

TESIS DE MAESTRÍA

MAESTRÍA EN PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA INGENIERÍA URBANA

Título:

“Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Análisis del caso de la Cuenca Matanza Riachuelo”

Autor: Arq. Jorge Daniel Koljivrat

Directora de Tesis: Arq. PUR Raquel Perahia

Codirector de Tesis: Arq. PUR Artemio Pedro Abba

Buenos Aires

17 de mayo de 2022

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

DEDICATORIA

A todos aquellos que acompañaron y formaron parte de este largo proceso en el peregrinar hacia la obtención de la Maestría, especialmente a mis directores de tesis, a mi esposa, a mi hijo y a mis padres.

Agradecer además especialmente a todos aquellos amigos que, desde el inicio de este camino, de una u otra forma estuvieron siempre brindándome generosamente su apoyo y colaboración, algunos desde cerca, otros a la lejanía, pero todos dándome su valioso aporte para poder llegar hoy a presentar esta tesis.

En el transitar hacia este objetivo, se presentaron muchos obstáculos e impedimentos pero que no hicieron más que forjar mi empeño, voluntad, responsabilidad y compromiso con las personas que confiaron en mí en el desarrollo de esta tesis.

Estas trabas no fueron suficiente para detener mi marcha, sino que solo consiguieron darme más tiempo para leer y nutrirme de la información necesaria para llegar a este logro.

Gracias a ello, este receso fue tiempo ganado que me permitió tomar distancia del caso de estudio y volver más objetiva mi mirada.

Este es el producto de un claro propósito y de muchos años de esfuerzo, basados en la paciencia, la calma y la perseverancia, así que, por ello, gracias a todos.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

INDICE

| | |
|--|---------|
| Lista de Figuras | pág. 7 |
| Lista de Abreviaciones | pág. 11 |
| Resumen, abstract y palabras claves | pág. 13 |
| Tabla de Contenidos | |
| I. Introducción | pág. 15 |
| 1) Descripción del problema | pág. 17 |
| 2) Objetivos | pág. 18 |
| 2.1) Objetivo general | pág. 18 |
| 2.2) Objetivos específicos | pág. 18 |
| 3) Etapas de la investigación | pág. 18 |
| II. Los ríos y las cuencas hídricas | pág. 21 |
| 1) Los ríos y su relación con las ciudades | pág. 21 |
| 2) Diferentes alternativas de gestión | pág. 22 |
| 3) Ríos y cuencas como unidad de gestión | pág. 23 |
| 4) El Camino de Sirga | pág. 26 |
| III. La Cuenca Matanza Riachuelo | pág. 31 |
| 1) Breve reseña de la Cuenca Matanza Riachuelo | pág. 31 |
| 2) El caso “Mendoza” y la orden de la Corte de sanear la Cuenca | pág. 38 |
| 3) Marco institucional de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo | pág. 40 |
| 4) El Plan Integral de Saneamiento Ambiental | pág. 41 |
| IV. El Camino de Sirga en la Cuenca Matanza Riachuelo | pág. 47 |
| 1) La visión ambiental del Camino de Sirga | pág. 47 |
| 2) Declaración de zona crítica de protección especial | pág. 49 |
| 3) Síntesis del contexto e identificación de roles | pág. 51 |
| V. Acciones implementadas por la ACUMAR | pág. 53 |
| 1) El Proyecto Integrador del Camino de Sirga | pág. 53 |

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

| | |
|--|----------|
| 2) Conflictos en el proceso de liberación | pág. 65 |
| 2.1) Villas y asentamientos precarios | pág. 65 |
| 2.2) Presencia de buques | pág. 67 |
| 2.3) Intrusiones de privados | pág. 69 |
| 2.4) Intersección con calles y puentes | pág. 70 |
| 2.5) Feria La Salada | pág. 72 |
| 3) Estado actual | pág. 73 |
| 4) Medición de los avances | pág. 77 |
| | |
| VI. Resultados obtenidos de la implementación del Camino de Sirga en la Cuenca Matanza Riachuelo | pág. 83 |
| 1) Articulación con el medio urbano y el medio natural | pág. 83 |
| 2) Actividades sociales, recreativas y educativas | pág. 84 |
| 3) Cultura y patrimonio, resignificación del espacio | pág. 87 |
| 4) Actividades productivas y económicas | pág. 92 |
| | |
| VII. Identificación de aportes del Camino de Sirga a la protección y recuperación de las márgenes | pág. 95 |
| 1) Nuevo enfoque del Camino de Sirga | pág. 95 |
| 2) Identificación de los beneficios sociales y ambientales | pág. 100 |
| 3) Elaboración participativa de propuestas | pág. 103 |
| | |
| VIII. Conclusiones | pág. 105 |
| | |
| IX. Referencias | pág. 109 |
| 1) Referencias bibliográficas y documentales | pág. 109 |
| 2) Referencias normativas | pág. 113 |
| 3) Escritos y Resoluciones judiciales | pág. 114 |
| | |
| ANEXO CASOS INTERNACIONALES | |
| 1) Francia – Río Sena | pág. 115 |
| 2) Chile – Río Mapocho | pág. 118 |
| 3) Estados Unidos – Río Willamette | pág. 120 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|---------|
| Figura 1. Vista desde la Autopista Dr. Ricardo Balbín | pág. 16 |
| Figura 2. Plano de Buenos Aires del Siglo XVIII | pág. 21 |
| Figura 3. Comités de Cuenca de la Argentina | pág. 24 |
| Figura 4. Los sirgadores del Volga | pág. 26 |
| Figura 5. Camino de Sirga | pág. 28 |
| Figura 6. Mapa de las Cuencas Hídricas | pág. 31 |
| Figura 7. Mapa de la Cuenca Hidrográfica Río Matanza Riachuelo | pág. 32 |
| Figura 8. Límite político y división de la Cuenca | pág. 33 |
| Figura 9. Mapa de las Subcuencas de la Cuenca Matanza Riachuelo | pág. 34 |
| Figura 10. Barcos movidos a la sirga del Riachuelo | pág. 36 |
| Figura 11. Resumen de hitos históricos de la Cuenca Matanza Riachuelo | pág. 38 |
| Figura 12. ACUMAR ente autárquico interjurisdiccional | pág. 41 |
| Figura 13. Estructura de abordaje del PISA de diciembre de 2009 | pág. 42 |
| Figura 14. Estructura de abordaje del PISA actualización 2016-Visión compartida | pág. 43 |
| Figura 15. Fotos de limpieza de pasillos | pág. 44 |
| Figura 16. Foto de limpieza de márgenes | pág. 45 |
| Figura 17. Foto de la limpieza del espejo de agua | pág. 45 |
| Figura 18. Remoción de buques | pág. 46 |
| Figura 19. 1° Etapa. Transbordador-Puente Bosch-Margen derecho (PBA) | pág. 53 |
| Figura 20. 1° Etapa. Transbordador-Puente Bosch-Margen izquierdo (CABA) | pág. 54 |
| Figura 21. 2° Etapa. Puente Bosch-Puente Valentín Alsina-Margen derecha (PBA) | pág. 54 |
| Figura 22. 2° Etapa. Puente Bosch-Puente Valentín Alsina-Margen izquierdo (CABA) | pág. 55 |
| Figura 23. 3° Etapa. Puente Valentín Alsina hasta Puente La Noria-Ambas márgenes | pág. 55 |
| Figura 24. Bienes Patrimoniales Catalogados en la Cuenca Baja del Matanza Riachuelo | pág. 58 |
| Figura 25. Plano 01 sector de CABA – Avellaneda | pág. 60 |

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

| | |
|--|---------|
| Figura 26. Plano 08 sector de CABA – Lanús | pág. 61 |
| Figura 27. Plano 13 sector de CABA – Lomas de Zamora | pág. 62 |
| Figura 28. Plano 13 sector que abarca la zona de Lomas de Zamora y CABA | pág. 64 |
| Figura 29. Bajo Puente Bosch (Avellaneda) | pág. 65 |
| Figura 30. El Amanecer (Lomas de Zamora) | pág. 66 |
| Figura 31. San Francisco Asís (Lanús) | pág. 66 |
| Figura 32. El Pueblito (CABA) | pág. 67 |
| Figura 33. Villa 21-24 (CABA) | pág. 67 |
| Figura 34. Remoción de buques Alfa Cruz y Don Blanco (Avellaneda) | pág. 68 |
| Figura 35. Remoción de buques Corcubion I y Cabo Blanco (Avellaneda) | pág. 68 |
| Figura 36. Codiamon (Avellaneda) | pág. 69 |
| Figura 37. Combustibles Argentinos (Lanús) | pág. 69 |
| Figura 38. Predio Calle Río Cuarto 4602 (CABA) | pág. 70 |
| Figura 39. Av. Carlos Pellegrini (Camino de Sirga) y calle Deán Funes (Avellaneda) | pág. 70 |
| Figura 40. Puente Transbordador Nicolás Avellaneda | pág. 71 |
| Figura 41. Puente Pueyrredón Nuevo (Avellaneda) | pág. 72 |
| Figura 42. La Salada (Lomas de Zamora) | pág. 73 |
| Figura 43. Intervenciones (Lomas de Zamora) | pág. 73 |
| Figura 44. Porcentaje de Camino de Sirga liberado y construido | pág. 75 |
| Figura 45. Liberación del Camino de Sirga | pág. 76 |
| Figura 46. Programa de Trabajo | pág. 79 |
| Figura 47. Fotografía 1/2 del 25/06/2020 | pág. 79 |
| Figura 48. Fotografía 2/2 del 25/06/2020 | pág. 80 |
| Figura 49. Ejemplo de aplicación a un caso del Programa de Trabajo | pág. 81 |
| Figura 50. Antes y después - CICSA (CABA) | pág. 83 |
| Figura 51. Bicicleteada en el Camino de Sirga | pág. 85 |
| Figura 52. Bicicleteada | pág. 85 |

| | |
|--|----------|
| Figura 53. Alto en una bicicleteada | pág. 86 |
| Figura 54. Plantación de especies nativas en la Cuenca | pág. 86 |
| Figura 55. Plantación de especies nativas | pág. 87 |
| Figura 56. Foto aérea del Transbordador Nicolás Avellaneda | pág. 88 |
| Figura 57. Arenera Pueyrredón (Avellaneda) | pág. 89 |
| Figura 58. Fotos del Coloso | pág. 90 |
| Figura 59. Ex Cristalería Papini (Avellaneda) | pág. 92 |
| Figura 60. SIAM (Avellaneda) | pág. 93 |
| Figura 61. Diciembre de 2010 | pág. 99 |
| Figura 62. Febrero de 2012 | pág. 98 |
| Figura 63. Julio de 2014 | pág. 99 |
| Figura 64. Febrero de 2016 | pág. 99 |
| Figura 65. Agosto de 2018 | pág. 100 |
| Figura 66. Abril de 2020 | pág. 100 |
| Figura 67. Implantación de zonas buffer con especies vegetales en el Camino de Sirga | pág. 102 |
| Figura 68. Fotos del Parque en la ribera del Sena | pág. 116 |
| Figura 69. Piscinas en La Villette | pág. 117 |
| Figura 70. Imágenes del proyecto Mapocho 42k | pág. 119 |
| Figura 71. The Green Loop | pág. 120 |
| Figura 72. Sendas en el Green Loop | pág. 121 |
| Figura 73. Puente para peatones y bicicletas de Earl Blumenauer | pág. 121 |

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

LISTA DE ABREVIACIONES

| | |
|-----------------|--|
| ACUMAR | Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo |
| AGN | Auditoría General de la Nación |
| Arq. | Arquitecto/arquitecta |
| B.O. | Boletín Oficial |
| B.O.C.B.A..... | Boletín Oficial de la Ciudad de Buenos Aires |
| c/ | contra |
| CABA | Ciudad Autónoma de Buenos Aires |
| CMR | Cuenca Matanza Riachuelo |
| COHIFE | Consejo Hídrico Federal |
| CSJN | Corte Suprema de Justicia de la Nación |
| etc. | Etcétera |
| IAV | Infraestructura Azul y Verde |
| ONG | organización no gubernamental |
| pág./págs. | página/páginas |
| PBA | Provincia de Buenos Aires |
| PEN | Poder Ejecutivo Nacional |
| PISA | Plan Integral de Saneamiento Ambiental |
| PUR | Planificador Urbano Regional |
| RMBA..... | Región Metropolitana de Buenos Aires |
| s/ | Según |
| SbN | Soluciones Basadas en la Naturaleza |
| s.f. | sin fecha |

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

RESUMEN

El Camino de Sirga se encontraba en desuso atento su estrecha relación con la navegabilidad de los cursos de agua. En su origen la finalidad del mismo era sirgar las embarcaciones hasta la orilla. Sin embargo, en los últimos tiempos, ha tomado una nueva relevancia desde el punto de vista ambiental por su relación con la recuperación, protección y mejora de las márgenes de los ríos.

Hoy en día el Camino de Sirga excede lo relacionado con la navegabilidad y abarca aspectos vinculados con lo ambiental, lo paisajístico, lo social y lo productivo.

La existencia del Camino de Sirga, resulta de fundamental importancia como porción de terreno libre, calle o camino público lindante a la orilla de los ríos, los que deben encontrarse libres de toda construcción o intrusión a fin de poder cumplir con su finalidad al permitir la articulación del medio urbano construido con el medio natural constituido por el río y sus márgenes.

No obstante, esta situación no se presenta en muchos casos, lo que impide la implementación de acciones en ese territorio. Al encontrarse liberada esta porción de terreno se torna posible que ambos medios, el natural y el urbano, se conecten y se unan, de esta forma es posible no sólo acceder al río para realizar obras tendientes a su recuperación y protección sino también lograr el acercamiento, apropiación y disfrute por parte de la comunidad.

Esta tesis pretende realizar un aporte significativo al tema, al otorgar una visión integradora y sistémica del Camino de Sirga y destacar su importancia en la recuperación de los ríos y sus márgenes. Asimismo, se propone analizar la aplicación del Camino de Sirga como una herramienta de gestión específica en la protección y recuperación de las márgenes de los ríos de la Cuenca Matanza Riachuelo, con la posibilidad de su aplicación en otras cuencas.

ABSTRACT

The Towpath was in disuse due to its close relationship with the navigability of watercourses. Originally, its purpose was to tow the boats to shore. However, in recent times, it has taken on a new relevance from an environmental point of view due to its relationship with the recovery, protection and improvement of riverbanks. Today the Towpath exceeds what is related to navigability and covers aspects related to the environment, the landscape, the social and the productive perspective.

The existence of the Towpath, is of fundamental importance as a portion of free land, street or public path adjoining the banks of the rivers, which must be free of any construction or intrusion in order to be able to fulfill its purpose by allowing the articulation of the built urban environment with the natural environment constituted by the river and its banks.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

However, this situation does not occur in many cases, which prevents the implementation of actions in that territory. When this portion of land is freed, it becomes possible for both environments, the natural and the urban, to connect and unite, in this way it is possible not only to access the river to carry out works aimed at its recovery and protection, but also to achieve a rapprochement , appropriation and enjoyment by the community.

This thesis aims to make a significant contribution to the subject, by providing an integrative and systemic vision of the Towpath and highlighting its importance in the recovery of rivers and their banks. Likewise, it is proposed to analyze the application of the Towpath as a specific management tool in the protection and recovery of the riverbanks of the Matanza Riachuelo Basin, with the possibility of its application in other basins.

PALABRAS CLAVES

Camino de Sirga; Cuenca Matanza Riachuelo; Herramientas de protección y recuperación de las márgenes de los ríos.

I. INTRODUCCIÓN

Las ciudades y en definitiva los asentamientos humanos están profundamente vinculados al agua la cual resulta fundamental para su creación y desarrollo. Hoy en día los grandes ríos cercanos a las ciudades en general se encuentran degradados. En el proceso de su recomposición, se implementan diversas acciones para su recuperación.

La tesis se enmarcará en la relación río ciudad y en particular el análisis del Camino de Sirga como un mecanismo de gestión adecuado para la recuperación, protección y puesta en valor de los ríos, específicamente de sus márgenes.

La existencia del Camino de Sirga, se encuentra relacionada con la posibilidad del Estado y de la sociedad de poder acceder a dicho territorio, al liberarlo de las distintas intrusiones al mismo. Además, esta herramienta de gestión al liberar el territorio, abre la puerta para implementar otras acciones de recuperación y protección de los ríos y en particular de sus márgenes.

Como caso concreto de aplicación se estudiará en esta tesis la liberación y posterior intervención en el Camino de Sirga de la Cuenca Matanza Riachuelo.

Esta decisión se justifica en que la Cuenca Matanza Riachuelo es una de las cuencas más importante de nuestro país, se trata de la zona más urbanizada e industrializada de la Argentina, con una alta densidad poblacional y una degradación y contaminación de más de 200 años, que a su vez representa uno de los territorios más emblemáticos de la zona centro del país con imágenes con fuerte identidad que representan al caso de estudio.

La Cuenca se encuentra geográficamente situada en el centro del Área Metropolitana de Buenos Aires, abarcando el territorio de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de los partidos de Lanús, Avellaneda, Lomas de Zamora, Esteban Echeverría, La Matanza, Ezeiza, Cañuelas, Almirante Brown, Morón, Merlo, Marcos Paz, Presidente Perón, San Vicente y General Las Heras, de la Provincia de Buenos Aires, lo cual determina que presente una gran complejidad, no sólo ambiental sino también política e institucional, lo que requiere el desarrollo e implementación de instrumentos de gestión como el que aquí se propone estudiar.

En particular, el Camino de Sirga, como eje central de este trabajo, más allá de ser un instrumento regulado jurídicamente, se tratará aquí con un enfoque más amplio e integrador de las múltiples disciplinas que pueden utilizarlo como una herramienta de gestión que contribuya al cumplimiento de sus objetivos, enfocándonos en particular en el análisis del Camino de Sirga en la Cuenca Matanza Riachuelo (Figura 1).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Es decir, se planteará un enfoque multidisciplinario e interdisciplinario a fin de analizar el objeto propuesto, tendiendo al logro de un resultado integrador de los diversos conocimientos adquiridos a lo largo de la Maestría, con el objetivo de realizar un aporte útil en la materia.

Finalmente, respecto a las fuentes de información aquí utilizadas, cabe aclarar que muchas de ellas fueron desarrolladas por la Coordinación de Ordenamiento Territorial de la ACUMAR, en el cumplimiento de las órdenes judiciales dictadas al respecto, área que durante el período abril de 2010 a enero 2014, se encontró a cargo del autor del presente trabajo. Por lo que parte de los documentos aquí incluidos o citados fueron presentados en el marco de la causa “Mendoza”.



Figura 1. Vista desde la Autopista Dr. Ricardo Balbín. (Fuente: foto del autor del 24/03/2021, sentido provincia de Buenos Aires).

1) DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Muchos de los ríos del mundo y en particular de la Argentina, se encuentran degradados y es necesaria su recuperación. Para ello se plantean diversas herramientas de gestión, pero a fin de poder implementar correctamente las acciones planificadas de recuperación y protección del río y sus márgenes, es necesario poder acceder tanto a sus bordes como al espejo de agua.

Es por ello que resulta de fundamental importancia la existencia del Camino de Sirga, como porción de terreno libre, calle o camino público lindante a la orilla de los ríos, los que deben encontrarse libres de toda construcción o intrusión a fin de poder cumplir con su finalidad.

No obstante, esta situación no se presenta en muchos casos, lo que impide la implementación de acciones en ese territorio.

