intervención con prioridades que contribuyan a la consolidación del modelo territorial: conectividad y accesibilidad, superación de la pobreza urbana, integración de los bordes costeros, recuperación del perfil industrial y portuario, revalorización del espacio público, conversión de áreas vacantes en áreas de oportunidad, creación de valor y capital social, productivo, ambiental, capital político.

46. Comparando la rezonificación de usos del proyecto NCdP y la localización de los bosques nativos según el OPDS y el Ordenamiento Territorial de Bosques Nacionales (OTBN), se observa que el emprendimiento se localiza sobre bosques de categoría III, los cuales se pueden desmontar de manera parcial o total con el debido estudio de impacto ambiental, según la ley 14.888 de la provincia de Buenos Aires.

47. Entre los usos industriales de las fracciones censales de la costa, se localizan el **distrito petroleras (I0)**, el **distrito industrial (I-1A1/2/11)**, una zona destinada al **uso industrial mixto** (principalmente establecimientos industriales pero también se localizan viviendas, bares, restaurantes, estacionamientos, comercios minoristas y mayoristas, establecimientos sociales, culturales de culto, educaciones, salud) (**IR1**) y una área destinada a la instalación de un **polo industrial curtidor el (I.1c)**. El **distrito de equipamiento (E.3B1)** se caracteriza por el uso comercial, servicios y actividades industriales, con limitaciones. En el área se localiza un polígono destinado a **uso específico (UE4) Mercado de Abasto**. El uso **BC1 se denomina como Banda de Circulación** e indica las zonas destinadas a usos complementarios de la circulación vehicular, servicios y comercios en general, que indica la traza de la autopista Buenos Aires - La Plata, el predio en Villa Dominico del Club Atlético Independiente y un predio de grúas.

Dentro de las fracciones costeras se encuentran también los usos “**área de interés urbano**” (AIU), que son sectores de la ciudad que por su impronta y desactivación de uso original son potenciales focos de acrecentamiento de la dinámica urbana, y “**áreas de equipamiento**” (AE), destinadas al equipamiento recreativo, deportivo y de esparcimiento en general. En este caso, se localizan el predio de Wilde del Club Atlético Independiente (AE7) y la reserva ecológica “La Saladita Norte” (AE17). Los usos residenciales (RI2.1 y RI2.2) son de baja densidad mientras que el **distrito de urbanización prioritaria (DUP 4/5/7/8)** son de media densidad para viviendas de interés social. Por último, se encuentra el uso RE, que se trata de una zona sujeta a planificación, como **área ribereña con carácter de suelo vacante**. La ordenanza 11.451/97 indica que “con carácter preventivo sólo podrá destinarse dicha zona para uso productivo rural y recreativo, compatibles con las características del área, prohibiendo el fraccionamiento de tierras con destino a usos urbanos, las construcciones de carácter permanente, excepto las que sean compatibles con los fines antes mencionados”. Dentro de esta área se localizan quintas, viviendas de baja densidad, canchas de fútbol, aeródromo, reserva costera municipal, una escuela rural y existe una proporción de terrenos que son propiedad del CEAMSE. En esta área se encuentra una **Zona de gestión especial (ZGE)**, que es donde se encuentra el proyecto del desarrollo urbano “**Nueva Costa del Plata (NCdP)**”.

48. Las directrices son: a) Equilibrio territorial: mejorar las condiciones del hábitat, infraestructura y servicios, vivienda y salud, b) Potenciar nuevos centros urbanos y la identidad barrial, c) Puesta en valor de las áreas costeras, d) Reestructuración y renovación del Camino General Belgrano y Cuenca, e) Estrategias de recuperación del espacio urbano, f) Reordenamiento del tránsito y transporte público, g) Estrategias para la construcción y desarrollo de la actividad económica local, h) Creación de instrumentos de gestión urbana ambiental para garantizar el desarrollo y control del Plan de Ordenamiento Urbano.

