

Dr. José Dadon
Manejo Costero Integrado

(d.1) En comparación con iniciativas tan alentadoras como las expuestas en las presentaciones anteriores (que esperamos lleguen a buen término), hablar del Manejo Costero Integral en la CBA es referirse a una alternativa que cada vez parecería estar más distante.

(d.2) Desde mediados del siglo XX, en las costas de todo el mundo están aumentando la población y las áreas urbanas, a la vez que se concentran allí actividades y usos económicos de manera previamente inimaginable.

En las décadas de 1950 y 1960 se proponía para las costas un modelo desarrollista básicamente centrado en la producción de bienes y en la construcción de grandes infraestructuras; en los 60 y 70 el modelo sectorial empezaba a promover los emprendimientos inmobiliarios; en los 80 y 90 irrumpía la cuestión ambiental y por lo tanto, la conservación de recursos y el manejo de los mismos empezaba a transformarse en una cuestión central. En la década del 90, por iniciativa de organismos internacionales y ante los problemas ocasionados por la creciente presión sobre los recursos costeros, se empieza a promover un modelo de integración con coordinación de esfuerzos, realización de acuerdos y obtención de consenso para la integración entre sectores económicos, modelo asociado a la idea de desarrollo sostenible.

Similares tendencias pueden encontrarse en la ribera de Buenos Aires, con la notable excepción de la última. Al analizar las acciones realizadas encontramos que, como han descrito en exposiciones anteriores, hay una fuerte presencia del Estado, colocando gran parte del equipamiento de la ciudad en el frente costero. Una ventaja destacable es que se ha preservado el dominio público en prácticamente toda esa zona, mientras que en áreas comparables, como la ribera de partidos vecinos del Gran Buenos Aires, predominan los usos residenciales, implicando en esos casos una privatización de hecho de la ribera, con muchos sectores inaccesibles al público y, al mismo tiempo, una notable prescindencia de las autoridades municipales en el manejo de la costa, que es delegado a clubes náuticos y particulares a través de concesiones. En ese sentido, la ribera porteña mantiene todavía un marcado carácter público y esto, insisto, es una ventaja.

(d.3) Quizás el problema más grave que uno puede encontrar en la costa de BA es el predominio de los intereses sectoriales, respondiendo a un modelo que podemos llamar productivo, que concentra allí usos portuarios, nodos de transporte y el Aeroparque. En general el espacio costero se reparte entre equipamiento, infraestructura y vialidades, con muy pocos sectores de áreas residenciales privadas; puede decirse que el acceso público a la ribera es materializado exclusiva o principalmente a través de parques.

El punto central que me interesa destacar en esta breve exposición es que, a partir de la propuesta de la generación de 1880, que desarrolla la conexión entre el puerto y el nodo ferroviario (después completada con el Aeroparque), en todos los planes que se han hecho para Buenos Aires a partir de la década de 1920, cuando la ciudad empieza a planificar e intervenir con esa planificación sobre el borde costero, ya no lo hace desde

el punto de vista de la costa, o de la relación ciudad-río, sino que lo plantea exclusivamente desde el punto de vista de la ciudad.

Cuando digo "desde el punto de vista de la ciudad" significa que esos planes proponen avanzar sobre el borde costero a lo largo de grandes vías de transporte o bien desarrollando áreas residenciales y desplazando usos productivos o de conservación existentes. Los planes para BA fueron pensados implícita y/o explícitamente como un avance de la ciudad sobre el río; nunca tuvieron la mirada desde el "otro lado", es decir, desde el punto de vista de la costa, de la preservación de los servicios ambientales y sociales que presenta la costa debido a sus singularidades como interfase tierra-agua.

(d.5) Cuando además analizamos los problemas socioambientales que aparecen en la costa (sin entrar en mayores detalles gracias a las exposiciones anteriores), la contaminación aparece como una cuestión muy importante: sabemos que su origen no es local.

Otro problema son las inundaciones, problema estructural de la ciudad que no se podrá solucionar de manera completa con ninguno de los planes actuales y que resulta agravado por las sucesivas propuestas que se han presentado para intervenir en la zona costera.