Este trabajo pretende describir dicho instrumento y analizar su aplicación en la protección y mejora de las márgenes de los ríos e identificar los beneficios y los problemas que conlleva su implementación.

A fin de analizar un caso de aplicación concreta, se describirá el proceso, así como los resultados obtenidos como producto de las acciones relativas al Camino de Sirga llevadas a cabo por la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), organismo de cuenca con competencias en el área de la Cuenca Matanza Riachuelo.

Atento que las acciones se han llevado parcialmente en el territorio de la Cuenca, el alcance territorial inmediato de la tesis abarcará el Camino de Sirga desde el Puente Nicolás Avellaneda hasta el Puente de La Noria en ambas márgenes del Riachuelo, zona conocida como Cuenca Baja y las acciones realizadas desde el Puente de La Noria hasta la Ruta 4 sobre el territorio de la Provincia de Buenos Aires.

No sólo se analizarán las relaciones del Camino de Sirga con su entorno inmediato, sino también las principales relaciones con su entorno mediato, a escala de los Municipios intervenidos en la zona de la Cuenca correspondiente a la Cuenca Baja (Avellaneda, Lanús, Lomas de Zamora) y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en la zona de los frentes ribereños, así como las interrelaciones entre ellos.

No obstante, la existencia de la ACUMAR como organismo de cuenca, las jurisdicciones locales continúan siendo responsables primarios del territorio, razón por la cual las complejidades surgidas en la coordinación de las acciones a implementar y la prevalencia del organismo de cuenca

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

sobre las jurisdicciones locales en materia ambiental, serán también objeto de análisis de la presente tesis.

Por último, del análisis efectuado y de los resultados obtenidos en el caso particular analizado, se identificarán posibles aportes que contribuyan a la planificación y gestión de acciones futuras sobre el territorio en cuanto al Camino de Sirga en la Cuenca Matanza Riachuelo. Asimismo, partiendo del caso analizado, esta tesis busca aportar elementos que sirvan a fin de poder analizar y definir un modelo de gestión que pueda ser replicado en otras cuencas.

2) OBJETIVOS

2.1) OBJETIVO GENERAL

Identificar la contribución del Camino de Sirga para la recuperación de los márgenes de los ríos, analizando en particular el caso de la Cuenca Matanza Riachuelo.

2.2) OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Identificar las formas alternativas de gestión de recuperación de los márgenes de los ríos reconociendo el rol del Camino de Sirga como un instrumento relevante en las mismas;
- b) Reconocer los conflictos derivados de la ausencia del Camino de Sirga en los márgenes del río;
- c) Identificar posibles aportes que contribuyan a la planificación y gestión de acciones futuras sobre el territorio de la Cuenca Matanza Riachuelo en cuanto al Camino de Sirga.

3) ETAPAS DE LA INVESTIGACIÓN

- a) Describir las acciones llevadas a cabo en la Cuenca Matanza Riachuelo para la liberación del Camino de Sirga y las problemáticas encontradas en dicho proceso;
- b) Analizar el impacto de las acciones de liberación del Camino de Sirga en la recuperación de los márgenes de la Cuenca Matanza Riachuelo;
- c) Establecer la importancia de la existencia de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR) y del Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA), como marco institucional necesario para la gestión de la Cuenca y en particular de sus márgenes;

- d) Identificar el rol asignado al Camino de Sirga en relación a las restantes líneas de acción del Plan Integral de Saneamiento Ambiental y los resultados alcanzados en la liberación del Camino de Sirga.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

II. LOS RÍOS Y LAS CUENCAS HIDRICAS

1) LOS RÍOS Y SU RELACIÓN CON LAS CIUDADES

El agua es un elemento imprescindible para la vida del hombre, de los animales y los vegetales, es decir que no se puede concebir la vida en el planeta sin la existencia del agua. En ese sentido, el acceso a fuentes de agua potable ha sido fundamental para el nacimiento y crecimiento de los pueblos. Históricamente, cuando el hombre se asentó en un lugar, siempre lo hizo cerca de un curso de agua, es así que casi todas las ciudades del mundo se fundaron y desarrollaron en una estrecha relación con los lagos, ríos o incluso el mar. A esta situación no escapa la Ciudad de Buenos Aires, la que, conforme se puede apreciar en el mapa que se presenta a continuación como Figura 2, fue fundada a orillas del Río de la Plata.



Figura 2. Plano de Buenos Aires del Siglo XVIII. (Fuente: Crónicas cartográficas: Historia Urbana y Cartografía, en <https://cronicascartograficas.wordpress.com/2008/10/14/instituto-historico-de-la-ciudad-de-buenos-aires/>).

La fundación de la Ciudad de Buenos Aires no escapa a esta situación, tanto Pedro de Mendoza como Juan de Garay eligieron el mismo lugar para fundar la ciudad a orillas del río porque en ese lugar se encuentra una singularidad geográfica “el único punto en toda la costa del Río de la

Plata que combina un puerto natural con una barranca elevada libre de inundaciones” (Foguelman y Brailovsky, 1999).

El agua no sólo es necesaria para su consumo, sino también para usos domésticos, de higiene y limpieza, pero, además, como señala el arquitecto Carlos Miret Bernal (Embid Irujo, 2012), es importante desde tres aspectos, como recurso productivo agrícola e industrial y de abastecimiento de la población, como medio de comunicación y transporte entre poblaciones y como medio estratégico de control.

A pesar de la importancia que ha tenido el agua para el nacimiento y desarrollo de los pueblos y ciudades, la relación que se tuvo con este recurso fue de aprovechamiento como si fuese inagotable y que no requería de ningún tipo de medida de cuidado, ya que se creía en su capacidad de autodepuración.

Por ello, los cursos de agua comenzaron a contaminarse, al punto tal de no permitir, en algunos casos, su uso y de generar problemas sanitarios a las poblaciones que vivían cerca de sus orillas. Además, la falta de planificación en la expansión de los asentamientos y la construcción de obras alterando los cauces naturales de los ríos, en muchos casos comenzaron a provocar efectos no deseados, como desbordes o inundaciones.

Es así como a muchos ríos comenzó a considerárselos, no ya como un recurso valioso, sino como fuentes de problemas. No obstante, con el correr de los años y la toma de conciencia de la finitud de los recursos naturales y en particular del recurso agua, y la necesidad de su protección, uso racional y saneamiento en caso de contaminación, hizo que se comenzara a valorar su potencial ambiental, y a volver a pensar su integración dentro de la trama urbana, mediante el tratamiento de sus bordes y cuencas como espacios públicos de carácter natural.

2) DIFERENTES ALTERNATIVAS DE GESTIÓN

Cada ciudad tiene su propia necesidad y destino lo que incluye a los ríos que la integran, con sus características y realidades diferentes. Por ello, las estrategias de recuperación que se implementen en los ríos y sus márgenes, presentarán diversas formas de planificar la gestión de los espacios públicos, aunque advertimos que, en la mayoría de los casos actuales, se presentan con un mismo objetivo, el beneficio de toda la comunidad y la restauración de las áreas degradadas con soluciones a largo plazo, orientadas a resolver la situación presente, pero con proyección para mitigar problemas futuros y sus consecuencias.

No es la finalidad de este apartado analizar otros casos, ya que no es el objeto de la presente tesis, pero nos parece interesante mencionar brevemente algunas acciones implementadas en otros proyectos de intervención a nivel internacional, a fin de identificar pautas orientadoras que nos sirvan para que, una vez descrito y analizado nuestro caso de estudio, podamos formular las recomendaciones de aplicación de acciones futuras al mismo.

En tal sentido, se incorporan en el ANEXO de la presente, una breve descripción de los casos Río Sena en Francia; Río Mapocho en Chile y Río Willamette en Estados Unidos.

A pesar de las particularidades propias de cada proyecto, en todos ellos podemos identificar pautas que se orientan a un objetivo similar.

En el caso del Río Sena en Francia, ellas son, que el río se encuentra ineludiblemente unido a la ciudad. Se busca aumentar las áreas verdes y crear un nuevo espacio público. Se establece que las acciones sobre un sector deben ser pensadas en forma integral ya que lo que sucede aguas arriba es determinante de lo que sucede aguas abajo de un cauce.

En el caso del Río Mapocho en Chile, se busca recuperar la potencialidad que tienen las riberas del río. Consolidar el recorrido de uso público y esparcimiento mediante la implementación de un corredor verde. Potenciar la convivencia y accesibilidad a todas las personas. Conectar todos los parques y espacios verdes existentes a lo largo del borde en una continuidad ambiental. Lograr el aprovechamiento de las márgenes como herramienta para la conectividad territorial de la cuenca.

Finalmente, en el caso del Río Willamette en Estados Unidos, de forma similar a los proyectos anteriores, se busca conectar los espacios públicos que rodean al río. Obras a largo plazo con continuidad sostenida desde un plan. Integración y conectividad de las márgenes y del río con el resto del territorio.

3) RÍOS Y CUENCAS COMO UNIDAD DE GESTIÓN

Como mencionamos en el apartado anterior, no podemos hablar de los ríos, sin tener en cuenta la unidad más grande de la que muchos de ellos forman parte, que es la cuenca.

La cuenca es un área determinada que tiene una cierta inclinación, de resultas de la cual todas las aguas se dirigen directa o indirectamente a un determinado río que hace de colector general de las mismas, el que, a su vez, en general desemboca en el mar (Allende, 1971).

Desde el punto de vista legal la Ley 25.688, describe a la cuenca hídrica superficial, como la región geográfica delimitada por las divisorias de aguas que discurren hacia el mar a través de una

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

red de cauces secundarios que convergen en un cauce principal único, estableciendo a su vez que las cuencas hídricas como unidad ambiental de gestión del recurso se consideran indivisibles.

Las cuencas en su mayoría, y sobre todos aquellas que abarcan varias jurisdicciones, son gestionadas por los denominados organismos de cuenca. Estos organismos existen hace varios años en la Argentina. En 1970, la Secretaría de Estado de Recursos Hídricos, a través del Grupo de Trabajo Gubernamental sobre Información Hídrica, convocó a todos los organismos nacionales y provinciales con actividad en ese tema a fin de cubrir todas las etapas del conocimiento hídrico de nuestro país, elaborándose el primer “Mapa de Cuencas y Regiones Hídricas Superficiales de la República Argentina” en el cual se identificaban cien unidades hídricas como parte de la red hidrográfica nacional (Pigretti, Bellorio Clabot y Cavalli, 2010).

Dentro de los primeros organismos de cuenca encontramos al Comité Interjurisdiccional del Río Colorado (COIRCO), el cual fue creado en 1977 por acuerdo de las provincias de Buenos Aires, La Pampa, Mendoza, Neuquén y Río Negro, aunque ya desde 1956 funcionaba en la Cuenca la Comisión Técnica Interprovincial Permanente con la finalidad de estudiar todo lo relativo a la regulación, aprovechamiento y distribución de las aguas del Río Colorado.

En la actualidad existen diversos organismos de cuenca, como se muestra en la Figura 3.



Figura 3. Comités de Cuenca de la Argentina. (Fuente: Página web del COHIFE <http://www.cohife.org/s61/comites-de-cuenca>).

Los organismos existentes en la actualidad cuentan con diferentes denominaciones “comité”, “comisión” o “autoridad” y con diferente grado de autonomía, forma de organización y facultades a su cargo que abarcan desde acciones de ejecución hasta funciones de decisión o de regulación como las de distribución de caudales entre provincias, las de prevención y reducción de los riesgos y de los daños causados por las inundaciones, las de ejecución de obras hidráulicas o las de implementación de planes de gestión integrales.

En cuanto a la política de nuestro país en materia de uso, gestión y protección de sus recursos hídricos, hay que hacer una mención a los “Principios Rectores de la Política Hídrica de la República Argentina”, establecidos por el Consejo Hídrico Federal (COHIFE).

El COHIFE¹, constituye una instancia federal para la concertación y coordinación de la política hídrica federal y la compatibilización de las políticas, legislaciones y gestión de las aguas de las respectivas jurisdicciones, donde se reúnen representantes de todas las provincias, de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de la Nación.

En el marco del COHIFE se aprobaron los mencionados Principios, a través de los cuales se establecieron lineamientos que permiten integrar aspectos técnicos, sociales, económicos, legales, institucionales y ambientales del agua en una gestión eficiente y sustentable de los recursos hídricos de todo el país².

Dentro de estos principios, podemos destacar el Principio 17, que establece la gestión integrada del recurso hídrico en contraposición al manejo sectorizado y descoordinado conforme la gran diversidad de factores ambientales, sociales y económicos que afectan o son afectados por el manejo del agua. Asimismo, este principio establece que la gestión hídrica debe estar fuertemente vinculada a la gestión territorial, la conservación de los suelos y la protección de los ecosistemas naturales.

En particular, en cuanto a las cuencas hídricas, el Principio 19, establece la unidad de planificación y gestión ya que el movimiento de las aguas no reconoce fronteras político-administrativas sino leyes físicas. Por lo tanto, el principio establece que las cuencas hidrográficas constituyen la unidad territorial más apta para la planificación y gestión coordinada de los recursos hídricos.

Este principio, se une con el Principio 22, que establece que en caso de cuencas compartidas

¹ El COHIFE, fue creado mediante el Acta Constitutiva y la Carta Orgánica, ambas suscriptas el 27/03/2003.

² El documento que los aprobó fue firmado el 17/09/2003.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

por dos o más jurisdicciones, como es el caso de la Cuenca Matanza Riachuelo, para las mismas resulta recomendable la conformación de “organizaciones interjurisdiccionales de cuenca”, a fin de consensuar la distribución, el manejo coordinado y la protección de las aguas compartidas.

En conclusión, podemos decir que las Cuencas Hídricas deben ser gestionadas como una unidad indivisible, con una mirada integral, interdisciplinaria e intersectorial, que no admite divisiones territoriales, geográficas ni políticas.

Por ello resulta importante comprender las características de una cuenca, ya que éstas serán determinantes para el desarrollo y diseño de los instrumentos aplicables para su gestión, dentro de los cuales ocupa un lugar preponderante el Camino de Sirga, como una herramienta fundamental que contribuye a la planificación e implementación de las acciones de protección y recuperación de las márgenes de los ríos.

4) EL CAMINO DE SIRGA

El concepto “Camino de Sirga”, surgió antiguamente para denominar a la porción de tierra de las orillas de los ríos o canales donde las embarcaciones eran remolcadas y amarradas.

La palabra sirga, hacía referencia a la soga o maroma que se usaba para arrastrar las embarcaciones, tirando desde la orilla, ante la imposibilidad de usar las velas por la falta de viento o cuando el curso de agua era muy estrecho. A esta acción de arrastre ya sea llevaba a cabo por personas o animales, se la denominaba arrastre a la sirga o sirgar, como magistralmente lo muestra en la Figura 4, la obra del maestro ruso Ilya Repin, los Sirgadores del Volga.



Figura 4. Los sirgadores del Volga. Óleo de Ilya Repin, Rusia, 1873. (Fuente: <https://historia-arte.com/obras/lo-sirgadores-del-volga>).

El Camino de Sirga se reguló en nuestro país en el Código Civil de 1871, como una restricción a la propiedad privada por razones de interés común, en beneficio exclusivo de la navegación. Es así que la orilla del río o línea de ribera, se planteó como el límite entre el dominio público de las aguas y el dominio privado de los propietarios ribereños. En ese contexto, se establecía que “Los propietarios limítrofes con los ríos o con canales que sirven a la comunicación por agua están obligados a dejar una calle o camino público de treinta y cinco (35) metros hasta la orilla del río, o del canal, sin ninguna indemnización. Los propietarios ribereños no pueden hacer en ese espacio ninguna construcción ni reparar las antiguas que existen, ni deteriorar el terreno en manera alguna”³.

Si el río, o canal atravesaba alguna ciudad o población, el ancho de la calle pública se podía modificar por la respectiva Municipalidad, no pudiendo dejarla de menos de quince (15) metros⁴.

Es decir que los propietarios no perdían su titularidad, pero estaban obligados a dejar esta franja libre de toda construcción u ocupación, siempre que este río o canal tuviere la condición de ser navegable.

No obstante, con el correr de los años y los avances tecnológicos que se fueron produciendo en la navegación, el camino de sirga dejó de ser utilizado para la finalidad con la cual había sido concebido.

Por ello, cuando en el año 2011, se comenzó a trabajar en el proyecto de reforma del Código Civil, muchos doctrinarios y estudiosos del tema, pensaron en diversas propuestas para modificar el Camino de Sirga, para incorporarle otra finalidad, ya no relacionada con sirgar embarcaciones a las orillas, sino con una función ambiental, social y cultural, con acceso público y libre circulación y disfrute de toda la comunidad.

A pesar de que se presentaron varias propuestas en ese sentido, ninguna prosperó y el nuevo Código Civil y Comercial⁵, en el artículo 1974, continúa con la visión histórica del Camino de Sirga como un instrumento de apoyo a la navegación. Más allá de las modificaciones menores en la redacción, hay una modificación importante en cuanto a la extensión del Camino de Sirga, la que se reduce de treinta y cinco (35) a quince (15) metros en toda su extensión, sin distinciones.

Para determinar el alcance del Camino de Sirga debe tenerse en cuenta la línea de ribera que debe ser fijada por la autoridad local competente, desde allí comienzan a contarse los 15 metros. La línea de ribera, establecida según el promedio de las máximas crecidas ordinarias, divide la margen

³ Artículo 2639 del Código Civil derogado.

⁴ Artículo 2640 del Código Civil derogado.

⁵ En vigencia desde el 1 de enero de 2016 según Ley N° 26.994.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

interna de los ríos con la margen externa, dividiendo así el dominio público del privado, tal como se muestra en la Figura 5.

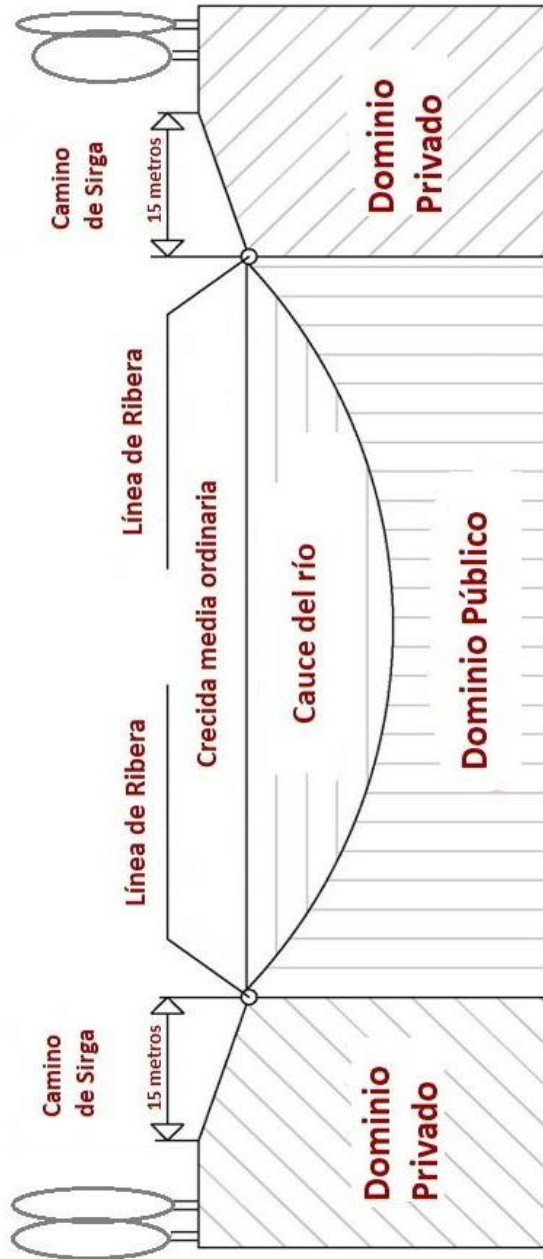


Figura 5. Camino de Sirga. Esquema elaborado a fin de representar el Camino de Sirga.