49. El Proyecto de la Ribera incluye entre los lineamientos generales para la elaboración de proyectos, la definición como espacio público del frente costero ribereño (inversión en el espacio público y equipamiento), el saneamiento territorial (Cavas, basurales, arroyos, CEAMSE), arraigar y consolidar la trama residencial existente (viviendas ribereñas productivas Procrear y desarrollos privados de vivienda), revalorizar el patrimonio histórico (Pejerrey Club), generación de empleo, propiciar la inversión privada, desalentar la ocupación ilegal de tierras, crear y preservar parques con carácter ambiental.

50. Dentro de las zonas residenciales, se encuentran **la R7, que corresponde a Clubes de campo**, y más específicamente al área del barrio privado Nuevo Quilmes (zonificación fue aprobada en marzo de 2006), **la Zona residencial con infraestructura incompleta o sin infraestructura (R2-1)** es una subárea semiurbanizada con densidad de población baja, corresponde a los barrios populares Villa Lujan y Luján (en 2017 esta zona dejó de ser parte de la ZRCE para conformar la R2-1), y **la R8 que corresponde al polígono de la Villa Monte Matadero**.

51. Los ejes son: 1) seguridad ciudadana, 2) integración social, 3) desarrollo urbano sustentable, 4) servicio público y 5) modernización del municipio.

52. En la década del setenta comenzó a surgir un corredor de barrios cerrados sobre la ruta 2, que tuvo su explosión en los años noventa con la localización del club de campo Abril, un complejo elegido por empresarios y personas de gran poder adquisitivo. Después fueron surgiendo El Carmencito, Fincas de Iraola I y II, Las Acacias, los Ombúes de Hudson, Fincas de Hudson, Hudson Park, Greenville, Altos de Hudson I y II, Reserva de Hudson, entre otros emprendimientos.

53. **En las zonas de uso predominante de Esparcimiento (E)**, se establecen como usos predominantes “áreas verdes, establecimientos sociales, deportivos y recreativos al aire libre que podrán tener instalaciones similares cerradas de carácter complementario a las anteriores (Natatorios - juegos de niños - gimnasios - golf -etc.). Específicamente en la zona de Ribera, se podrán localizar balnearios y club náuticos. Como usos complementarios se enumeran establecimientos gastronómicos, estacionamiento vehicular, hotelero, establecimientos bailables, etc. Del análisis de las ordenanzas modificatorias de la 884/79, con incidencia en la expansión urbana, se identifican, por un lado las que crean o amplían zonas Residenciales y/o Residenciales Extraurbanas (REU) para la localización de Barrios Cerrados, y por otro lado las que crean sectores de urbanización especial (SUE) en Área Complementaria para la localización de conjuntos habitacionales.

**Los usos Residencial Extraurbana 6 (REU6- E3/E2/E1)** son zonas que fueron desafectadas de la Zona de Reserva (Re). En 2011 comenzó el loteo para el emprendimiento “Pueblos del Plata” de 250 hectáreas, que contiene cuatro barrios cerrados (Villalobos, Magallanes, Sebastián Gaboto y El Cano), club deportivo, escuela y centro de salud (Cortizas, y Andreoni, 2019). Hacia el oeste de la autopista Buenos Aires - La Plata se localizan otros tipos de usos. Las **zonas de recuperación 1 y 2 (Rc1 y Rc2)** son zonas reservadas para la expansión urbana sobre terrenos inundables o suelos de reducida resistencia, sujetos a obras de infraestructura que aseguren su saneamiento (artículo 29 de la ordenanza 884/79). Mientras que, **las zonas de Reserva 2 (Re2)** están destinadas a reservas de interés urbano potencial. En el área costera se localizan también una zona **comercial y de equipamientos metropolitanos (CEM)**, una **zona industrial (I1)**, donde se admite la instalación de industrias, talleres y depósitos. En esta zona, y en la cercanía del arroyo Las Conchitas, se localizan los barrios populares Compla (85 familias) y 3 de Junio II (150 familias). Se encuentra también, uso **residencial mixto (R3.1)** correspondiente al barrio cerrado “Las Golondrinas”, **y usos específicos (UE 13, 8 y 22)** como el Aeroclub y la planta depuradora de Líquidos Cloacales, inaugurada en 2014 y con una capacidad de tratamiento de casi 3.000.000 metros cúbicos por día.