El tercer problema que se destaca como muy importante es la cuestión de la vialidad, el transporte y la llegada al puerto, y la barrera dinámica que eso significa.

(d.6) Cuando uno analiza esos tres problemas (contaminación, inundaciones, circulación vial), llega a la conclusión de que no se generan dentro la ciudad.

Las inundaciones son un problema estructural con un fuerte componente local, pero que tiene además un componente extraterritorial. Aún si se solucionaran las inundaciones en la zona costera de BA, la progresiva urbanización e impermeabilización de los sectores altos de las cuencas de los arroyos que atraviesan la ciudad incrementará la recurrencia de inundación de las partes bajas.

La conclusión es que las inundaciones no pueden resolverse localmente actuando dentro de los límites de la ciudad, sino que se requiere algún tipo de acción concertada con los partidos vecinos.

(d.7) Para el manejo costero integrado, la integración debe realizarse en distintos ámbitos:

- a) integración entre sectores económicos;
- b) integración en la administración pública, entre niveles jerárquicos dentro de una misma jurisdicción y entre organismos interjurisdiccionales;
- c) integración espacial en la planificación del área acuática y el territorio continental; y
- d) una integración entre los conocimientos científicos y los órganos de gestión.

En nuestro país, durante las últimas décadas ha avanzado considerablemente la integración entre instituciones académicas, científicas y gubernamentales, pero ni siquiera en ese aspecto la integración entre gestión y conocimiento es adecuada en la CBA, como lo mostraron varias exposiciones aquí presentadas, como la del Dr. Codignotto.

(d.8) Cuando uno piensa qué avances se pueden hacer desde la gestión para lograr esa mayor integración, en principio plantea la necesidad de diseñar planes, proyectos y programas a gran escala que no estén formulados mirando exclusivamente desde la gran

urbe; que no pregunten "¿cómo atravesar rápidamente la ciudad de Norte a Sur?" y respondan "lo hacemos sobre la costa"; o "¿cómo crear nuevas áreas residenciales?" y entonces, "lo hacemos sobre la costa"; o bien, "¿dónde colocar una planta de residuos?" y, de nuevo, "lo hacemos sobre la costa".

Este tipo de iniciativas no contempla las singularidades propias y exclusivas de la zona costera; más bien implica que la mirada desde la ciudad considera a la costa como si fuera tierra vacante; lo único que estos planes valoran de la costa es que se trataría de un *espacio vacío*, un *espacio en blanco* donde *todo está por definirse* y donde *cualquier cosa es posible*.

Varias presentaciones anteriores mostraron que esa visión es incorrecta. La costa es un espacio físico particular, con sus propias características físicas; se trata de un territorio que también está diseñado por acciones y por omisiones, con una historia cultural que, debido a la idiosincrasia de los porteños, ha incorporado al río en su cotidianeidad solamente durante breves períodos.

Nos falta entonces valorar a la costa como fuente de servicios ecológicos, como área de servicios sociales, respetados y potenciados por los proyectos y planes.

(d.9) Por último hay una cuestión importantísima en cuanto al manejo costero integrado: Los problemas socioambientales analizados, en particular las inundaciones, la contaminación y los problemas de circulación en la zona costera *no pueden resolverse únicamente desde la gestión de la ciudad*.

Vimos que están íntimamente relacionados a lo que ocurre en el área metropolitana y por lo tanto, hasta que no se encuentre un mecanismo de integración interjurisdiccional esos problemas no pueden resolverse con nueva infraestructura o intervenciones unilaterales.

Generalmente no suelo presentar las conclusiones escritas en una diapositiva, pero en este caso me interesa destacar lo siguiente:

Sólo se podrán solucionar los problemas socioambientales más graves de la ribera (inundaciones, contaminación, movilidad) cuando se encare seriamente un proceso de manejo integrado con la totalidad del Área Metropolitana.

No estamos proponiendo una utopía irrealizable. Cuando proponemos el manejo integrado como herramienta aplicable a la CBA no lo hacemos sosteniendo que debemos hacerlo para imitar lo que están realizando con éxito otras regiones del mundo, sino porque es la única respuesta posible para avanzar en la solución de los problemas ambientales crónicos que sufrimos los habitantes de la ciudad.