La unificación en quince metros que produjo la reforma del Código Civil, ha sido criticada por algunos sectores, que no solamente proponen volver a la extensión de treinta y cinco metros en forma uniforme para toda la extensión del Camino de Sirga⁶, sino que también proponen el cambio de finalidad estableciendo un uso, no ya relacionado con la navegación, sino con una función ambiental, social, cultural, deportiva y/o recreativa, estableciendo su acceso público, libre y gratuito⁷.

A pesar de los proyectos presentados en el Congreso, el texto del artículo 1974 se mantiene vigente hoy en día.

Si bien el caso de estudio que se abordará en la presente tesis, se aplica en gran parte a un sector de territorio urbanizado, la modificación efectuada por el Código, reduce la porción de territorio disponible.

Teniendo en cuenta que el objetivo de este trabajo, es la puesta en valor de este instrumento para ser aplicado en la recuperación de las márgenes y la aspiración es que se transforme en una figura con funciones predominantemente ambientales, se pone de manifiesto la importancia de contar con vacancia de suelo y en territorios a planificar, contar con el mayor espacio posible de margen de ribera.

En cuestiones de planificación urbana y usos del suelo la disponibilidad de espacio físico resulta primordial, dado que esto permite avanzar en obras, principalmente las de infraestructura básica y de mitigación, más allá del uso recreativo, social y ambiental que se pueda otorgar al sector. Por ello, es importante contar con la mayor distancia posible, lo que genera cierta holgura para poder planificar el ordenamiento ambiental de cualquier territorio afectado a una cuenca, específicamente sus márgenes.

Pensando en la finalidad ambiental, en cuencas y en territorios, que podrían ser prístinos y libres, la mayor distancia que se le otorgue al Camino de Sirga redundará en mayores beneficios al tener mayor superficie para intervenir. Sin duda, qué proyectista, de la materia que fuera, no prefiriera una hoja amplia y en blanco para planificar sus intervenciones.

Asimismo, atento esta finalidad ambiental, ya apartada de la antigua función estrecha y exclusivamente vinculada a la navegación, el Camino de Sirga, ya no sería un instrumento que

⁶ Proyecto de ley de la Senadora ODARDA, para modificar el artículo 1974, estableciendo la ampliación del Camino de Sirga a treinta y cinco metros. <https://www.senado.gob.ar/parlamentario/comisiones/verExp/68.19/S/PL>

⁷ Proyecto de ley presentado por varios diputados, para modificar el artículo 1974, estableciendo el ancho en treinta y cinco metros en toda la extensión del curso, y determinando que esta franja de terreno es de acceso público, libre y gratuito, y cumple una función ambiental, social, cultural, deportiva y/o recreativa. <https://www.hcdn.gob.ar/proyectos/textoCompleto.jsp?exp=1112-D-2016&tipo=LEY>

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

solamente se aplique a aquellos ríos o canales que sirven a la comunicación por agua, sino que sería adecuado que se apliquen a todo curso de agua, independientemente de su navegabilidad o no, ya que de esta forma se permite la preservación y recuperación, tanto del curso como de sus márgenes.

Para concluir este apartado, muchas veces se dice que las leyes vienen detrás de la realidad y este es un caso, donde desde lo normativo, se perdió la oportunidad de reflejar el actual uso del Camino de Sirga desde su condición estructurante del territorio en el que se inserta, con la posibilidad de otorgar beneficios ambientales, sociales, culturales, educativos y productivos, entre otros, no solo a los ribereños sino a toda la comunidad que integra la cuenca.

III. LA CUENCA MATANZA RIACHUELO

1) BREVE RESEÑA DE LA CUENCA MATANZA RIACHUELO

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), como se aprecia en el mapa inserto como Figura 6, se encuentra atravesada por tres importantes cuencas hídricas que desembocan en el Río de la Plata: la Cuenca del Río Luján, la Cuenca del Río Reconquista y la Cuenca del Río Matanza Riachuelo (CMR).



Figura 6. Mapa de las Cuencas Hídricas. (Fuente: Plan Hidráulico 2009. <http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/hidraulica/informacion/Plan%20Hidraulico%202009.pdf>).

La CMR es una de las principales cuencas hidrográficas de la Argentina, está constituida por varios arroyos que confluyen en un curso principal llamado Matanza en su tramo inicial y medio y Riachuelo en su tramo final, conforme se muestra en el mapa inserto como Figura 7. En su recorrido atraviesa el territorio de la CABA (Comuna 8 y parcialmente las Comunas 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9 y 10) y de catorce municipios de la PBA (Lanús, Avellaneda, Lomas de Zamora, Esteban Echeverría, La Matanza, Ezeiza, Cañuelas, Almirante Brown, Morón, Merlo, Marcos Paz, Presidente Perón, San Vicente y General Las Heras).

CUENCA HIDROGRÁFICA RÍO MATANZA RIACHUELO

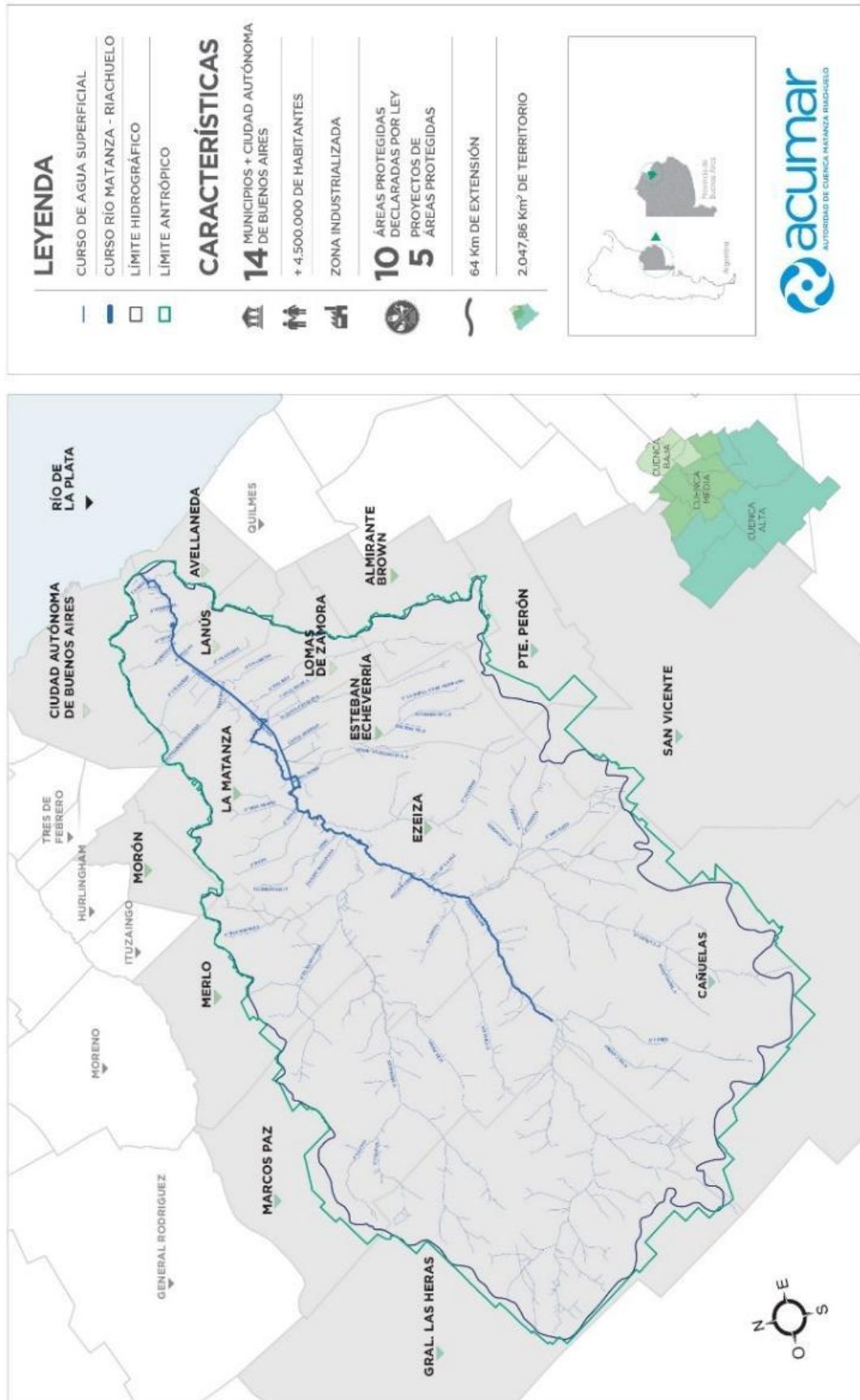


Figura 7. Mapa de la Cuenca Hidrográfica Río Matanza Riachuelo. (Fuente: Página web de la ACUMAR, en <https://www.acumar.gob.ar/institucional/mapa/>).

La Cuenca atraviesa una de las áreas más densamente pobladas del país, con aproximadamente 4.600.000 habitantes, donde se concentra una gran cantidad de actividades productivas tanto rurales y agropecuarias como industriales y de servicios, las que se desarrollan en forma conjunta con los usos urbanos del suelo.

Dentro de la cuenca se pueden distinguir la Cuenca Alta, Cuenca Media y Cuenca Baja, teniendo en cuenta razones geográficas, económicas, políticas, sociales y diversas problemáticas que atraviesan las regiones, conforme el mapa que se presenta como Figura 8.

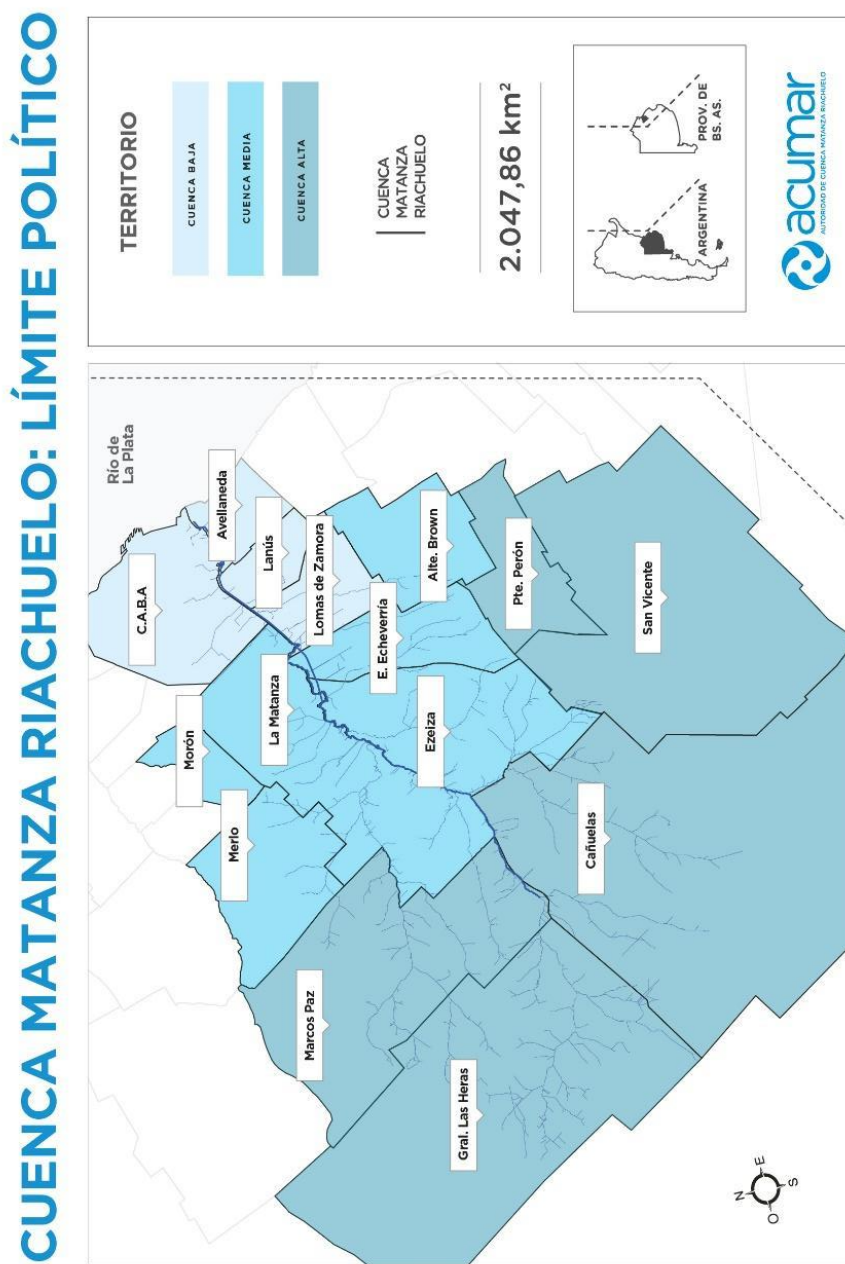


Figura 8. Límite político y división de la Cuenca. (Fuente: Página web de ACUMAR, en <https://www.acumar.gov.ar/institucional/mapa/>).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Asimismo, la Cuenca se divide en catorce subcuencas⁸, las que se identifican en el mapa que se presenta como Figura 9.

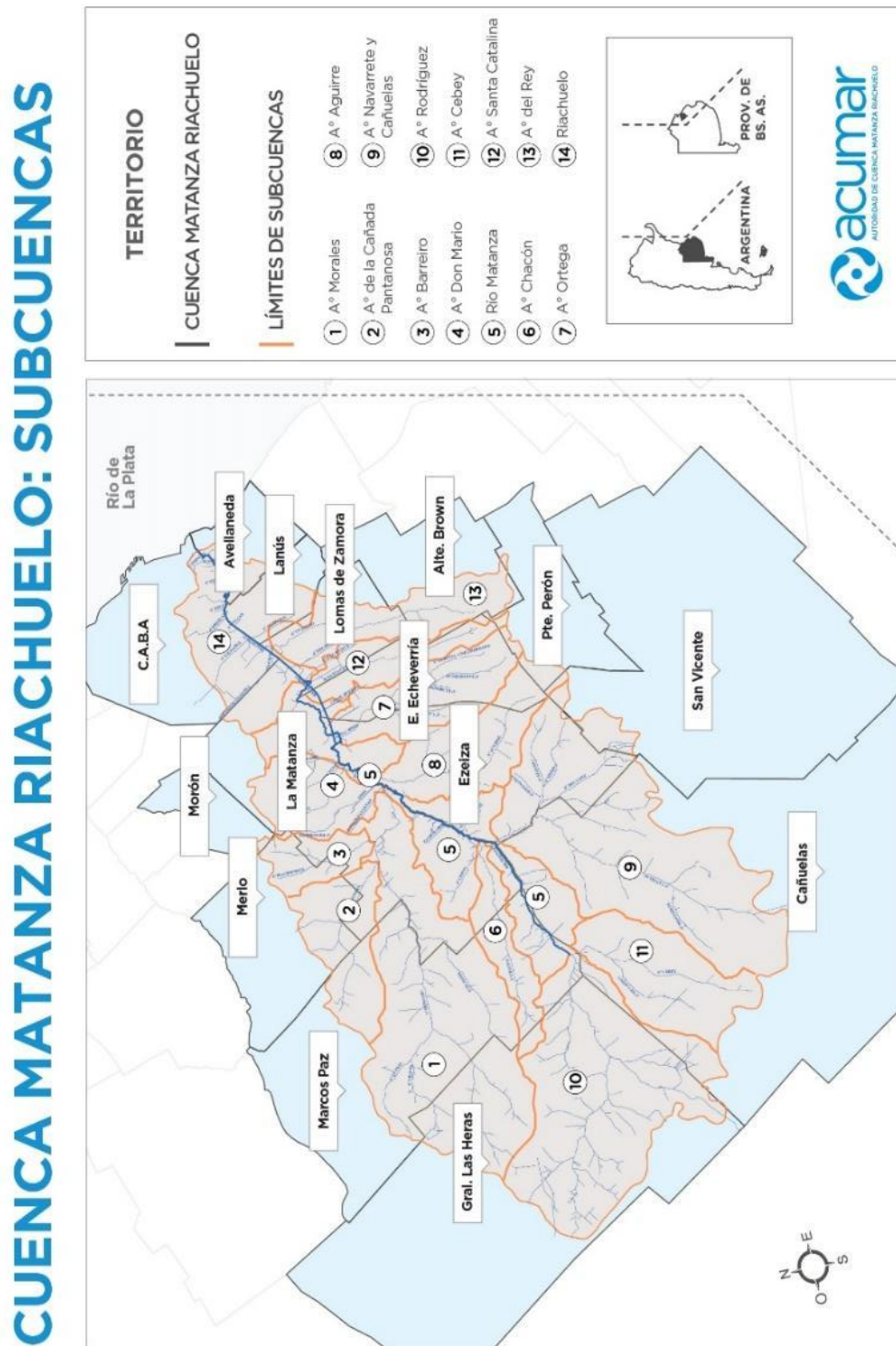


Figura 9. Mapa de las Subcuencas de la Cuenca Matanza Riachuelo. (Fuente: Página web de ACUMAR, en <https://www.acumar.gob.ar/institucional/mapa/>).

⁸ Conforme lo establecido en la Resolución 1113/2013 de ACUMAR.

En cuanto a sus características geográficas se ubica en el noreste de la provincia de Buenos Aires, tiene una superficie de 2047,86 km², una extensión de 64 km y su cuenca colectora tiene numerosos afluentes. Nace en el límite de los partidos de Marcos Paz y Cañuelas, en la confluencia de los Arroyos Rodríguez y Castro, recibiendo importantes aportes de cursos naturales, arroyos a cielo abierto y entubados y desagües pluviales. Es un río de llanura, lento y de poca pendiente (0,35 m/km), por lo que presenta problemas para absorber y depurar las cargas contaminantes. Su caudal es irregular, oscila entre 3 y - en época de crecida - más de 100 m³/s, produciendo inundaciones que no sólo se originan por abundancia de precipitaciones sino, también, por las fuertes y frecuentes sudestadas. Su régimen hidráulico se ve afectado por las mareas del Río de la Plata, que ocasionan alteraciones en su capacidad de evacuación (Di Pace y Barsky, 2012).

Si nos remontamos a la historia del río Matanza Riachuelo desde la ocupación de los primeros habitantes de los que se tiene data, en el transcurrir de cada uno de los modelos políticos y económicos que acontecieron sobre la historia de nuestro país, la impronta por ellos dejada se encuentra visible y vigente en la actualidad (Ali y Camino, 2013).

Antes del año 1500 la región se encontraba habitada por los querandíes que vivían en las proximidades de los ríos, arroyos y lagunas de la Cuenca. En el año 1536 Pedro de Mendoza fundó la Ciudad de Buenos Aires, cuyo casco urbano se encontraba alejado del Riachuelo ya que las Leyes de Indias prohibían ocupar las regiones inundables.