54. Los resultados del último relevamiento del año 2022, están disponibles en: <https://www.argentina.gob.ar/desarrollosocial/renabap/mapa>. Cabe destacar que dicho relevamiento contabiliza como barrio popular a “los barrios vulnerables en los que viven al menos 8 familias agrupadas o contiguas, donde más de la mitad de la población no cuenta con título de propiedad del suelo ni acceso regular a dos, o más, de los servicios básicos (red de agua corriente, red de energía eléctrica con medidor domiciliario y/o red cloacal)”. Si bien dicha definición puede presentar algunas limitaciones y complejidades que en el caso de la ribera metropolitana, significaron no contabilizar a El Ceibo (Vicente López) como barrio popular, representa una fuente contundente para el alcance y foco del análisis de este informe.

## BIBLIOGRAFÍA

- Acsebrud, E. y Wertheimer, M (2016). Conflictos urbano-ambientales en la costa rioplatense sur: el caso de la Ribera de Bernal. IX Jornadas de Sociología de la UNLP, 5 al 7 de diciembre de 2016, Ensenada, Argentina. En Memoria Académica. Disponible en:  
[http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.9054/ev.9054.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.9054/ev.9054.pdf)
- Aizcorbe, M., Fernandez Bouzo, S, y Wertheimer, M. (2013). Moros en la costa. Ambiente, actores locales y conflictos en torno a los megaproyectos de urbanización sobre la franja costera de los partidos de Avellaneda, Quilmes y Vicente Lopez. (2000-2011)
- Angelomé, J.C. (2018). Estudio de impacto ambiental. Ley de Bosques 14.888. Proyecto Nueva Costa Del Plata Avellaneda - Quilmes. Informe técnico. Disponible en:  
[http://www.hidroensc.com.ar/EslA\\_Ley%2014.888.pdf](http://www.hidroensc.com.ar/EslA_Ley%2014.888.pdf)
- Arauz, M., Barcat, B. y Carballo, A.(2007). Ribera Sur: Jornadas de evaluación y propuestas. Buenos Aires. Fundación Ciudad. Disponible en:[https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/La\\_Ribera\\_Sur\\_E-y-P\\_2007.pdf](https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/La_Ribera_Sur_E-y-P_2007.pdf)
- Blanco, J. y San Cristóbal, D. (2012). Reestructuración de la red de autopistas y metropolización en Buenos Aires. Disponible en: Revista Iberoamericana de Urbanismo N° 8. Buenos Aires.
- Borthagaray (2002). El Río de La Plata como territorio. Fundación Ciudad. Disponible en:  
[https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/part\\_y\\_pub-3ros/El%20Rio%20de%20la%20Plata%20como%20Territorio.pdf](https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/part_y_pub-3ros/El%20Rio%20de%20la%20Plata%20como%20Territorio.pdf)
- 73 Carut, C. (2014). La metropolización costera de la Región Metropolitana de Buenos Aires: Un juego dialéctico de los lugares : Entre la inserción y su aislamiento en la nueva metropolización de la década de los 90. Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. En Memoria Académica. Disponible en:  
<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.986/te.986.pdf>
- Calello, T. (2000) Breve caracterización histórica de la región metropolitana de Buenos Aires. Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento San Miguel, Buenos Aires. Disponible en:  
<https://www.scielo.br/j/spp/a/dCBkhftVH4jL78prYNYLhXH/?lang=es>
- Catenazzi A., Novick A., Cañellas E., Colella V., Jaime M., Jaime D. (2014). Procesos de planificación en el Área Metropolitana de Buenos Aires 2000-2013. Actores, escalas e instrumentos. Artículo presentado en: UPE11 Conducir las transformaciones urbanas. 11o Simposio de la Asociación Internacional de Planificación Urbana y Ambiente IUPEA. La Plata 16 al 19 de Septiembre. Disponible en:  
<https://core.ac.uk/download/pdf/76494646.pdf>
- Ciccolella, P. (1999). Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa. Eure, diciembre, vol. 25, número 076. Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile.
- Ciccolella, P., Vecslir, L. y Baer, L. (2015). “Revitalización de subcentros metropolitanos. Buenos Aires entre la ciudad dispersa y la ciudad compacta”. Contexto n°11. Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León, p.11-28.



Ciocca, C. (2010). “La humanización del espacio público 2010”, Gob Ciudad de Buenos Aires, 2010 - 217 páginas. Disponible en:

[https://books.google.com.ar/books?id=hlu1g8reffcC&printsec=frontcover&source=gbs\\_ge\\_summary\\_r&cad=0#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.ar/books?id=hlu1g8reffcC&printsec=frontcover&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false)

Cirio, G. (2016). Territorio y lugar en las concepciones e instrumentos de planificación territorial municipal: El partido de Quilmes, Buenos Aires, Argentina, 2004-2014. Tesis de posgrado. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. En Memoria Académica. Disponible en:

<http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1211/te.1211.pdf>

Cirio, G. y Munafó, C. A. (2019). Gestión del crecimiento urbano en el frente costero metropolitano y nuevas territorialidades. Disponible en:

[https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1984-22012019000100227](https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1984-22012019000100227)

Cortizas, L. y Andreoni, L. (2019). De frente al río, de espaldas a la población. La construcción de barrios náuticos en los humedales de Hudson (Pdo. de Berazategui). Revista Proyección; vol 13, no. 25. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata. Buenos Aires. Disponible en:

[http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/75826/Documento\\_Completo.pdf?sequence=1&isAllowed=&v](http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/75826/Documento_Completo.pdf?sequence=1&isAllowed=&v)

CPAU (2013). González, María Alejandra... [et.al.]; compilado por Margarita Charrière ; coordinado por Margarita Charrière. - 1a ed. - Buenos Aires : Consejo Profesional de Arquitectura y Urbanismo , 2013.

Cristobo, M. (2009). “El neoliberalismo en Argentina y la profundización de la exclusión y la pobreza”. Revista Margen, N 55.

Cuenya, B. (2012). “Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflictos de intereses. Notas sobre la experiencia argentina”. En: Cuenya, Beatriz; Novais, Pedro; y Vainer, Carlos (comp.), Grandes proyectos urbanos: miradas críticas sobre la experiencia argentina y brasilera. Buenos Aires: Café de las ciudades, 27-66.

Dadon, J. (2015). Manejo costero integrado. Propuestas para la Ribera de Buenos Aires. Fundación Ciudad. Disponible en: [https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/2015-JUL-14\\_RiberaBsAs/Dadon.pdf](https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/2015-JUL-14_RiberaBsAs/Dadon.pdf)

Dadon, J. (2020). Procesos de configuración de frentes urbanos costeros: La ribera de Buenos Aires (Argentina). Investigaciones Geográficas, (74), 223-243. Disponible en: [https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/111140/1/Investigaciones\\_Geograficas\\_74\\_11.pdf](https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/111140/1/Investigaciones_Geograficas_74_11.pdf)

Dadon, J. R. y Oldani, J. I. (2017). Interjurisdictional coastal management in metropolitan areas. Ocean & Coastal Management, 148, 260-271. Disponible en: <https://dx.doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2017.08.002>

De Francesco, M. R, Mansueto, C. y Niborski, M. (2019). Vivienda colectiva. Proyecto y obra para la cooperativa de maestros COOPTEBA San Martín. En Políticas Urbanas. Instrumentación del derecho a la ciudad. Editores: Julián Salvarredy y Teresita Sacón. Colección Arquitectura en la Producción Urbana. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. FADU-Instituto de la Espacialidad Humana, 2019. Disponible en:

<https://urbanitasite.files.wordpress.com/2020/01/salvarredy-polc3adticas-urbanas.pdf>

Di Pace, M. y Barsky, A. (2012). Agua y territorio. Fragmentación y complejidad en la gestión del recurso hídrico en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Ciccus, Buenos Aires.