A partir del año 1800, la actividad ganadera cobró relevancia y la zona de la Cuenca se convirtió en un centro de producción. La carne salada, cueros y grasas (convertidas en combustible, velas o jabón) se exportaban y el río era el lugar donde se arrojaban los desechos. En 1822 Martín Rodríguez y Bernardino Rivadavia, firmaron un decreto por el cual se ordenaba el alejamiento del centro de la ciudad de los depósitos de cueros y las fundiciones de velas por los olores que emitían. En 1830 se prohíbe arrojar al Riachuelo los desperdicios de la faena de los saladeros, en 1860 se reitera la orden mediante un nuevo decreto “por la necesidad urgente de disminuir la putrefacción de sus aguas”, en 1868 el gobernador Alsina ordena a los saladeros destruir los residuos de otra forma, mantener las instalaciones en perfecto estado de higiene y prohíbe realizar la faena en ese lugar (Brailovsky y Foguelman, 2010).

En 1871, como consecuencia de la epidemia de fiebre amarilla, el Congreso de la Provincia de Buenos Aires aprobó una ley mediante la cual determinó las condiciones bajo las cuales podían establecerse los saladeros y retiró la autorización a los establecimientos que no cumplieran con las nuevas condiciones.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

A partir del año 1880, se instaló en la Argentina el modelo agroexportador. La carne argentina se convirtió en un bien de exportación especialmente para los mercados de Europa y Estados Unidos. Este modelo impactó fuertemente en la Cuenca, ya que el río era utilizado para la provisión de agua para sus procesos y para la disposición de los desechos. Como lo destaca el Arquitecto Artemio Pedro Abba:

A partir de la organización nacional, la reestructuración del territorio y la inserción en el comercio mundial del país como economía agroexportadora convierte rápidamente al Río de la Plata y la ciudad, que había sido instituida capital del país a partir de 1880, en el foco de convergencia de los principales flujos de personas, bienes e información (...) Buenos Aires se destaca fuertemente por su temprano crecimiento como metrópolis, aun dentro del grupo de los países de urbanización precoz, y por la intensidad de dicho proceso (...) Su rápida integración al mercado mundial, aportando alimentos a los países que atravesaban la revolución industrial, atrajo inmigración e inversiones que dinamizaron fuertemente el proceso de urbanización (Abba, 2010).

En dichos años, la sirga era utilizada frecuentemente en el Riachuelo, sirgando embarcaciones, ya sea con hombres o animales, tal como se muestra en la siguiente foto como Figura 10.



Figura 10. Barcos movidos a la sirga del Riachuelo. (Fuente: Cristiano Junior, ca. 1875 https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/boletin_el_observador_8_0.pdf).

En el año 1891 mediante la Ley 2797, se estableció que “Las aguas cloacales de las poblaciones y los residuos nocivos de los establecimientos industriales no podrán ser arrojados a los ríos de la República si no han sido sometidos previamente a un procedimiento eficaz de purificación”.

A partir del año 1900 con la etapa del desarrollo industrial, empezaron a aparecer los grandes buques, se establecieron talleres metalúrgicos y astilleros. En 1908 se ordenó la construcción del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, que fue inaugurado en 1914 y funcionó hasta 1960. La Arquitecta y Doctora en Historia Graciela Silvestri señala que:

Desde el primer establecimiento de Mendoza, la principal característica que convirtió al Riachuelo en un accidente digno de mención fue la posibilidad de ser utilizado como abrigo natural para las naves. A medida que Buenos Aires se desarrolla, la función portuaria gana importancia, ya que las costas frente a la ciudad no eran las más adecuadas para el desembarco. Por esto, no es posible abordar la forma del Riachuelo sin considerar la cuestión del puerto de Buenos Aires (...) el Riachuelo se conformó como canal industrial (Silvestri, 2012).

Entre 1930 y 1970 se instalaron establecimientos fabriles en la Cuenca debido a los bajos precios de los terrenos y su proximidad a la Capital. Los inmigrantes que llegaban se asentaron en la Cuenca, debido a su proximidad con las fuentes de trabajo.

A partir de 1970 comenzó el proceso de desindustrialización de la Cuenca que ya se encontraba altamente contaminada. En 1979, el gobierno militar firma un Plan Pro-Saneamiento de la Cuenca Matanza Riachuelo que nunca se ejecutó.

En 1993, el gobierno nacional, prometió limpiar el Riachuelo en mil días. En 1997, el Banco Interamericano de Desarrollo aprobó el crédito para la gestión ambiental de la Cuenca, fondos que no llegaron a ejecutarse completamente y se destinaron a otros programas.

Es así como llegamos al inicio del Siglo XXI con una Cuenca altamente contaminada por diversas causas, con la existencia de una gran cantidad de organismos con competencias en ella (ambiente, salud, infraestructura, vivienda, etc.), con la superposición de normas y la ausencia de una autoridad única con delegación de facultades de control y sanción y la falta de una política de Estado sobre el tema. Esta situación atentó contra las soluciones que se proyectaron desde los diferentes gobiernos, llegando al año 2000 sin una real solución para la Cuenca, hasta que un grupo de vecinos se presentó a la Corte Suprema de Justicia de la Nación (CSJN) pidiendo se ordene su saneamiento.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

A modo de síntesis se observa en la Figura 11 un esquema de la línea de tiempo con los principales hitos históricos de la Cuenca Matanza Riachuelo.

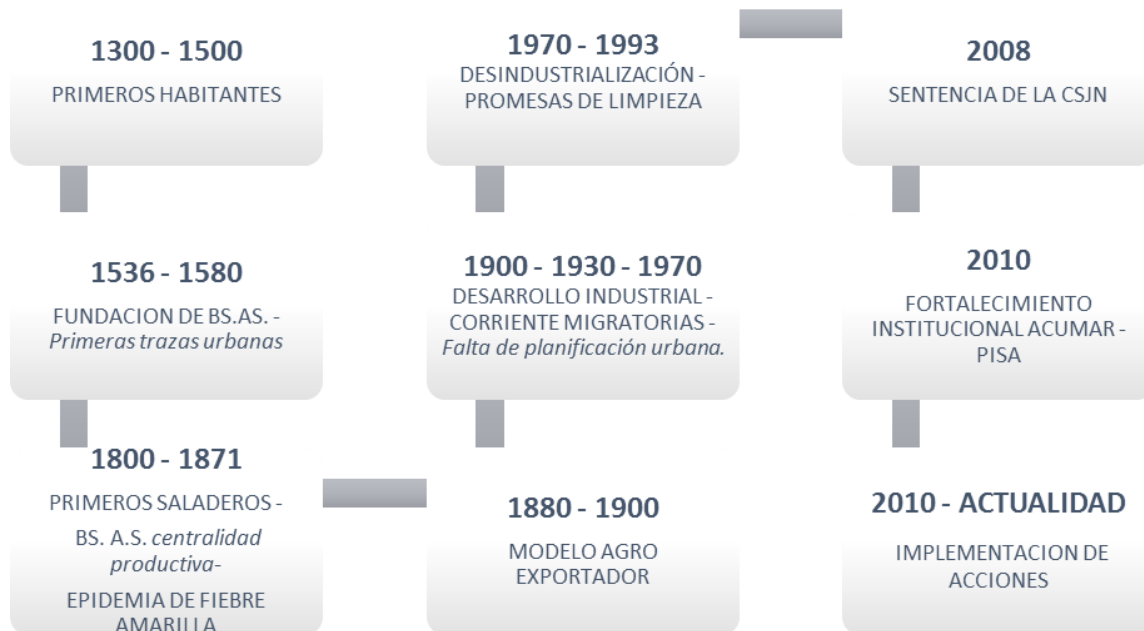


Figura 11. Resumen de hitos históricos de la Cuenca Matanza Riachuelo. Esquema de elaboración propia, con datos presentados en línea de tiempo.

2) EL CASO “MENDOZA” Y LA ORDEN DE LA CORTE DE SANEAR LA CUENCA

En 2004, Beatriz Mendoza y un grupo de vecinos iniciaron demanda contra el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y 44 empresas radicadas en la Cuenca, por daños y perjuicios ocasionados por la contaminación ambiental de la Cuenca Matanza Riachuelo.

El 8 de julio de 2008, la CSJN dictó sentencia en la causa conocida como “Mendoza”. La sentencia dictada tiene particularidades propias que la distinguen de otras sentencias y que se fundamentan en la complejidad de la materia, marcando un hito en el derecho ambiental de nuestro país y de América Latina.

En el año 2006, durante la tramitación de la causa “Mendoza”, mediante la Ley 26.168, se creó la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (ACUMAR), como ente de derecho público interjurisdiccional integrado por la Nación, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Es por ello que, el 8 de julio de 2008, cuando la Corte dictó sentencia en la causa, obligó a la ACUMAR al cumplimiento de un Plan con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la Cuenca, recomponer el ambiente en todos sus componentes y prevenir los daños con suficiente y razonable grado de predicción.

La sentencia obligó a la ACUMAR como autoridad de cuenca, sin perjuicio de mantener intacta la responsabilidad del Estado Nacional, de la Provincia de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, obligándolos en forma concurrente al cumplimiento del Plan, especificando obligaciones concretas con plazos específicos de ejecución, con aplicación de multas diarias en caso de incumplimiento.

El Plan contempló el cumplimiento de las siguientes acciones: Sistema internacional de medición; Información pública; Contaminación de origen industrial; Saneamiento de basurales; Expansión de la red de agua potable; Desagües pluviales; Saneamiento cloacal y Plan sanitario de emergencia.

En particular en cuanto al tema de esta investigación, en el punto V) de la sentencia, la CSJN estableció la “Limpieza de márgenes de río”, obligando a informar en forma pública, de modo detallado y fundado la finalización de la etapa de desratización, limpieza y desmalezado y el avance de las obras para transformar toda la ribera en un área parquizada, indicando los plazos de cumplimiento y los presupuestos.

La sentencia estableció a la Auditoría General de la Nación (AGN) a cargo del control específico de la asignación de fondos y de la ejecución presupuestaria. Asimismo y a fin de fortalecer la participación ciudadana, la Corte otorgó el control del cumplimiento del Plan a un Cuerpo Colegiado conformado por cinco organizaciones no gubernamentales (ONG)⁹ y coordinadas por el Defensor del Pueblo de la Nación, aplicando de los derechos de acceso a la información y de participación ciudadana.

Finalmente, la Corte designó al Juzgado Federal de Primera Instancia de Quilmes, como el encargado del proceso de ejecución de la sentencia, el que fue sustituido, en diciembre de 2012, por los jueces a cargo del Juzgado Federal en lo Criminal y Correccional N° 2 de Morón y del Juzgado Nacional en lo Criminal y Correccional Federal N° 12 Secretaría N° 24 de Comodoro Py.

⁹ Las cinco ONG que forman parte del cuerpo colegiado son: Fundación Ambiente y Recursos Naturales (FARN), Greenpeace Argentina, Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS), Asociación Vecinos de La Boca y Asociación Ciudadana por los Derechos Humanos (ACDH).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

A partir de este momento, la ACUMAR comenzó a consolidarse como Autoridad de Cuenca, a fortalecerse institucionalmente y a desarrollar las acciones necesarias para llevar a cabo el saneamiento de la Cuenca, haciendo uso de las facultades y competencias establecidas en su ley de creación y en cumplimiento de la sentencia dictada por la CSJN y las numerosas resoluciones que comenzaron a dictar los Juzgados a cargo de su ejecución.

3) MARCO INSTITUCIONAL DE LA AUTORIDAD DE CUENCA MATANZA RIACHUELO

La Ley 26.168 creó la ACUMAR como un ente de derecho público interjurisdiccional, con competencias en el área de la Cuenca Matanza Riachuelo en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los partidos de Lanús, Avellaneda, Lomas de Zamora, Esteban Echeverría, La Matanza, Ezeiza, Cañuelas, Almirante Brown, Morón, Merlo, Marcos Paz, Presidente Perón, San Vicente, y General Las Heras, de la Provincia de Buenos Aires¹⁰.

El organismo está compuesto por cuatro representantes del Poder Ejecutivo Nacional (PEN), del cual uno es su Presidente, dos representantes de la Provincia de Buenos Aires (PBA) y dos representantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA). Los municipios forman parte del organismo a través de su participación en el Consejo Municipal, cuyo objeto es el de cooperar, asistir y asesorar al Ente. Además, la ley prevé la existencia de una Comisión de Participación Social, con funciones consultivas, integrada por representantes de las organizaciones con intereses en el área.

A diferencia de los anteriores intentos, la ACUMAR cuenta con facultades propias, que le permiten cumplir con su objetivo, entre ellas, podemos mencionar aquellas que resultan relevantes en el marco del presente trabajo, tales como:

- a) Regular, controlar, y fomentar las actividades industriales, la prestación de servicios públicos y cualquier otra actividad con incidencia ambiental en la cuenca;
- b) Intervenir administrativamente en materia de prevención, saneamiento, recomposición, y utilización racional de los recursos naturales;
- c) Planificar el ordenamiento ambiental del territorio afectado a la cuenca;
- d) Llevar a cabo cualquier tipo de acto jurídico o procedimiento administrativo necesario o conveniente para ejecutar el Plan Integral de Control de la Contaminación y recomposición

¹⁰ Tanto el gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires como el de la Provincia de Buenos Aires, dictaron la Ley N° 2.217 y N° 13.642, respectivamente, mediante las que adhirieron a la Ley de creación de la ACUMAR.

Ambiental.

Es importante destacar que, según la ley, las facultades, poderes y competencias de la ACUMAR en materia ambiental, prevalecen sobre cualquier otra concurrente en el ámbito de la cuenca, debiendo establecerse su articulación y armonización con las competencias locales.

A modo de síntesis se aprecia en la Figura 12, la condición de la ACUMAR como ente de derecho público interjurisdiccional, tripartito, integrado por la Nación, la Provincia de Buenos Aires y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y sus relaciones.



Figura 12. ACUMAR ente autárquico interjurisdiccional. (Fuente: <https://www.acumar.gob.ar/materiales/recursos-educacion-marco-conceptual/>).

4) EL PLAN INTEGRAL DE SANEAMIENTO AMBIENTAL

Como mencionamos anteriormente, la CSJN obligó a la ACUMAR en su sentencia del 8 de julio de 2008, a cumplir con un Plan con acciones, objetivos y metas establecidas. En virtud de la orden dictada, la ACUMAR elaboró el Plan Integral de Saneamiento Ambiental (PISA) 2009, que se presentó judicialmente en marzo de 2010.

En Plan contempló catorce líneas de acción, basadas en los objetivos establecidos en la sentencia de la CSJN y las mandas cuyo cumplimiento se estableció en dicho fallo: a) Sistema de indicadores; b) Sistema de información; c) Fortalecimiento institucional de ACUMAR; d) Ordenamiento Ambiental del territorio; e) Educación Ambiental; f) Plan Sanitario de Emergencia; g)

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Monitoreo de la calidad del agua, sedimentos y aire; h) Urbanización de Villas y Asentamientos Precarios; i) Expansión de la red de agua potable y saneamiento cloacal; j) Desagües Pluviales; k) Limpieza de márgenes; l) Contaminación de origen industrial; m) Saneamiento de basurales; y n) Polo Petroquímico Dock Sud.

Cada una de estas líneas de acción desarrolló y contempló finalidad, objetivos, cronogramas y presupuestos de ejecución, entre otros, validados a partir de la construcción de un sistema de indicadores para medir su cumplimiento, tal como se muestra en la siguiente Figura 13.

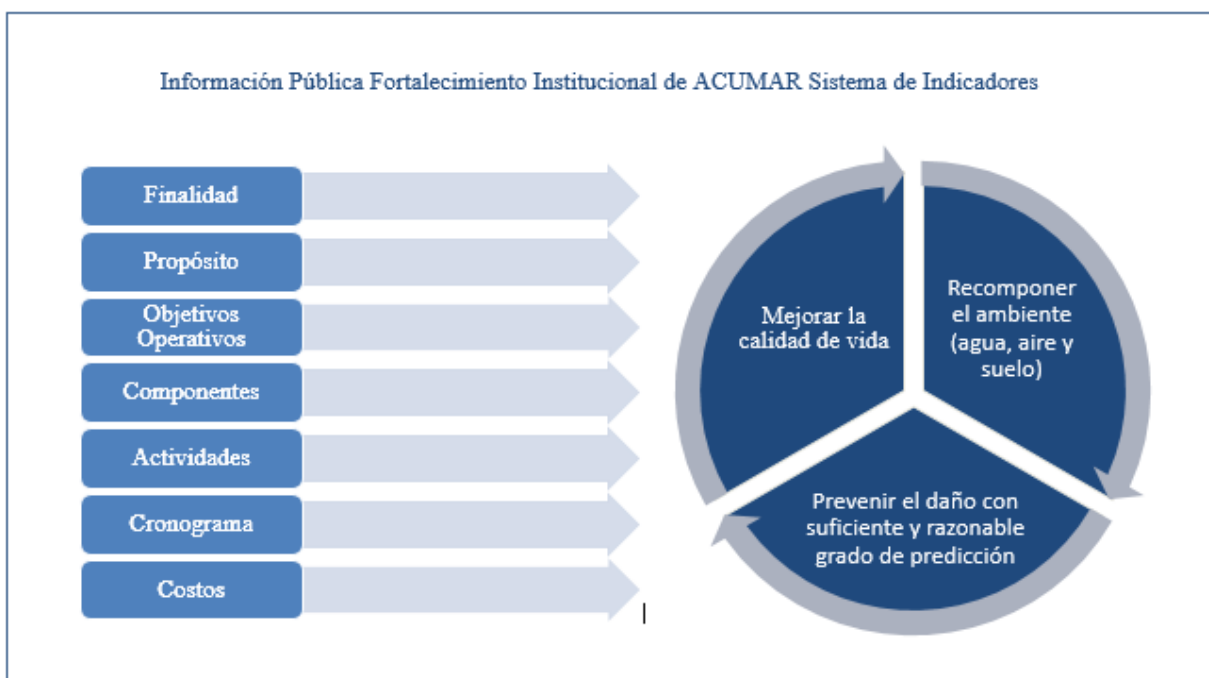


Figura 13. Estructura de abordaje del PISA de diciembre de 2009. Elaboración propia sobre fuente PISA 2010.

En el punto 5.12 del PISA se desarrolló la línea denominada “Limpieza de Márgenes de Río y Caminos de Sirga”, con la finalidad de lograr la “Preservación y recuperación de las márgenes de los cursos de agua superficial en la Cuenca Matanza Riachuelo, con emplazamiento definitivo de zonas de ribera y desarrollo de parques lineales a lo largo de los ríos y arroyos con asignación de un uso recreativo público, contribuyendo a la recomposición del ambiente en la Cuenca y a la mejora de la calidad de vida de los habitantes de la misma.”

Para ello se previeron una serie de actividades organizadas en dos componentes:

- Componente I. Obras a lo largo del cauce principal del Matanza Riachuelo desde su desembocadura al Río de la Plata hasta la Autopista Richieri.
- Componente II. Obras a lo largo de las márgenes de los arroyos tributarios contemplados en la Cuenca Matanza Riachuelo.

El PISA fue actualizado en el año 2016, por orden judicial. La revisión efectuada se denominó “Una Visión Compartida”, ya que en su elaboración se tuvieron en cuenta, no sólo los requerimientos efectuados por los juzgados de ejecución de la sentencia, sino también las consideraciones efectuadas por el Cuerpo Colegiado y la AGN.

El PISA 2016 mantuvo las catorce líneas de acción de la versión anterior, pero difiere en el enfoque, ya que las organiza a través del desarrollo de programas y proyectos específicos para abordar las diversas problemáticas socio ambientales de la Cuenca buscando que este abordaje facilite el trabajo interdisciplinario y en colaboración entre las diferentes áreas de la ACUMAR, tal como se muestra en la siguiente Figura 14.