Di Virgilio, M. M. (2014). Urbanizaciones de origen informal en Buenos Aires. Lógicas de producción de suelo urbano y acceso a la vivienda. Instituto de Investigaciones Gino Germani (UBA). ESTUDIOS DEMOGRÁFICOS Y URBANOS, VOL. 30, NÚM. 3 (90), 2015, pp. 651-690. Disponible en: <http://www.scielo.org.mx/pdf/educm/v30n3/0186-7210-educm-30-03-00651.pdf>

Di Virgilio, M. M. (2018). Buenos Aires y la ribera: Continuidades y cambios de una relación esquiua, Cuadernos LIRICO [En línea], 18 | 2018, Publicado el 02 diciembre 2018, consultado el 01 octubre 2021. Disponible en: <http://journals.openedition.org/lirico/6081>

Diez, E. (2017). Conflicto territorial en la ribera sur del AMBA (Área Metropolitana de Buenos Aires). El caso de la reserva natural Avellaneda – Quilmes (2002 – 2015). XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata. Disponible en: <https://cdsa.aacademica.org/000-019/451.pdf>

Domínguez Roca, L. J. (2005). “Centralidad y políticas urbanas. Reflexiones sobre el deterioro y la rehabilitación”. En Geosp-Espacio e Tempo. São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografía, N° 18, pp. 213-232.

Duarte, Juan I. y Oyhandy, Ángela. 2013. Políticas urbanas y expropiación en la Argentina. Los casos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Provincia de Buenos Aires. Investigación para el LILP. CAPÍTULO PRIMERO. En Azuela, A. (coordinador) EXPROPIACIÓN Y CONFLICTO SOCIAL EN CINCO METRÓPOLIS LATINOAMERICANAS. Disponible en: <http://ru.iis.sociales.unam.mx/bitstream/IIS/4584/1/Expropiacion.pdf>

Giusti, M. (2013). Ciudad Muro. Urbanizaciones cerradas vs. desarrollo urbano sustentable en el corredor sur de la región metropolitana de Buenos Aires. Disponible en: [https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14859/GIUSTI\\_Mariana.pdf?sequence=1&id%20Allow-ed=y](https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14859/GIUSTI_Mariana.pdf?sequence=1&id%20Allow-ed=y)

75

Fèvre, R., y Dadon, J. R. (2011). Planificación y Manejo Costero Integrado en Espacios Urbanos Costeros de Argentina. Área, 17, 55-67. Recuperado de [https://area.fadu.uba.ar/wp-content/uploads/AREA17/17\\_fevre\\_dadon.pdf](https://area.fadu.uba.ar/wp-content/uploads/AREA17/17_fevre_dadon.pdf)

López-Goyburu, Patricia. (2017). Miradas sobre el borde metropolitano de Buenos Aires: Plan Regulador (1958-1962), el Conurbano Bonaerense (1995) y Lineamientos de Borde (2010). Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas. Mario J. Buschiazzo, 47(2), 215-222. Recuperado en 23 de mayo de 2022, de [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2362-20242017000200008&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2362-20242017000200008&lng=es&tlng=es).

Iglesias, F. y Marinelli, M. (2020). Reclamos ambientales por la ribera de Hudson. Nuevas estrategias de resistencia en tiempos de pandemia. Revista del Departamento de Geografía. FFyH – UNC – Argentina. ISSN 2346-8734 Año 8. N° 15- 2° semestre 2020 Pp. 245-262 . Disponible en: <http://revistas.unc.edu.ar/index.php/cardi/index>

Jajamovich, G. (2011). Redes de arquitectos proyectistas y transición democrática: el concurso '20 ideas para Buenos Aires'. Disponible en: [https://www.researchgate.net/publication/276126835\\_Needs\\_of\\_architects\\_projectists\\_and\\_transition\\_of\\_democratic\\_el\\_concurso\\_20\\_ideas\\_para\\_Buenos\\_Aires](https://www.researchgate.net/publication/276126835_Needs_of_architects_projectists_and_transition_of_democratic_el_concurso_20_ideas_para_Buenos_Aires)

Lanfranchi, G., Cordara, C., Duarte, J. I., Gimenez Hutton, T., Rodriguez, S. y Ferlicca, F. (2018). ¿Cómo crecen las ciudades argentinas? Estudio de la expansión urbana de los 33 grandes aglomerados. Buenos Aires: CIPPEC. Disponible en: <https://www.cippec.org/publicacion/como-crecen-las-ciudades-argentinas-estudio-de-la-expansion-urbana-de-los-33-grandes-aglomerados/>

- Maceira, V. (2012). Notas para una caracterización del Área Metropolitana de Buenos Aires. Instituto del Conurbano. Universidad Nacional de General Sarmiento. Argentina. Disponible en: <https://www.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2012/02/Informe-sobre-Regi%C3%B3n-Metropolitana-de-Buenos-Aires.-ICO-UNGS.pdf>
- Marcomini, S. y López, R. A. (2004). Generación de nuevos ecosistemas litorales por albardones de relleno en la costa de la ciudad de Buenos Aires. *Revista de la Asociación Geológica Argentina* 59(2):261-272.
- Martínez, E. (2010). Urbanización de la costa. En Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Atlas ambiental de Buenos Aires.
- Maiztegui, B.-(2019). "Los proyectos urbanos que buscaron vincular a Buenos Aires con su río". Plataforma Arquitectura. Accedido el 23 Nov 2021. ISSN 0719-8914 Disponible en: <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/921936/los-proyectos-urbanos-que-buscaron-vincular-a-buenos-aires-con-su-rio>
- Menazzi Canese, L (2012). Ciudad en dictadura. Procesos urbanos en la Ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar (1976-1983). Instituto de Investigaciones Gino Germani (UBA).
- Merlinsky, G (2001). Política, derechos y justicia ambiental. El conflicto del Riachuelo. Fondo de Cultura Económica Argentina, S.A.
- Mesa, P y Rullo (2002) "La política climática en CABA. Una mirada más amplia". Documento de trabajo. Buenos Aires: Centro de Estudios Metropolitanos.
- Mignaqui, I. (1998). Dinámica inmobiliaria y transformaciones metropolitanas. La producción del espacio residencial en la Región Metropolitana de Buenos Aires en los '90: una aproximación a la geografía de la riqueza. En S. Gorenstein, y R. Bustos (Comps.), *Ciudades y regiones frente al avance de la globalización*. Bahía Blanca: Departamentos de Economía y Geografía, Universidad Nacional del Sur.
- Mignaqui, I. (2015). Planificación urbana y ordenamiento territorial. Propuestas para la ribera de Buenos Aires. Fundación ciudad. Disponible en: [https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/2015-JUL-14\\_RiberaBsAs/Mignaqui.pdf](https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/2015-JUL-14_RiberaBsAs/Mignaqui.pdf)
- Novick, A. (2001). El espejo y la memoria: un siglo de proyectos para la Costanera de Buenos Aires. *Seminarios de Crítica del Instituto de Arte Americano*, 116, 1-28. Disponible en: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0116.pdf>
- Oldani, J. I. (2015). Uso del suelo y paisaje en la Ribera norte. Ribera norte de la ciudad metropolitana. Fundación Ciudad. Disponible en: [https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/2015-OCT-08\\_RiberaNorte/JIOldani.pdf](https://www.fundacionciudad.org.ar/pdf/2015-OCT-08_RiberaNorte/JIOldani.pdf)
- Oszlak, O. (1991). Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano. Buenos Aires, Humanitas, 1991, 304 pp.
- Pérez, Pedro (1994), Buenos Aires metropolitana. Política y gestión de la ciudad, Centro Editor de América Latina, Buenos Aires.
- Pintos, Patricia; P. Narodowski (2012) Cambios en la configuración de los territorios metropolitanos y proyectos en pugna en un país de la periferia capitalista. En: P. Pintos y P. Narodowski (Coords.). *La privatopía sacrílega : Efectos del urbanismo privado en humedales de la cuenca baja del río Luján*. Buenos Aires : Imago Mundi. (Bitácora argentina) Disponible en: <https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.796/pm.796.pdf>