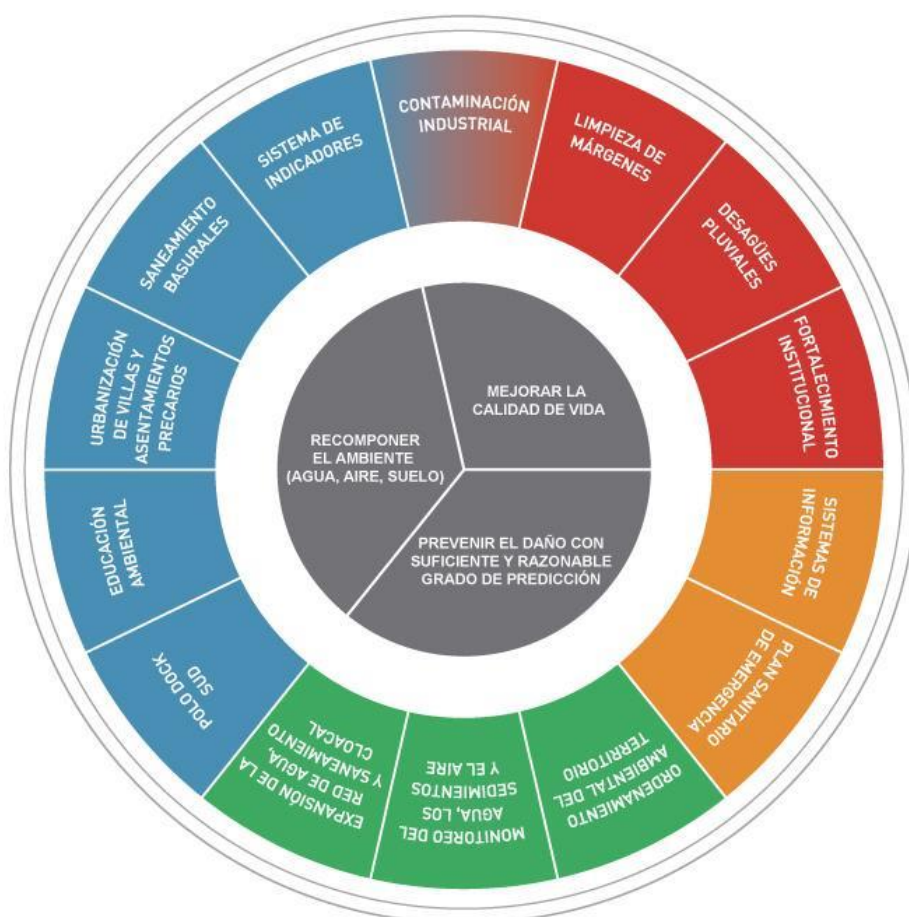


Figura 14. Estructura de abordaje del PISA actualización 2016 – Visión compartida (Fuente: PISA 2016).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

En relación a la limpieza de márgenes y Camino de Sirga, la línea sigue presente en el punto 12, pero con un enfoque diferente. Al respecto, el PISA 2016 establece que en este tema resulta imperioso fortalecer las acciones de limpieza de estos espacios, a fin de que no se conviertan en meras medidas paliativas.

En ese sentido, los proyectos que incluye este punto son:

- Pasillos: Programa de erradicación de áreas de disposición inicial clandestina, como se aprecia en las fotos de la Figura 15.



Figura 15. Fotos de limpieza de pasillos (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gob.ar/gestion-de-residuos/limpieza-de-pasillos/>).

- Limpieza de márgenes: Programa de limpieza de los cauces y márgenes de la Cuenca, como se aprecia en la foto de la Figura 16.



Figura 16. Foto de limpieza de márgenes. (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gob.ar/prensa/continuamos-guardias-operativas-la-limpieza-margenes-riachuelo/>).

- Limpieza del espejo de agua: Programa de limpieza de los cauces y márgenes de la Cuenca, como se aprecia en la foto de la Figura 17.



Figura 17. Limpieza del espejo de agua. (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gob.ar/ultimas-noticias/supervisamos-las-tareas-limpieza-mantenimiento-espejo-agua/>).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

- Seguimiento sobre remoción de buques en CMR y zonas adyacentes: Programa seguimiento de extracción de buques hundidos e inactivos, como se aprecia en la Figura 18.



Figura 18. Remoción de buques. (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Para terminar este apartado, es importante destacar la importancia del PISA como instrumento ordenador de las tareas a efectuar por la ACUMAR, en este caso el abordaje para la limpieza de márgenes y el Camino de Sirga, que hacen a la preservación y mantenimiento del territorio y en particular del río y sus márgenes.

IV. EL CAMINO DE SIRGA EN LA CUENCA MATANZA RIACHUELO

1) LA VISIÓN AMBIENTAL DEL CAMINO DE SIRGA

En el apartado anterior hablamos del PISA y de la incorporación del Camino de Sirga, pero corresponde preguntarnos ¿por qué el PISA incluyó al Camino de Sirga si la Corte Suprema en su sentencia del 2008 no lo había mencionado al hablar de la Limpieza de Márgenes?

Y esta respuesta la encontramos en las resoluciones dictadas por el Juzgado de ejecución de la causa.

Hasta ese momento, el Camino de Sirga era un instituto olvidado, que no se respetaba por los particulares y cuyo cumplimiento el Estado no reclamaba ya que la finalidad para la que había sido creado, servir a la navegación, ya no era necesaria.

Sin embargo, en el año 2009, el Juzgado designado por la CSJN a cargo de la ejecución de la sentencia, en relación a la manda Limpieza de Márgenes, hizo referencia al Camino de Sirga, recordando la obligación de los propietarios de dejar una calle o camino público de 35 metros hasta la orilla del río o canal, sin derecho a indemnización alguna¹¹.

Asimismo, recordó su carácter público y lo denominó “camino de sirga o de ribera”, obligando a la ACUMAR a promover acciones tendientes a su recuperación, tratado y emplazamiento definitivo en las áreas en donde no se encuentre, teniendo en cuenta el objetivo pro-ambiental del proceso de ejecución, para evitar así que se continúe con la contaminación a las aguas del Riachuelo, a través de la posible existencia de conexiones y vuelcos clandestinos que menoscaben el fin del saneamiento de la Cuenca.

A su vez, se hizo mención a la cuestión productiva, económica y social, al solicitar que, en el cumplimiento de la orden, se preste especial atención a los asentamientos precarios, a la denominada “Feria de La Salada” (ubicada en el Municipio de Lomas de Zamora) y a cualquier otra situación similar, debiendo presentarse las acciones para su erradicación definitiva o las alternativas previstas a fin de que sus presencias no dificulten el cumplimiento del objetivo citado.

Es decir que el Juzgado obligó al Estado a controlar el cumplimiento de la obligación a cargo de los propietarios ribereños de dejar libre esa porción de terreno y a intervenir en dicho espacio a fin

¹¹ Resolución del 07/07/2009.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

de generar acciones concretas.

Al respecto, el Juzgado puso de resalto el respeto a la propiedad privada y los derechos que de ella surgen, pero manifestó que:

... también debe respetarse con la misma igualdad, el interés público que persigue esta ejecución de sentencia, que resulta ser la recomposición del ambiente en la Cuenca Hídrica Matanza-Riachuelo, la mejora de calidad de vida de los habitantes de la mismas y la prevención de daños con suficiente y razonable grado de predicción¹².

De esta forma, se volvió a resaltar la finalidad pro-ambiental del instituto y estableciendo que su correcta aplicación “ayudará a evitar que se continúe con la contaminación a las aguas del Riachuelo, a través de la posible existencia de conexiones y vuelcos clandestinos que menoscaben el fin del saneamiento de la Cuenca hídrica”¹³.

A fin de controlar el avance de las obligaciones establecidas, el Juzgado ordenó la presentación de informes y llevó a cabo diversas audiencias, donde solicitó se dé cuenta de las acciones llevadas a cabo a fin de promover todas las actividades tendientes al cumplimiento del objetivo fijado por la Corte, y a la recuperación, tratado y emplazamiento definitivo, en las áreas donde no se encontraba, el Camino de Sirga, realizando no sólo las medidas necesarias para la liberación definitiva de dicha traza geográfica, sino además impidiendo la realización de nuevas construcciones en ese espacio público, o reparación de las ya existentes, deterioro de terrenos, y/o cualquier tipo de obra o acción obstaculizadora de esa área¹⁴.

En definitiva, lo que se exigía era la liberación total y definitiva del Camino de Sirga a lo largo de toda la Cuenca, valiéndose de todas las herramientas disponibles, teniendo en consideración que el saneamiento de la Cuenca Hídrica conlleva un interés público, ambiental y sanitario en favor de la población que la integra, para lo que el Juzgado facultó a todas las fuerzas de seguridad pertinentes a proceder a retirar a todo aquél que, en infracción a lo ordenado, se encuentre invadiendo dicha área de protección¹⁵.

Podemos sintetizar lo expuesto, diciendo que la intención prevalente sobre las acciones a ejecutarse para la recuperación del Camino de Sirga, es el bien común, ajustando los abusos del

¹² Resolución del 22/09/2009.

¹³ Resolución del 15/03/2010.

¹⁴ Resolución del 08/09/2010.

¹⁵ Resolución del 07/04/2011.

privado sobre la ocupación del espacio y dando un giro pro-ambiental al tema, lo que resultó todo un punto de partida en la cuestión.

Esta posición fue compartida por el Defensor del Pueblo de la Nación, quien hizo mención a la situación existente diciendo que “la restricción al dominio en la zona ribereña está suficientemente respaldada por la norma Civil, la que debe interpretarse en el marco del derecho ambiental vigente” y agregando que:

...existen numerosos casos de ocupación indebida de este territorio que en su conjunto configuran una situación de inaccesibilidad a amplias franjas ribereñas, impidiendo el ordenamiento ambiental del territorio, el ejercicio de las potestades para la protección ambiental por parte del Estado y dificultando la comunicación por agua y con el agua por parte de los habitantes de la cuenca (Defensor del Pueblo de la Nación, 2 de marzo de 2011).

2) DECLARACIÓN DE ZONA CRÍTICA DE PROTECCIÓN ESPECIAL

En cuanto a la visión ambiental del Camino de Sirga y en relación a lo expuesto precedentemente, se destaca como propósito del Juzgado de ejecución la prevalencia hacia el interés público y la visión ambiental, esto evidenciado en los lineamientos para la recuperación del Camino de Sirga.

En este sentido merece una mención especial la Resolución dictada por el Juzgado el 28 de marzo de 2011, mediante la que declaró:

... a la CUENCA HIDRICA MATANZA RIACHUELO (...) como ZONA CRITICA DE PROTECCION ESPECIAL CON SERVIDUMBRE DE PASO AMBIENTAL, en especial el espejo de agua del río Matanza-Riachuelo y de los arroyos que en él confluyen, como así también las márgenes de ese río y esos arroyos, y su Traza Costera Ambiental (“camino de sirga”), que conlleva el desalojo inmediato de todas las obstrucciones que invaden la misma, la reorganización del tránsito vehicular en la zona conforme las pautas emanadas en la presente y la suspensión preventiva de la navegación fluvial comercial en el Río Matanza-Riachuelo, que incluye la inexistencia de toda embarcación dentro de su cuerpo de agua en estado de flotabilidad y/o hundimiento.

Vemos cómo en esta resolución se entiende que para cumplir con la orden de limpiar las márgenes y convertir la zona en un área parquizada como había ordenado la CSJN en su sentencia, es necesario establecer herramientas que permitan a la ACUMAR ser utilizadas como instrumentos

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

de gestión que faciliten cumplir con la obligación impuesta y con el máximo objetivo que es la protección, saneamiento y recuperación del río.

Para ello el juez declaró a la Cuenca como “zona crítica de protección especial”. Esta figura se encuentra regulada en la Ley 25.688 de Régimen de Gestión Ambiental de Aguas, donde se establece que la declaración de zona crítica de protección especial se podrá efectuar sobre determinadas cuencas acuíferas, áreas o masas de agua, por sus características naturales o de interés ambiental. Es decir que establece una protección especial por las características ambientales de la Cuenca. En la sentencia se sostuvo que el área de protección especial no puede circunscribirse sólo al área ribereña (sin perjuicio de su especial problemática) sino que, además, debe abarcar a toda la Cuenca Hídrica en general, para así evitar obstaculizaciones -como las ocurridas en la liberación de los márgenes- en el cumplimiento de la manda judicial.

Al respecto el Defensor del Pueblo de la Nación, al ser consultado por el Juez en relación al dictado de la medida, manifestó que dichas zonas:

... tienen un interés ambiental que justifica su declaración como zona crítica de protección especial por el rol positivo e insustituible que la apertura de este camino cumple en la recomposición ambiental de la cuenca ordenada por la Corte, tanto por su contribución a los servicios ambientales del río, incluidas las funciones como corredor biológico, como por su aporte en restaurar la relación entre la ciudad y sus habitantes y el curso de agua (Defensor del Pueblo de la Nación, 2 de marzo de 2011).

Asimismo, el juez estableció la “servidumbre de paso ambiental”, en el Camino de Sirga con el desalojo inmediato de todas las obstrucciones que lo invaden y la reorganización del tránsito vehicular en la zona. Aquí se advierte como se deja de lado la visión tradicional del Camino de Sirga para dar paso a una visión ambiental. El Juez manifestó en su resolución que el instituto normativo tiene fundamentos en la navegación, y en la protección de las aguas, la biodiversidad, el ecosistema y, en definitiva, del medio ambiente en general, interpretando al mismo desde una visión antropocéntrica que interrelaciona a éste con las necesidades básicas de los seres humanos, de manera intergeneracional, atendiendo, en definitiva, a la satisfacción de la dignidad humana; lo que conlleva, va de suyo, tener por superada la reseñada visión histórica.

Por otra parte, se ordenó la suspensión preventiva de la navegación fluvial comercial en el Río

Matanza Riachuelo¹⁶. Al respecto el Juez manifestó que el interés individual no puede primar por sobre el interés y el bienestar general, de las generaciones presentes y futuras. Asimismo, dicha orden incluyó “la inexistencia de toda embarcación dentro de su cuerpo de agua en estado de flotabilidad y/o hundimiento”, es decir la extracción de todos los buques que se encontraban en el cuerpo de agua, tanto activas como inactivas.

Finalmente, la resolución solicitó que se:

...identifique, a lo largo de toda la Cuenca hídrica, todos aquellos bienes que estime tengan las cualidades apuntadas en la presente, como flora y fauna autóctonas, monumentos, construcciones edilicias de interés cultural o valor histórico, puentes emblemáticos, predios, algunas y demás, realizando a su vez, todas las acciones administrativas protectorias al respecto, de manera inmediata.

Es decir que resaltó también la importancia del patrimonio natural como del patrimonio cultural, solicitando su identificación y protección, reconociendo la imperiosa necesidad de que sean apropiadamente resguardados, como representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas de una micro o macro sociedad, que hunden sus raíces en el pasado y que se perpetúan en la memoria colectiva, así como también los apropiados socialmente en la vida contemporánea de las comunidades y colectividades sociales.

3) SÍNTESIS DEL CONTEXTO E IDENTIFICACIÓN DE ROLES

Antes de pasar al próximo Capítulo y a modo de síntesis con respecto a los aspectos legales, judiciales e institucionales del caso en estudio, resulta importante identificar los diferentes actores componentes y sus roles:

- La CSJN, los Juzgados de Ejecución de la sentencia, el Cuerpo Colegiado, el Defensor del Pueblo de la Nación y la AGN, como instrumentos de control;
- La ACUMAR, los Estados Nacional, de la Provincia de Buenos Aires, la CABA, los 14 Municipios y los diversos organismos con competencias en la Cuenca, como instrumentos de ejecución;
- El PISA como instrumento de planificación;

¹⁶ Esta orden judicial fue materializada a través de la Disposición N° 93/2011 de la Dirección Nacional de Vías Navegables.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

- La Cuenca y sus ríos, como objetivo para la recuperación, protección y puesta en valor, específicamente de sus márgenes para uso, goce y disfrute de la comunidad;
- El Camino de Sirga, como instrumento de gestión para su logro.

El balance entre ellos es fundamental, por lo que se requiere una permanente revisión de las acciones llevadas a cabo por cada una de las partes y un equilibrio de esta interrelación para el logro del bien común y el cumplimiento de los objetivos.

Un territorio es un ámbito en permanente tensión y cambio y requiere una constante comunicación y consenso entre los responsables de su gestión, atención a las necesidades y conflictos que pudieran surgir, lo que conlleva a una continua revisión de los roles de sus actores responsables y los planes previstos para su planificación y gestión.

Lo dicho resulta de aplicación también al Camino de Sirga, el que debe deconstruirse y dejar de ser un instrumento jurídico exclusivamente para convertirse en un instrumento de gestión con una permanente y continua revisión de su función y finalidad.

V. ACCIONES IMPLEMENTADAS POR LA ACUMAR

1) EL PROYECTO INTEGRADOR DEL CAMINO DE SIRGA

El Juzgado a cargo de la ejecución de la sentencia, continuó dictando resoluciones que obligaban a la ACUMAR a realizar acciones relacionadas con diferentes objetivos de cumplimiento. Es así que, mediante la resolución del 27 de abril de 2011, requirió a la ACUMAR a que, de manera coordinada con el Estado Nacional, la Provincia de Buenos Aires, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y los Municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora, presente un proyecto integrador que contemple todas las obras de infraestructura y demás acciones a desarrollarse sobre el Camino de Sirga correspondiente a la Cuenca Baja, dividido en tres etapas:

- 1º Etapa: Puente Nicolás Avellaneda (Transbordador) hasta el Puente Bosch, como da cuenta la Figura 19, donde se muestra el Margen derecho (PBA) y Figura 20, donde se muestra el Margen izquierdo (CABA).



Figura 19. 1º Etapa. Transbordador – Puente Bosch – Margen derecha (PBA). (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>)

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo



Figura 20. 1° Etapa. Transbordador – Puente Bosch – Margen izquierda (CABA). (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gov.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>)

- 2° Etapa: Desde el Puente Bosch hasta el Puente Valentín Alsina, como da cuenta la Figura 21, del Margen derecho (PBA) y la Figura 22, donde se muestra el Margen izquierdo (CABA).



Figura 21. 2° Etapa. Puente Bosch – Puente Valentín Alsina - Margen derecha (PBA). (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gov.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>)



IMPLANTACIÓN - Imagen Satelital obtenida de Google Earth - Año 2010

Figura 22. 2º Etapa. Puente Bosch – Puente Valentín Alsina - Margen izquierdo (CABA). (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gov.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>)

- 3º Etapa: Desde el Puente Valentín Alsina hasta el Puente De la Noria, como se muestra en la Figura 23 en ambas márgenes (de cada lado del Riachuelo).



IMPLANTACIÓN - Imagen Satelital obtenida de Google Earth - año 2010

Figura 23. 3º Etapa. Puente Valentín Alsina hasta Puente La Noria – Ambas márgenes. (Fuente: ACUMAR <https://www.acumar.gov.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>)

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

El Plan debía contemplar, entre otras cuestiones:

- Planificación del transporte con su correspondiente diseño vial, los cruces de vías férreas, los pasos a nivel, los puentes (previendo sus alturas);
- Red de iluminación, las sendas peatonales, el asfaltado, los semáforos;
- Reordenamiento del espacio público, las garitas de seguridad, las rampas y estructuras especiales para el desenvolvimiento adecuado de las personas discapacitadas;
- Lugares de esparcimiento, los centros culturales, los espacios verdes, las especies de árboles y plantas nobles, bellas y perdurables en el tiempo, adaptables y con mantenimiento de riego adecuado, respetando la flora autóctona;
- Preservación de construcciones edilicias que tengan un particular interés cultural o valor histórico.