Pintos, Patricia (2017) “Extractivismo inmobiliario y vulneración de bienes comunes en la cuenca baja del río Luján”, en Ana María Vásquez Duplat (comp.), *Extractivismo urbano: debates para una construcción colectiva de las ciudades*, Fundación Rosa Luxemburgo-Ceapi-El Colectivo, Buenos Aires, pp. 23-39.

Pintos, Patricia (2020) “Humedales en disputa a las puertas de Buenos Aires. Comunes urbanos, espacialidades injustas y conflicto”. En: *Cartografías del conflicto ambiental en la Argentina 3 / coordinación general Gabriela Merlinsky*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Fundación CICCUS.

CoPUA (2006), Plan Urbano Ambiental. Documento Final, Secretaría de Planeamiento Urbano, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Pradilla Cobos, E. (2010). Teoría sobre el sprawl y ciudad compacta. 27 De la ciudad compacta a las periferias dispersas en México Emilio Pradilla Cobos. Disponible en: [http://www.rniu.buap.mx/infoRNIU/ago18/5/ciudad-y-territorio\\_ciudad-compacta-vs-ciudad-dispersa\\_visiones-desde-mx-y-espana.pdf](http://www.rniu.buap.mx/infoRNIU/ago18/5/ciudad-y-territorio_ciudad-compacta-vs-ciudad-dispersa_visiones-desde-mx-y-espana.pdf)

Priano, M. E. (2007). Análisis ambiental urbano del partido de Avellaneda. Universidad de Flores. Disponible en: <https://www.uflo.edu.ar/files/varios/volumen4/trabajo%208/Partido%20de%20Avellaneda.pdf>

Raspall, T., Rodríguez, M. C., Von Lücken, M. y Perea, C. M. (2013). Expansión urbana y desarrollo del hábitat popular en el área metropolitana de Buenos Aires : continuidades y variaciones en seis localizaciones intra urbanas. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, UBA. Documentos de Trabajo no. 66. Buenos Aires. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/iigg-uba/20151015051031/dt66.pdf>

Ríos, D. M. (2005). Producción privada del espacio urbano residencial y estado. El caso de la Mega-Urbanización cerrada Nordelta en el municipio de Tigre. KAIRÓS, Revista de Temas Sociales Proyecto “Culturas Juveniles Urbanas” Universidad Nacional de San Luis Año 9 – N° 16 (Noviembre /2005)

Ríos, D. M. (2006). Cambios en la producción del espacio urbano residencial en la periferia de la ciudad metropolitana de Buenos Aires. Un estudio de caso en el municipio de Tigre. *Estudios demográficos y urbanos*, 21(3), 701-729. Disponible en: <https://doi.org/10.24201/edu.v21i3.1245>

Rocca, M., Seimandi, M., Sgroi, A., Mariñelarena, P., Ríos, L. (2019). Expansión urbana en el área sur de la RMBA: Transformaciones, políticas y desigualdades en Berazategui entre 2003-2018. XXI Jornadas de Geografía de la UNLP, 9 al 11 de octubre de 2019, Ensenada, Argentina. En: [Actas]. Disponible en: [http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab\\_eventos/ev.13637/ev.13637.pdf](http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/trab_eventos/ev.13637/ev.13637.pdf)