Posteriormente¹⁷ amplió dicha orden estableciendo que se debía acompañar un proyecto integrador complementario que priorice la traza costera ambiental como un lugar de paseo y esparcimiento, incluyendo bicisendas, de tal forma que se permita a la sociedad la apropiación lúdica de los espacios, medidas para reducir la velocidad vehicular a fin de que no se transformen en una vía rápida, mediante la construcción de bulevares, curvas, plazoletas a fin de que prevalezca el concepto de “paseo ambiental”, en todo el Camino de Sirga.

El objetivo consistía en convertir al lugar en un lugar público respetando una identidad, conforme a los presupuestos, de entender a la Cuenca en una concepción de unidad, a través de un estilo uniforme y ambientalmente aceptable.

A fin de cumplir con los requerimientos, se debió articular y coordinar con los organismos y municipios con competencia en la Cuenca Baja¹⁸, para lo que la Coordinación de Ordenamiento Territorial de la ACUMAR¹⁹, procedió a solicitar toda la información disponible relacionada con proyectos ejecutados o a ejecutar en el Camino de Sirga.

Dentro del análisis de la información recopilada, cabe destacar dos acciones:

- Identificación de conflictos:

¹⁷ Resolución del 09/04/2012.

¹⁸ La Cuenca Baja está integrada por el área de la Cuenca Matanza Riachuelo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los Municipios de Avellaneda, Lanús y Lomas de Zamora de la Provincia de Buenos Aires.

¹⁹ El cumplimiento de estas mandas, conforme las misiones y funciones establecidas en el Reglamento de Organización Interna vigente de la ACUMAR, se encontraban a cargo de la Coordinación de Ordenamiento Territorial.

Una instancia muy importante fue la identificación y análisis de los conflictos que se presentaban en el territorio, identificando las obstrucciones sobre el Camino de Sirga (construcciones de privados, asentamientos precarios, garitas, luminaria, etc.), la indeterminación total o parcial de proyectos asociados al Camino de Sirga (plazos, implantación urbanística y ambiental, relación con la circulación vial) y la falta de ejecución de tramos de pavimento.

- Identificación de bienes patrimoniales:

Otra actividad a destacar fue la identificación de los bienes dispersos a lo largo de la Cuenca Baja con cualidades patrimoniales, comenzando la identificación de bienes inmuebles (monumentos; clubes; arquitectura etc.) declarados patrimoniales por el Gobierno Nacional, el Provincial, el de la CABA (barrios de La Boca, Nueva Pompeya y Parque Patricios correspondientes a la Comuna 4 y Villa Soldati, Villa Lugano y Villa Riachuelo pertenecientes a la Comuna 8), y los Gobiernos Municipales de Avellaneda, de Lanús y Lomas de Zamora.

Los bienes identificados se incluyeron en un compendio denominado “Bienes Patrimoniales Catalogados en la Cuenca Baja del Matanza Riachuelo”²⁰, cuya portada se muestra en la Figura 24, donde se clasificaron a los bienes en las siguientes categorías:

- a) Patrimonio Edificio: bienes inmuebles que por sus valores arquitectónicos, artísticos o históricos merecen ser conservados;
- b) Monumentos: piezas escultóricas o restos de inmuebles ubicadas en el espacio público, monumentos, bustos, esculturas, etc.;
- c) Clubes: inmuebles con uso deportivo y recreativo de carácter social y de acceso público o privado indistintamente, sedes sociales, estadios, etc.;
- d) Áreas Urbanas: barrios o sectores determinados de casas o edificios singulares, que poseen valores arquitectónicos, urbanísticos, ambientales y culturales;
- e) Parques: plazas y parques con características de especial calidad ambiental y ecológica;
- f) Puentes y espacios abiertos: puentes y espacios linderos a los mismos como las cabezas de puente, muelles, pasajes bajo puentes en el Camino de Sirga;
- g) Patrimonio Cultural: usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas -junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes- que las

²⁰ El Catálogo fue presentado ante el Juzgado de Ejecución en el expediente citado.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

comunidades, los grupos y, en algunos casos, los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural.



Figura 24. Bienes Patrimoniales Catalogados en la Cuenca Baja del Matanza Riachuelo. Portada del documento presentado en el expediente en cumplimiento de la orden judicial.

Como resultado de todas las acciones mencionadas, la ACUMAR presentó el Proyecto Integrador del Camino de Sirga de la Cuenca Baja. La propuesta presentada trascendió de ser un proyecto urbano más, para ser parte de una operación de revitalización ambiental y territorial de la Cuenca Matanza Riachuelo, direccionada a revertir las condiciones existentes y puesta en valor de un sector crónicamente degradado, otorgando conectividad y continuidad a la sirga y al anillo vial sur de la ciudad, y aumentando la posibilidad de la comunidad de disfrutar la riqueza ambiental, patrimonial y paisajística de la zona.

El abordaje para la elaboración tuvo en cuenta un sentido holístico de cuenca como unidad indivisible de gestión, integrando las dos márgenes del Riachuelo (derecha e izquierda), con las características diferentes pero complementarias de ambas realidades.

Para el margen izquierdo el proyecto identificó como prioritario: a) definir resoluciones viales en algunos puntos y tramos y b) mantener o proyectar una doble vía como solución de movilidad y accesibilidad para un sector de la ciudad con alta densidad poblacional que adicionalmente se encuentra en aumento sin perder su carácter de “Corredor ambiental –parque lineal”.

El cuanto a la margen derecha, desde el Puente Transbordador hasta el Puente La Noria, más de la mitad del Camino de Sirga, se encontraba ejecutado, presentando características similares en los tres municipios: una cinta de pavimento presente en casi todo el territorio abarcado, con jerarquía de avenida con un ancho de calzada que variaba de 12 a 20 metros, constituyéndose mayoritariamente en una vía de cuatro carriles, presentando en algunos tramos una franja con boulevard verde.

En tal sentido, la propuesta elaborada por la ACUMAR, cumpliendo con la orden judicial dictada, buscó la ejecución de un proyecto con criterio ordenador que asegurase una accesibilidad apropiada a un borde de alto valor paisajístico y cultural, integrando definitivamente el borde del río a la ciudad, a través de la consolidación de un parque lineal urbano, convirtiéndolo en un lugar de esparcimiento y encuentro familiar, logrando una franca conectividad local y seguridad vial, fomentando de esta forma una mejor calidad de vida para los habitantes de la Cuenca, tal como podemos apreciar en los planos incorporados como Figuras 25, 26 y 27.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo



Figura 25. Plano 01 sector de CABA – Avellaneda. (Fuente: Proyecto Integrador del Camino de Sirga de la Cuenca Baja presentado por la ACUMAR en cumplimiento de la orden judicial).

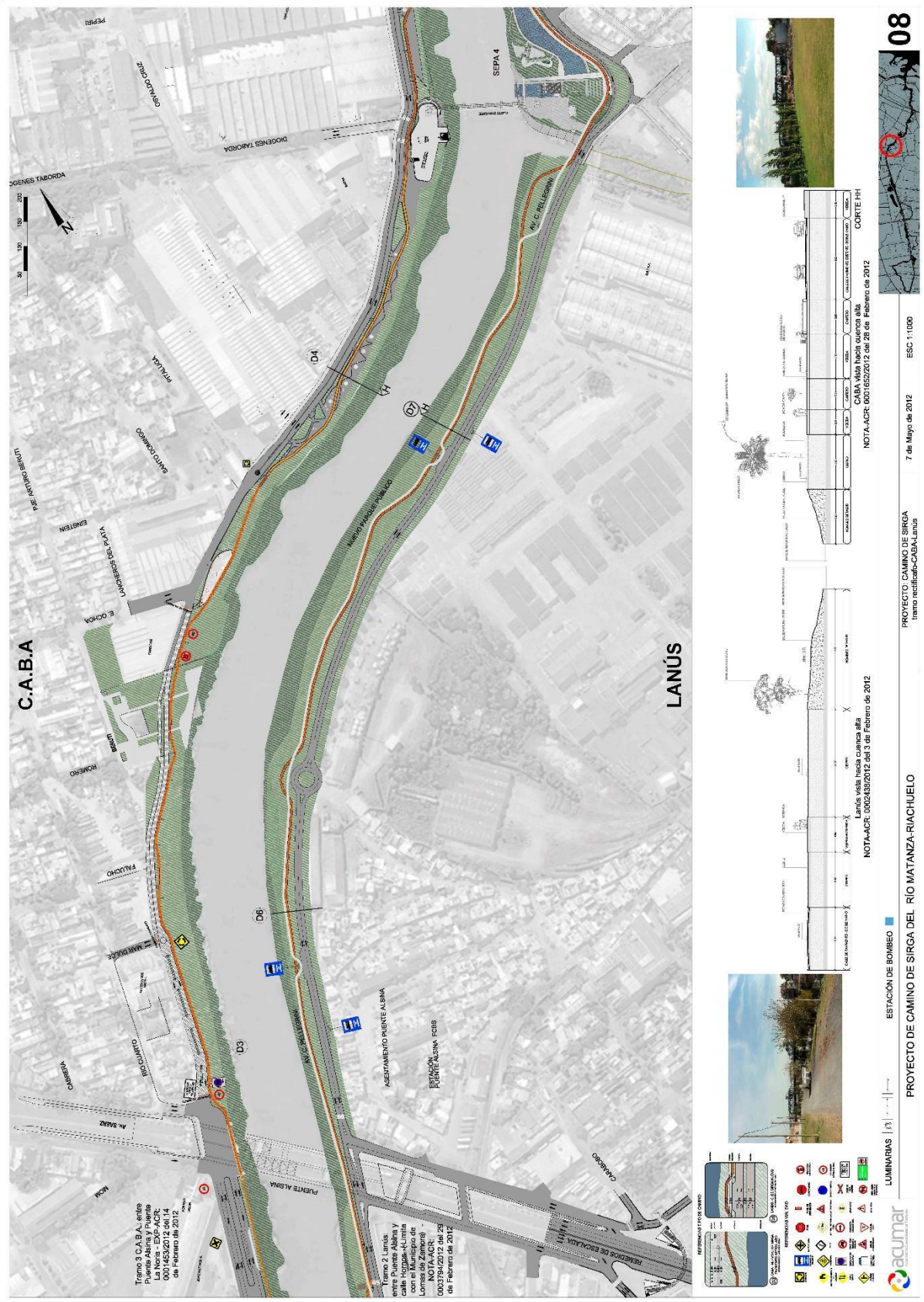


Figura 26. Plano 08 sector de CABA – Lanús. (Fuente: Proyecto Integrador del Camino de Sirga de la Cuenca Baja presentado por la ACUMAR en cumplimiento de la orden judicial).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo



Figura 27. Plano 13 sector de CABA – Lomas de Zamora. (Fuente: Proyecto Integrador del Camino de Sirga de la Cuenca Baja presentado por la ACUMAR en cumplimiento de la orden judicial).

Asimismo, cabe mencionar la resolución judicial del 31 de octubre de 2011, en la que se obligó a la Autoridad de Cuenca, a diseñar un Proyecto Integrador de Parquización y Forestación en lo que respecta al Camino de Sirga, como complementario del Proyecto Integrador del Camino de Sirga de la Cuenca Baja.

Como resultado del trabajo efectuado, se elaboró el “Proyecto Integrador de Forestación y Parquización del Camino de Sirga”²¹, en el que se incluyeron los proyectos de forestación diseñados por las jurisdicciones, dividiendo el territorio a intervenir en intervalos denominados tramos, caracterizados por las obras a desarrollar y los sectores determinados por las particularidades del territorio (obstrucciones, interferencias, liberaciones efectuadas, etc.), identificando las especies arbóreas a utilizar y su ubicación, en cada tramo, tal como se puede observar en la Figura 28, que representa un sector del proyecto y donde se identifican las especies seleccionadas.

Este Proyecto complementó las acciones a desarrollar en el Camino de Sirga una vez liberado a fin de cumplir con el objetivo final para el que se pensó como un pase público de goce y esparcimiento por parte de la comunidad.

²¹ El Proyecto fue presentado ante el Juzgado de Ejecución en el expediente citado.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

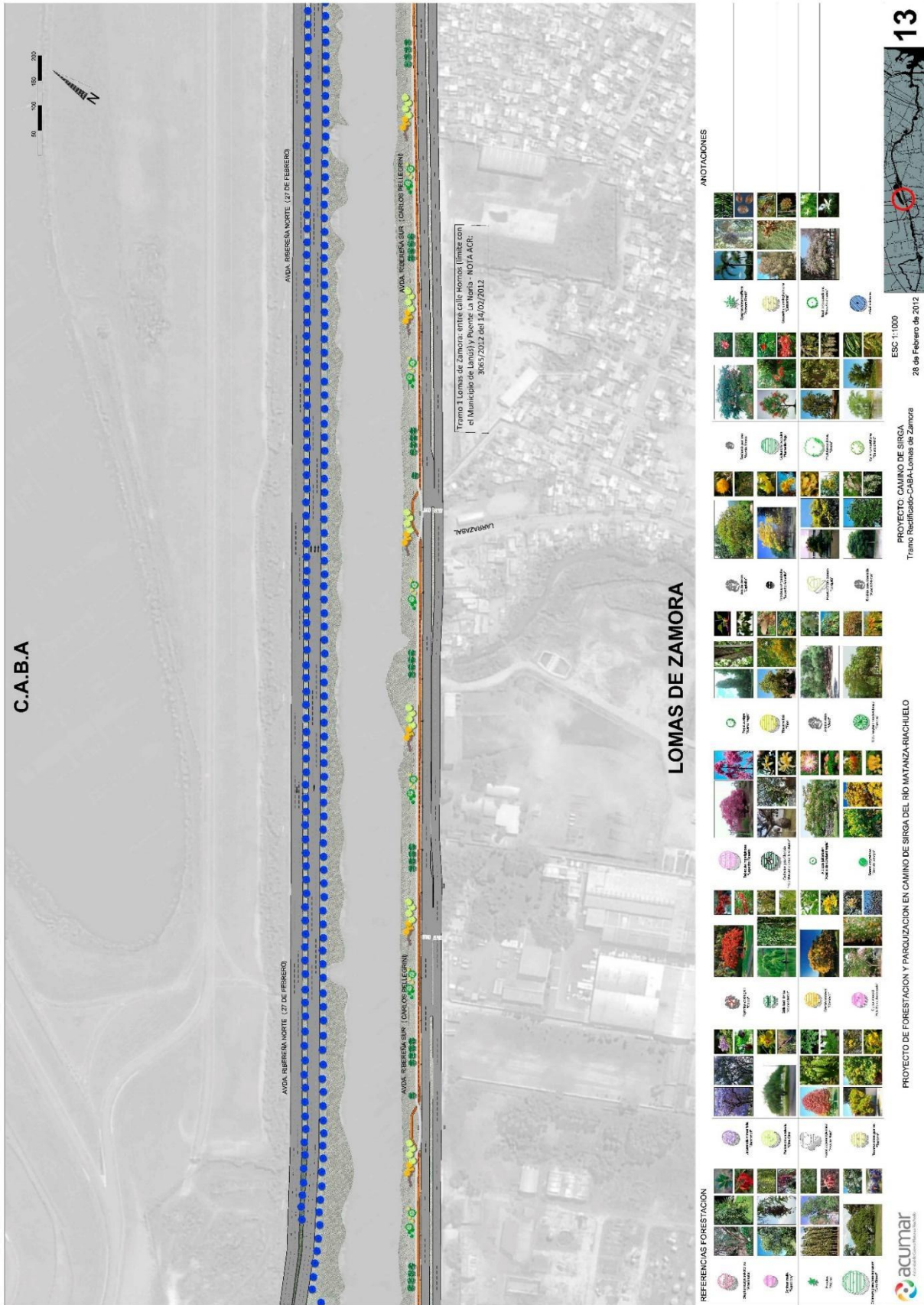


Figura 28. Plano 13 sector que abarca la zona de Lomas de Zamora y CABA. (Fuente: Proyecto Integrador del Camino de Sirga de la Cuenca Baja presentado por la ACUMAR en cumplimiento de la orden judicial).

2) CONFLICTOS EN EL PROCESO DE LIBERACIÓN

Como se mencionó en el apartado anterior, en la implementación de lo requerido por el Juzgado, se identificaron diversos conflictos en el territorio, producto de las obstrucciones que se encontraban sobre el Camino de Sirga (construcciones de privados, asentamientos precarios, garitas, luminaria, etc.). Consideramos importante a los fines del presente trabajo mencionar los principales conflictos que se presentaron durante el proceso de liberación del Camino de Sirga, lo que permitirá comprender la complejidad que significa la resignificación de este instrumento nacido como un instituto jurídico y su conversión en un instrumento de gestión de las márgenes del río.

2.1) VILLAS Y ASENTAMIENTOS PRECARIOS

Se podía encontrar en todo el tramo, habitantes en estado de precariedad en villas y asentamientos informales, tanto en Lomas de Zamora (Libre Amanecer), Avellaneda (Puente Bosch), y CABA (Luján, El Pueblito, Magaldi, Victorino de la Plaza y Villa 21-24). Para ello se debían construir viviendas a fin de relocalizar a estas familias, que vivían en asentamientos ubicados sobre el Camino de Sirga, para poder liberar el territorio y darle el uso previsto.

Vemos aquí como se entrelaza permanentemente el aspecto ambiental con el aspecto social, en este caso en un tema pendiente de resolución en todo el país, no sólo en la Cuenca, como es el acceso a la vivienda.

En las Figuras 29, 30, 31, 32 y 33, se muestran algunos ejemplos del antes y después de la intervención.



Figura 29. Bajo Puente Bosch (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo



ANTES: Año 2010
Vista desde: Camino de Sirga hacia Cuenca Alta



DESPUÉS: 12 de Febrero de 2019
Vista desde: Camino de Sirga hacia Cuenca Alta

Figura 30. El Amanecer (Lomas de Zamora). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).



Figura 31. San Francisco Asís (Lanús). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).



ANTES: 18 de Mayo de 2011
Vista desde: Camino de Sirga hacia Desembocadura



DESPUÉS: 12 de Febrero de 2019
Vista desde: Camino de Sirga hacia Desembocadura

Figura 32. El Pueblito (CABA). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).



Figura 33. Villa 21-24 (CABA). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

2.2) PRESENCIA DE BUQUES

Otra cuestión que debemos mencionar, que tuvo que ser resuelta ya que se encontraba relacionada con la liberación y consolidación del Camino de Sirga, fue la extracción, desguace y

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

disposición final de los buques inactivos o aquellos que se encontraban en las márgenes en estado de abandono, intimando a sus propietarios al retiro, o en caso de incumplimiento o de no encontrarse al dueño, el retiro por las autoridades.

Para ello se realizaron acciones en conjunto con el entonces Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos de la Nación y la Prefectura Naval, en el marco de un convenio celebrado con el objeto de instrumentar la colaboración de las partes a fin de llevar adelante la extracción, remoción, traslado a lugar autorizado, demolición o desguace y disposición final de buques, artefactos navales y objetos peligrosos náufragos o inactivos que se hallen en la Cuenca Matanza Riachuelo y la entrega como donación del material extraído a la Fundación Hospital de Niños de la Plata “Sor María Ludovica” y Fundación del Hospital de Niños “Juan P. Garrahan” de la CABA.

En las siguientes Figuras 34 y 35 se muestran imágenes del retiro de buques.



Figura 34. Remoción de buques Alfa Cruz y Don Blanco (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).



Figura 35. Remoción de buques Corcubion I y Cabo Blanco (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

2.3) INTRUSIONES DE PRIVADOS

En aquellos casos en los que se encontraban intrusiones de privados, se los intimaba a que realizaran las acciones concretas para liberar la traza para la conformación del Camino de Sirga bajo apercibimiento, en caso de incumplimiento, de proceder a la remoción a su costa. Ante la falta de cumplimiento se informaba desde la ACUMAR al Juzgado el que ordenada el allanamiento del predio, a fin de remover todos los obstáculos que se ubicaban sobre el Camino de Sirga y proceder a su liberación, dando la orden de la inmediata y efectiva ocupación por parte del Estado a fin de evitar nuevas usurpaciones.

Tal fue el caso de numerosas empresas, que utilizaban esa porción de terreno para sus actividades comerciales, en algunos casos con alambrados o delimitaciones de la zona o en otros con construcciones para diferentes usos, depósitos, estacionamiento, entre otros usos, como se puede apreciar en las Figuras 36, 37 y 38, insertas a continuación.



Figura 36. Codiamon (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).



Figura 37. Combustibles Argentinos (Lanús). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo



ANTES: 15 de Noviembre de 2010
Vista desde: Camino de Sirga hacia Desembocadura



DESPUÉS: 13 de Febrero de 2019
Vista desde: Camino de Sirga hacia Desembocadura

Figura 38. Predio Calle Río Cuarto 4602 (CABA). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

2.4) INTERSECCIÓN CON CALLES Y PUENTES

En varios lugares el Camino de Sirga se encontraba en intersección con calles perpendiculares así como con puentes. Estas situaciones debieron ser resueltas liberando y consolidando el Camino de Sirga, pero también teniendo en cuenta la vialidad de la zona y su conectividad con ambas riberas, como ejemplo se muestra en la Figura 39 el caso de la apertura de calle en el encuentro entre Av. Carlos Pellegrini (Camino de Sirga) y Deán Funes (Avellaneda).



IMPLANTACIÓN - Imagen Satelital obtenida de Google Earth - Año 2011



ANTES: 14 de Julio de 2011
Vista desde: Camino de Sirga hacia el Municipio de Avellaneda



DESPUÉS: 25 de Febrero de 2019
Vista desde: Camino de Sirga hacia el Municipio de Avellaneda

Figura 39. Av. Carlos Pellegrini (Camino de Sirga) y calle Deán Funes (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Un caso a destacar es del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda. En primer lugar, se tuvo que relocalizar una arenera que funcionaba en el sector de la cabecera del Puente ubicada en la Isla Maciel, para luego comenzar con las obras, que no sólo incluyeron la puesta en funcionamiento del transbordador, sino su recuperación como espacio cultural, histórico y de esparcimiento para los vecinos de la Cuenca. Esta recuperación incluyó la construcción de la Plaza Transbordador Nicolás Avellaneda, construida en la base del Puente Transbordador (ver Figura 40).



Figura 40. Puente Transbordador Nicolás Avellaneda. (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Otro ejemplo lo constituye el Puente Pueyrredón Nuevo, cuyo acceso peatonal se puso en valor como parte de las acciones de liberación del Camino de Sirga, y cuyo resultado se puede apreciar en la Figura 41.

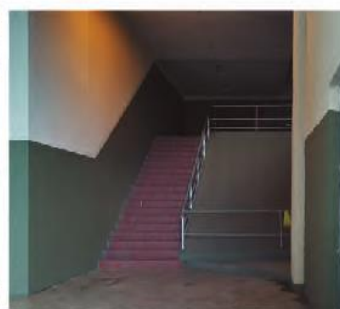
PUESTA EN VALOR DEL ACCESO PEATONAL AL PUENTE PUEYRREDÓN NUEVO



IMPLANTACIÓN - Imagen Satelital obtenida de Google Earth - Año 2011



Archivo ACUMAR - 24 de Febrero de 2015
Vista desde: Camino de Sirga



Archivo ACUMAR - 24 de Abril de 2017
Vista desde: Acceso



Archivo ACUMAR - 24 de Abril de 2017
Vista desde: Acceso del nivel superior

Figura 41. Puente Pueyrredón Nuevo (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

2.5) FERIA LA SALADA

Una mención en particular requiere las acciones llevadas a cabo en la denominada Feria La Salada, ubicada en el municipio de Lomas de Zamora, ya que es un ejemplo de una intrusión de un espacio público por privados, pero en este caso para la realización de una explotación comercial, con lo que se presentaba otra variable importante a tener en cuenta para lograr su recuperación como un espacio para esparcimiento y disfrute de los vecinos de la zona.

Aquí vemos como muchas veces se deben conciliar dos derechos en pugna, en este caso el derecho a trabajar y desarrollar actividades comerciales con el derecho a gozar de un ambiente sano.

A tal fin, 12.000 puestos de la feria fueron relocalizados, liberando el Camino de Sirga, con la ejecución de las obras que permitieron que se pueda circular por el llamado Camino de la Ribera, desde Puente La Noria hasta la intersección con la Ruta Provincial N°4, conocido como Camino de Cintura (ver Figuras 42 y 43).



ANTES: 18 de Noviembre de 2011
Vista desde: Camino de Sirga hacia Cuenca Alta



DESPUÉS: 12 de Febrero de 2019
Vista desde: Camino de Sirga hacia Cuenca Alta

Figura 42. La Salada (Lomas de Zamora). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gov.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).



Figura 43. Intervenciones. (Fuente: foto de archivo de ACUMAR www.acumar.gov.ar).

3) ESTADO ACTUAL

Un dato que nos puede servir para evidenciar los resultados obtenidos al respecto, son los Indicadores desarrollados por la ACUMAR.

En la sentencia del 2008 ya mencionada, la CSJN dispuso la obligación de la ACUMAR de adoptar alguno de los sistemas internacionales de medición existentes a fin de medir el nivel de cumplimiento de los objetivos establecidos en la sentencia de referencia.

A fin de dar cumplimiento a lo ordenado, la ACUMAR adoptó un sistema de Indicadores, el cual fue revisado y actualizado en sucesivas oportunidades por el organismo, en el que se estableció un indicador específico para medir la evolución hacia el objetivo establecido por la Corte del avance de las obras para transformar toda la ribera en un área parquizada, el que fue cambiando según las

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

sucesivas modificaciones del sistema y teniendo en cuenta los avances en el cumplimiento de la manda judicial.

Los diferentes Indicadores que miden el avance del Camino de Sirga, son los siguientes:

- Indicador 60²²: Longitud de parque construido en las márgenes.
Este Indicador se refiere a la extensión de la mejora en las márgenes que constituye parquización de los sectores saneados.
- Indicador 30²³: Liberación y pavimentación del Camino de Sirga.
El indicador mide el porcentaje de camino libre y camino pavimentado, dentro del área denominada Camino de Sirga.
- Indicador 17²⁴: Construcción del Camino de Sirga.
El indicador mide el porcentaje de Camino de Sirga liberado, así como la consolidación de la construcción y el equipamiento proyectado.

Anualmente la ACUMAR efectúa una publicación con la información de dichos indicadores. La última publicación anual del año 2019, contiene datos hasta enero del año 2020.

Según la información allí presentada el indicador evalúa la evolución del Camino de Sirga según dos criterios, el primero es la liberación, que conforme los datos publicados actualmente se encuentra en un grado de avance del 88% lo que representa 35.077 metros de los 39.813 metros totales, debido a que algunos tramos se encuentran aun parcialmente obstruidos.

El segundo criterio es la construcción de acuerdo a los siguientes ejes de acción: cinta de pavimento, semaforización, iluminación, forestación, sendas peatonales, señalización, rampas para discapacitados motrices, líneas de separación de carriles, equipamiento urbano, cordones, veredas, garitas de seguridad, ciclovías o bicisendas, barreras y espacios verdes, la que presenta un avance del 36%.

²² Aprobado por la Resolución N° 566/2010 de la ACUMAR.

²³ Aprobado por la Resolución N° 1234/2013 y sus modificatorias de la ACUMAR.

²⁴ Aprobado por la Resolución N° 39/2017 y sus modificatorias de la ACUMAR.

Los datos se muestran en el siguiente gráfico incorporado como Figura 44, elaborado en base a la información publicada por la ACUMAR en la página web del organismo.

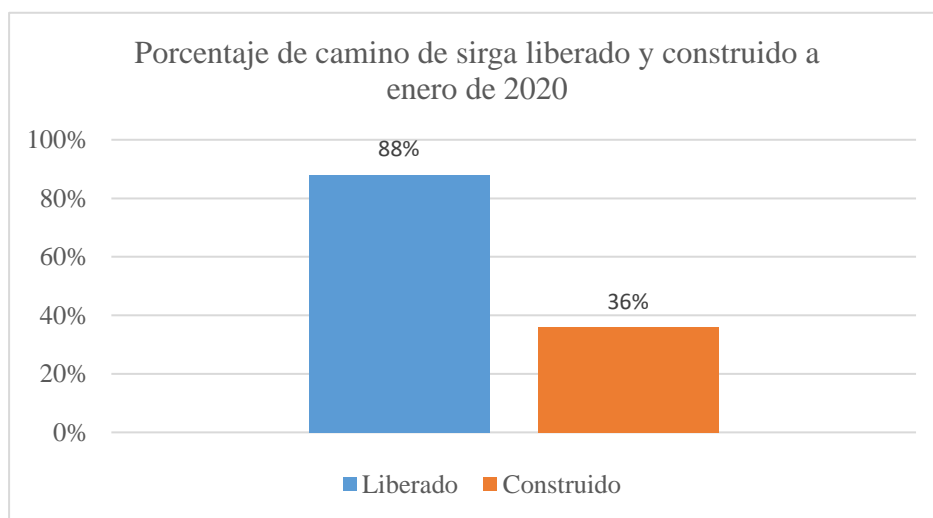


Figura 44. Porcentaje de Camino de Sirga liberado y construido, gráfico elaborado en base a los datos publicados en los indicadores <https://www.acumar.gob.ar/indicadores/publicacion-anual-2019/>.

De los datos mencionados podemos concluir que solamente queda un 12% de tramo del Camino de Sirga a liberar, pero las situaciones sumamente complejas de resolver que se presentan en dicho tramo hacen que la situación no sea sencilla, nos referimos, entre otras situaciones, al territorio ocupado por la Villa 21-24 de la CABA.

Por otra parte, si analizamos la evolución de los datos de avance de liberación del Camino de Sirga, presentado en la Figura 45, vemos que los avances significativos de las acciones de liberación se dieron en el período 2011-2014, fecha desde la cual los avances no han sido importantes.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

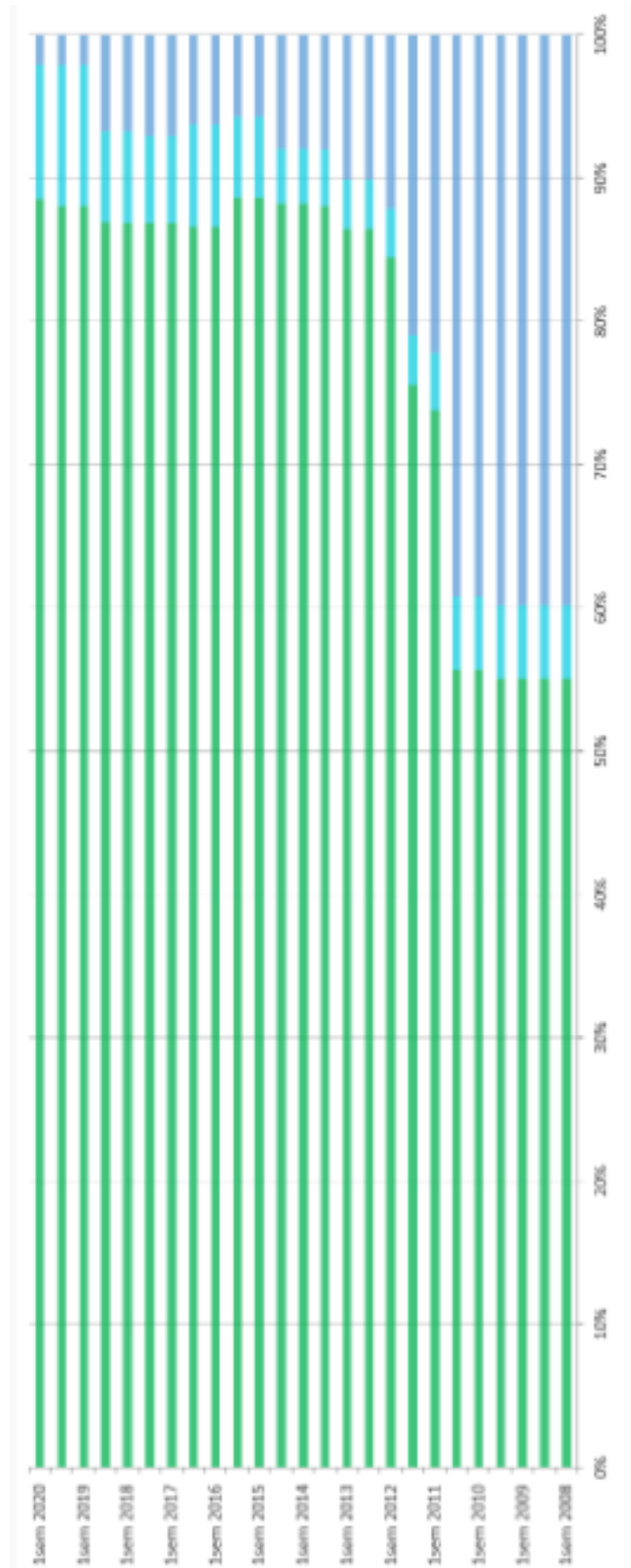


Figura 45. Liberación del Camino de Sirga. (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Una vez liberado el Camino de Sirga resulta fundamental desarrollar otras acciones, éstas fueron ordenadas judicialmente, según lo desarrollado en el punto 1) del presente Capítulo, y son tenidas en cuenta en el alcance del indicador²⁵, pudiendo ser agrupadas en los siguientes ejes:

- a) Obras viales: cinta de pavimento, líneas de separación de carriles, semaforización, señalización, barreras;
- b) Conectividad de ambas márgenes: refuncionalización de puentes;
- c) Alumbrado público e iluminación;
- d) Forestación y espacios verdes;
- e) Sendas peatonales, rampas para discapacitados motrices, cordones, veredas;
- f) Equipamiento urbano, garitas de seguridad;
- g) Ciclovías/bicisendas;
- h) Mantenimiento y limpieza de las márgenes.

A pesar de que el avance a enero de 2020 es solamente de un 36%, estas obras son fundamentales para la comunidad ya que permiten su apropiación y uso público, cumpliendo con el objetivo social y ambiental del Camino de Sirga, por lo que resulta importante e imperioso su avance.

4) MEDICIÓN DE LOS AVANCES

A fin de poder medir los avances que se logren en la implementación del Camino de Sirga como un instrumento de gestión y su aporte a la recuperación de las márgenes, tal como se propuso analizar en esta tesis, es fundamental la existencia de un indicador.

Tal como mencionamos en el punto anterior, por pedido de la CSJN la ACUMAR aprobó un Sistema de Indicadores dentro del que se incluyeron indicadores para cumplir con la manda referida a la Limpieza de las márgenes, conforme lo ordenado por el tribunal en su sentencia.

En ese sentido, la ACUMAR creó el indicador Construcción del Camino de Sirga, a través del que se mide el porcentaje de Camino de Sirga liberado, así como la consolidación de la construcción y el equipamiento proyectado en la zona de intervención en la Cuenca Matanza Riachuelo.

²⁵ Según la Ficha Metodológica del Indicador 17. Anexo III de la Resolución N° 39/2017.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Dicho indicador resulta útil a fin de medir el avance en el cumplimiento de lo ordenado por la justicia, no obstante, dicho indicador no refleja acabadamente la contribución de la existencia del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes.

Es por ello, que la presente tesis busca realizar un aporte en este tema, que contribuya a identificar los impactos positivos de la existencia de dicho camino en la protección y recuperación de las márgenes, lo que redundará en un beneficio no solo ambiental, sino también social, por lo que se propone la construcción de un nuevo indicador que resulte de aplicación a cualquier cuenca.

Con la construcción de este nuevo indicador se pretende contar con un instrumento que aporte datos que sirvan no sólo para medir el progreso de las acciones implementadas, sino que resulte de utilidad para la toma de decisiones futuras a realizar sobre el territorio, continuando con su implementación o modificando el rumbo en base a lo observado.

Se propone un indicador que vaya más allá de la medición de la liberación y ejecución de obras, sino que permita visualizar aspectos que den cuenta de sus beneficios en favor de la calidad de vida de los habitantes y su contribución a la restauración socio ambiental de la zona.

En cuanto a la determinación del nuevo indicador, su desarrollo excede ampliamente el objeto y los alcances de esta tesis, pero se aportan aquí los principales elementos que deberían ser tenidos en cuenta en su construcción.

Atento que el indicador propuesto no existe en la actualidad, su construcción implicará también y, en primer lugar, la construcción de la línea de base a partir de la que empezará a medir, y obtenerse datos para un futuro, partiendo de la situación actual.

A pesar de que existen elementos cuya recopilación permitiría contar con algunos datos de la situación previa, su alto grado de dispersión, falta de sistematización y disponibilidad, hacen que sea recomendable comenzar a medir de aquí en adelante.

La elaboración de la línea de base es un insumo fundamental para comenzar a medir, para ello, como ejemplo, se propone su desarrollo a través de la implementación de un programa de trabajo que, como se muestra en la Figura 46, contenga una primera etapa de definición y alcance del sector donde se aplicará el indicador, la realización de tareas de gabinete y las tareas de campo, en las que será posible realizar pre diagnósticos, para finalmente en la etapa de resultado, obtener el diagnóstico y los documentos que determinarán la línea de base que servirá para la construcción del indicador.

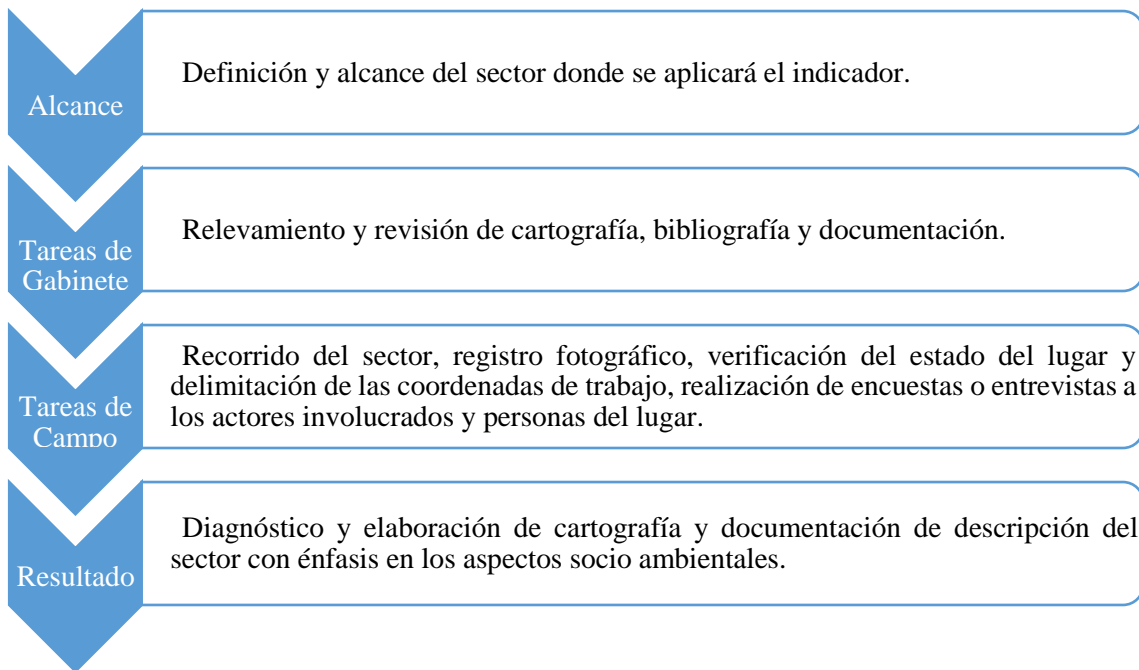


Figura 46. Programa de Trabajo. Elaboración propia en base a la propuesta de Adriana Carolina Flores Díaz (Flores Díaz, 2017).