Rodríguez, M. C., Arqueros, S., Rodríguez, M. F., Gómez, M. y Zapata, M. C. (2011). La política urbana “pro”: continuidades y cambios en contextos de renovación en la ciudad de Buenos Aires. *Cuaderno urbano*, 11(11), 101-121. <http://dx.doi.org/10.30972/crn.1111568>

Russo, C. (2011). Fábrica y territorio: un caso al sur de la región metropolitana de Buenos Aires. Elsevier, Vol. 7. Núm. 3. páginas 369-379 (Noviembre 2011). Disponible en: <https://www.elsevier.es/es-revista-investigaciones-historia-economica-economic-328-articulo-fabrica-territorio-un-caso-al-S169869891100049X>

Salas, M.M. (2019). En busca de la identidad Sanisidrense Estudio de la conservación del patrimonio de San Isidro desde 1909 hasta el presente. Materia: Historia Urbana de Buenos Aires. Cátedra Dra. Arq María Marta Lupano.



- Salvarredy, J (2016). La gestión en el proyecto urbano inclusivo en el AMBA. Revista Hábitat Inclusivo. Núm. 08 (2016): La investigación en arquitectura y urbanismo. Tesis recientes. Disponible en: <http://www.habitatinclusivo.com.ar/hi/08/articulos/la-gestion-en-el-proyecto-urbano-inclusivo-en-el-amba.pdf>
- Santaló, C. (2014). Transformaciones en el espacio público como resultado de la superposición de estrategias: el caso de la costanera sur de la ciudad de Buenos Aires (Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales), Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 2014, p. 37.
- Segura, R. (2012). Elementos para una crítica de la noción de segregación residencial socioeconómica: desigualdades, desplazamientos e interacciones en la periferia de La Plata. En: Quid 16, N°2, 106-132. Buenos Aires: IIGG.
- Tavella, G. (2016). “Las autopistas no tienen ideología”: Análisis del proyecto de Red de Autopistas Urbanas para la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar argentina (1976-1983), Universidad Nacional de San Martín. Instituto de Altos Estudios Sociales, p 112-115.
- Tella, G. (1996). “Benito Carrasco en el camino de la costa”. Buenos Aires: Revista Summa+ N° 20, pp. 56-61.
- Varas, A. (2006). “Buenos Aires: una trilogía metropolitana. Arquitectura, paisaje y espacios urbanos en transición.” Ed Nobuko, 1Ed.
- Wertheimer, M. y Larraquy, M. (2012). El río de la gente: el conflicto por el uso de la ribera en Vicente López, Quilmes y Avellaneda. Universidad de San Andrés. Departamento de Ciencias Sociales. Disponible en: [http://cosechador.siu.edu.ar/bdu3/Record/UDESA--oai:repositorio.udes.edu.ar:10908\\_911](http://cosechador.siu.edu.ar/bdu3/Record/UDESA--oai:repositorio.udes.edu.ar:10908_911)
- Wertheimer, M. (2017). Las costas metropolitanas del Río de la Plata: de balnearios abiertos a paisaje postal. Primeras Jornadas de Investigación “Ríos Urbanos: nuevas perspectivas para el estudio, diseño y gestión de los territorios fluviales”. Universidad Nacional de La Plata / Universidad Nacional de San Martín, 2 y 3 de noviembre de 2017. Mesa 2: Gestión de los territorios fluviales en áreas urbanas y periurbanas. Disponible en: <http://ocs.congresos.unlp.edu.ar/index.php/JRU/IJRU/paper/viewFile/3572/991>
- Wertheimer, M (2018). Renovación urbana y conflictos territoriales en las costas metropolitanas del Río de la Plata: los casos de Quilmes, Avellaneda y Vicente López. estudios del hábitat | Vol. 16 (2) e049, Diciembre 2018. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata.

ÁREA URBANA

# CEM | Centro de Estudios Metropolitanos