Se presenta a continuación un ejemplo de la aplicación del programa de trabajo propuesto en un sector del Camino de Sirga de la Cuenca Matanza Riachuelo, El Pueblito en CABA, conforme las fotografías incorporadas a continuación como Figuras 47 y 48.



Figura 47. Fotografía 1/2 del 25/06/2020. El Pueblito (CABA).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo



Figura 48. Fotografía 2/2 del 25/06/2020. El Pueblito (CABA).

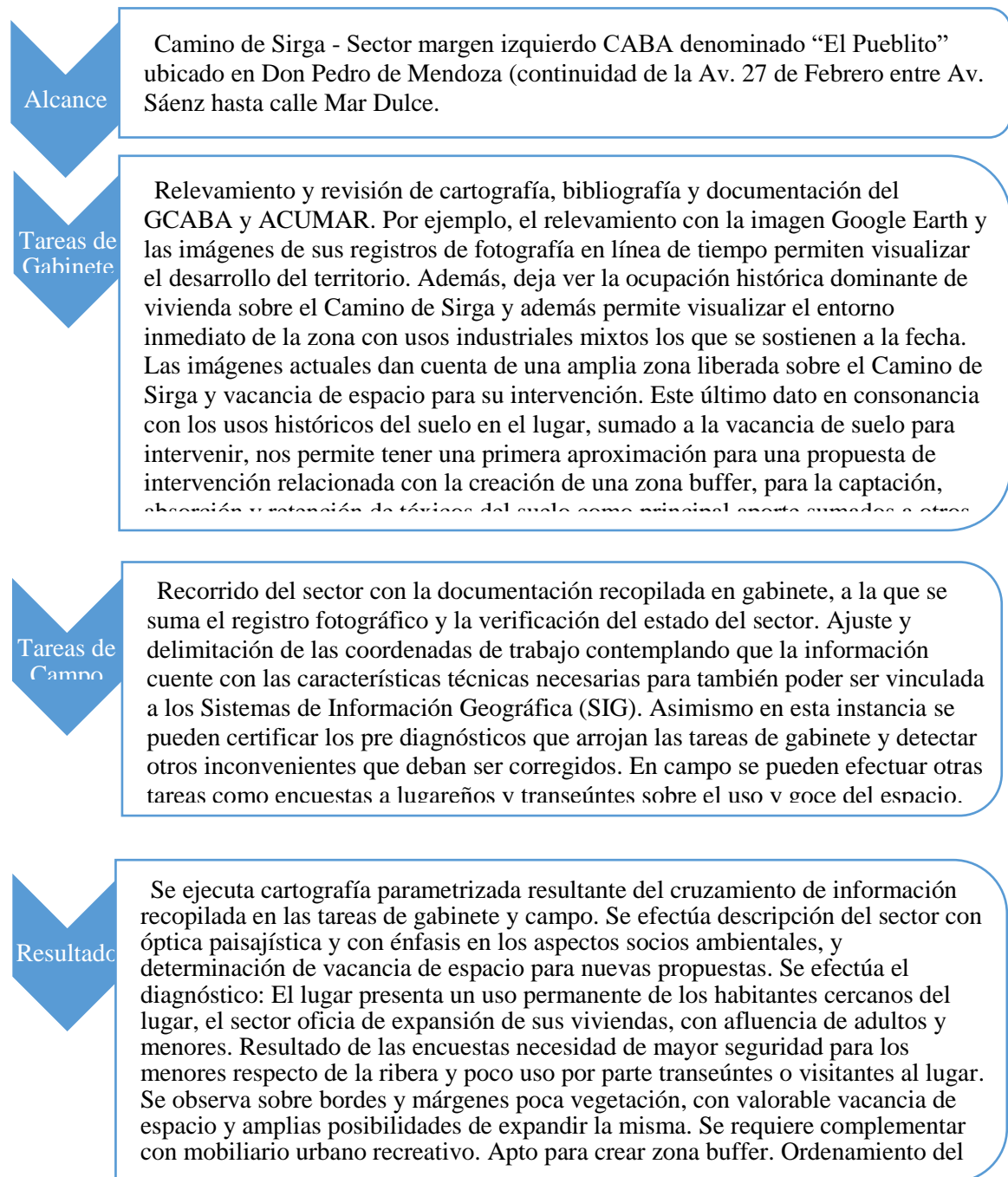


Figura 49. Ejemplo de aplicación a un caso del Programa de Trabajo. Elaboración propia en base a la propuesta de Adriana Carolina Flores Díaz (Flores Díaz, 2017).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Una vez determinada la línea de base, se propone comenzar la medición con un indicador que determine la contribución de la existencia del Camino de Sirga, como una zona buffer, a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos, considerando los impactos ambientales de su existencia.

A fin de definir el indicador se deberán tener en cuenta una serie de variables, entre ellas, variables sociales como generación de nuevas áreas verdes y de esparcimiento, utilización de esas áreas, sentido de pertenencia de los habitantes de la zona y variables ambientales como la variación de las superficies inundadas por las lluvias; la diferencia de temperatura de las áreas buffer en relación con las áreas adyacentes; la variación de la dirección de los vientos; los niveles de contaminación del aire y el suelo; el número de especies de la biodiversidad presentes.

VI. RESULTADOS OBTENIDOS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CAMINO DE SIRGA EN LA CUENCA MATANZA RIACHUELO

La liberación del Camino de Sirga y su consolidación como estructurante del territorio en el que se inserta y vinculante desde su función, posibilitó la obtención de beneficios ambientales, sociales, culturales, educativos, productivos y económicos, lo que permitió el desarrollo, entre otras, de las acciones descriptas a continuación.

1) ARTICULACIÓN CON EL MEDIO URBANO Y EL MEDIO NATURAL

La liberación del Camino de Sirga, permitió la articulación del medio urbano construido con el medio natural constituido por el río y sus márgenes. Al encontrarse liberada esta porción de terreno lindante al río se tornó posible que ambos medios se conecten y se unan, de esta forma fue posible no sólo poder acceder al río para realizar obras tendientes a su recuperación y protección sino también de acercamiento, apropiación y disfrute por parte de la comunidad (ver Figura 50).



Figura 50. Antes y después CICSA (CABA). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Compartiendo las palabras del Defensor del Pueblo de la Nación respecto al rol actual del Camino de Sirga, podemos decir que “En condiciones de gran densidad y fragmentación del espacio urbano los ríos y sus márgenes pueden conformar un territorio amplio de continuidad , y brindar así un soporte físico a esa comunicación”²⁶.

2) ACTIVIDADES SOCIALES, RECREATIVAS Y EDUCATIVAS

La liberación del Camino de Sirga permitió la utilización del río como espacio articulador y promotor de vínculos sociales, lo que resultó fundamental, dado que sólo a través de esa visión se pudo otorgar nuevas dinámicas de uso al espacio público.

La liberación del Camino de Sirga permitió la realización de actividades sociales, actividades recreativas, educativas, de difusión de conocimientos e informativas.

Un modo de comunicación, de gran importancia para las sociedades, es la interacción entre personas en áreas de acceso público. Los ríos son espacios privilegiados de comunidad, habiéndose negado en el Riachuelo su disfrute y accesibilidad durante décadas. Reconstruir la relación entre el hombre y sus recursos naturales es indispensable para recomponer el ambiente dañado en la Cuenca, conforme lo manifestado por el Defensor del Pueblo de la Nación²⁷.

Algunos ejemplos que se muestran en las fotos incorporadas como Figuras 51 a 55, dan cuenta de algunas actividades recreativas realizadas en el Camino de Sirga de la Cuenca Matanza Riachuelo, como las denominadas bicicleteadas o plantaciones de especies nativas. Estas actividades se presentan como un espacio de encuentro entre los vecinos donde se produce un descubrimiento del espacio lo que permite, a través del disfrute y contacto con el medio, su apropiación.

²⁶ Escrito judicial presentado el 23 de febrero de 2011.

²⁷ Escrito judicial presentado el 23 de febrero de 2011.



Figura 51. Bicicleteada en el Camino de Sirga, foto publicada en la red social Facebook de la ACUMAR <https://www.facebook.com/acumar.riachuelo>



Figura 52. Bicicleteada, foto publicada en la red social Facebook de la ACUMAR <https://www.facebook.com/acumar.riachuelo>

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo



Figura 53. Alto en una bicicleteada, foto publicada en la red social Facebook de la ACUMAR <https://www.facebook.com/acumar.riachuelo>



Figura 54. Plantación de especies nativas en la Cuenca, foto publicada en la red social Facebook de la ACUMAR <https://www.facebook.com/acumar.riachuelo>



Figura 55. Plantación de especies nativas, foto publicada en la red social Facebook de la ACUMAR <https://www.facebook.com/acumar.riachuelo>

3) CULTURA Y PATRIMONIO, RESIGNIFICACIÓN DEL ESPACIO

A través de la liberación del espacio, también se posibilitó la recuperación y puesta en valor de los bienes de la cultura y del patrimonio existentes en la zona y de la creación de nuevos, lo que permitió una resignificación del espacio. Esto posibilitó generar polos de atracción de la comunidad hacia el territorio que posibilitó dejar de percibirlo como un espacio degradado y de abandono, convirtiéndolo en un lugar de referencia para la comunidad.

Siguiendo lo expresado por la Arq. Raquel Perahia “Tradicionalmente, en nuestras ciudades, el Espacio Público fue concebido como el espacio de la expresión y la apropiación social por excelencia, es el espacio que alberga el cotidiano transcurrir de la vida colectiva”, esto se ve reflejado claramente en el Camino de Sirga de la Cuenca. Lo que nos permite afirmar que “Es el espacio que da identidad y carácter a una ciudad, el que permite reconocerla y vivirla. Es el sitio que conserva la memoria de sus habitantes en sus espacios naturales, culturales, patrimoniales” (Perahia, 2007).

Entre los casos de recuperación patrimonial de la Cuenca Matanza Riachuelo, cabe destacar en primer lugar la puesta en valor del Puente Transbordador Nicolás Avellaneda, ícono del barrio de La Boca, con importancia patrimonial para toda la cuenca. El Puente inaugurado en 1914, permitía que coches, camiones, carros con caballos y hasta el tranvía, cruzaran el Riachuelo. En el año 1960 el puente fue desactivado y puesto en desuso.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Las obras, que no sólo incluyeron la puesta en funcionamiento del transbordador, sino su recuperación como espacio cultural, histórico y de esparcimiento para los vecinos de la Cuenca. Esta recuperación incluyó la construcción de la Plaza Transbordador Nicolás Avellaneda, construida en la base del Puente Transbordador (ver Figura 56).



Figura 56. Foto aérea del Transbordador Nicolás Avellaneda. (Fuente: página web de la ACUMAR <https://www.acumar.gob.ar/ultimas-noticias/31-mayo-106-aniversario-del-puente-transbordador-nicolas-avellaneda/>)

Otro caso importante a destacar, es la resignificación del espacio, a través de la implantación de la obra conocida como el “Coloso”. La implantación del Coloso fue posible a partir de las acciones de liberación del territorio que la Arenera Pueyrredón, ocupaba en el Camino de Sirga (ver Figura 57).

ARENERA PUEYRREDÓN



IMPLANTACIÓN - imagen Satelital obtenida de Gogle Earth - Año 2011



Figura 57. Arenera Pueyrredón (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gov.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Esta obra se puede apreciar desde el refaccionado Viejo Puente, en la calle Vieytes. La enorme figura de 15 metros de alto (ver fotos incorporadas como Figura 58), fue inaugurada en 2013 en Avellaneda, proyectada por Daniel Santoro y Alejandro Marmo y realizada por éste último, homenajea a los obreros que llegaron hasta las orillas del Riachuelo el 17 de octubre del año 1945, y lo cruzaron en botes -y hasta a nado-, ya que los puentes habían sido levantados para detener su avance a la Plaza de Mayo.



Figura 58. Fotos del Coloso. (Fuente: galería de fotos de la página web de la ACUMAR <https://www.acumar.gob.ar/patrimonio/galeria-fotos-patrimonio/>)

Otro ejemplo de revalorización patrimonial lo constituyó el caso de la Cristalería Papini (Ver Figura 59). Luego de cruzar el puente Bosch, se levanta un viejo edificio que fue conocido en un principio como Hotel de Inmigrantes, que luego de profundizar en investigaciones para ahondar en su pasado, se resignificó como la que había sido la fábrica Cristalería Papini. Por la importancia de

esta construcción de ladrillos, abandonada durante décadas, y típica de las plantas y depósitos de la zona, se catalogó al bien como patrimonio de la Cuenca a fin de recuperarlo ya con otros usos, allí se planea abrir la Facultad de Ciencias Ambientales, junto a un Museo del Riachuelo, a través de obras de reciclado y reacondicionamiento, que aspiran a convertir al lugar en un centro de actividades y difusión de la historia de la Cuenca, además de un centro de monitoreo que acompañe las tareas de recuperación.

Ex - Fábrica CRISTALERÍA PAPINI (Bien Patrimonial Catalogado)



IMPLANTACIÓN - Imagen Satelital obtenida de Google Earth - Año 2011



ANTES: 31 de Octubre de 2011
Vista desde: Camino de Sirga hacia Desembocadura

RESEÑA:

Ubicación: Av. Carlos Pellegrini y Av. Cnel. Bosch



DESPUÉS: 8 de Febrero de 2019
Vista desde: Camino de Sirga hacia Desembocadura

Figura 59. Ex Cristalería Papini (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

4) ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y ECONÓMICAS

Por otra parte, las mejoras producidas en el Camino de Sirga repercutieron positivamente, no sólo en el territorio ribereño sino también en el circundante, revalorizando el espacio y las actividades que en él se desarrollan, incluyendo las actividades económicas y productivas.

A pesar de los números establecimientos fabriles que se instalaron en la Cuenca desde el año 1930, tal como describimos en la breve reseña histórica de la Cuenca del apartado 1 del Capítulo III, a partir de 1970 comenzó el proceso de desindustrialización de la Cuenca, por lo cual muchos de estos establecimientos cerraron sus puertas.

Uno de los casos que cabe mencionar a los fines de este trabajo, es el de la empresa SIAM (ver Figura 60). Fábrica de heladeras ubicada en el Municipio de Avellaneda, reconocida como una de las empresas emblemáticas de la industria en Argentina hasta los años 60.

No obstante, como producto de las acciones implementadas en el territorio, en particular en el Camino de Sirga dicha fábrica fue reinaugurada en abril de 2014 con un reacondicionamiento de su planta, a la vez que la ACUMAR inauguró el Tramo III del Camino de Sirga, liberando el espacio público en las márgenes del río desde el Puente Victorino de la Plaza hasta la calle Valparaíso en el Municipio de Avellaneda.



SIAM



Figura 60. SIAM (Avellaneda). (Fuente: Cuadernillo Recorrido Camino de Sirga. Desde Puente Transbordador Nicolás Avellaneda hasta Ruta 4. Febrero 2019 <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Cuadernillo-Camino-de-Sirga-Febrero-2019-1.pdf>).

Por último, y relacionado con las mejoras a nivel económico, hay que mencionar que estas intervenciones en el largo plazo, en la medida en que logren perdurar y alcanzar el propósito que se han impuesto, contribuirán no sólo a mejorar las condiciones ambientales, sino que también estos beneficios redundarán en una mejora del valor de las tierras y de los inmuebles que allí se encuentran asentados.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

VII. IDENTIFICACIÓN DE APORTES DEL CAMINO DE SIRGA A LA PROTECCIÓN Y RECUPERACIÓN DE LAS MÁRGENES

1) NUEVO ENFOQUE DEL CAMINO DE SIRGA

Habiendo descripto y analizado en los capítulos anteriores, entre otros, los aspectos históricos, institucionales y de gestión del Camino de Sirga, enfocándonos en particular en el caso de la Cuenca Matanza Riachuelo, la finalidad de este capítulo es identificar el aporte de la existencia del Camino de Sirga a la protección y recuperación de las márgenes de una cuenca y establecer una serie de recomendaciones para la implementación de acciones futuras.

Las posibilidades del proceso analizado, tanto en su ejecución como en la toma de decisiones, instituyeron procedimientos, como así también recolectaron un conocimiento práctico que puede ser aplicable a otros casos y circunstancias territoriales similares. Es decir que tanto el modelo de intervención aplicado, como las observaciones y mejoras propuestas, podrían ser replicadas en otras cuencas.

En ese sentido, advertimos que resulta necesaria la existencia del Camino de Sirga, como porción de terreno libre, calle o camino público lindante a la orilla de los ríos, ya que al posibilitar al Estado y a la sociedad acceder a dicho territorio, se abre la puerta para implementar diversas acciones de recuperación y protección de los ríos en ese territorio y en particular de sus márgenes.

Por ello, es necesario dejar de lado la finalidad actual tendiente a facilitar las acciones relacionadas con la navegación y pasar a un enfoque social y ambiental del instrumento.

La visión del Camino de Sirga debe ir más allá de su liberación para realizar acciones exclusivamente de pavimentación, extensión del transporte o ampliación de las redes de comunicación, para otorgarle una visión relacionada con lo social y lo ambiental.

Este nuevo enfoque propuesto para el Camino de Sirga, debe romper con el criterio básico de la cinta de circulación y conexión, en su gran mayoría de pavimentación tradicional, la que incluye obras de infraestructura tanto superficiales como soterradas.

En general, estas infraestructuras son causa de fragmentación del ambiente, creando barreras que generan un efecto de corte del territorio natural existente.

La existencia del Camino de Sirga genera numerosos impactos positivos, que contribuyen a la recuperación y mejora de las márgenes del río, lo que finalmente redundará en una mejora de la calidad

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

de vida de los habitantes, tanto de los que viven en la cuenca como de aquellos que la visitan ocasionalmente.

Estos impactos positivos se evidencian en el uso y apropiación que los habitantes hacen del lugar. De la nueva relación que surge entre los habitantes y la cuenca, su existencia, logra la integración de zonas antiguamente postergadas, las que ya no se perciben como el patio trasero de la casa donde arrojar los desechos y un lugar del cual alejarse, sino como un espacio para disfrutar, del cual apropiarse y cuidar.

Por lo tanto, esta visión debe primar siempre y ser manejada con especial atención tratando de evitar que el Camino de Sirga se convierta en la vía que facilite la expulsión de determinados grupos sociales de los grandes centros urbanos hacia las zonas alejadas o periféricas y que una vez ejecutado se convierta en una herramienta para facilitar los procesos de gentrificación.

Como bien expresa Martha Rosler, tratando de evitar que las intervenciones del gobierno local “estén cargados de intención en cuanto a la creación de valor inmobiliario y la invención de nuevos patrones de consumo como polos de atracción, figura recurrente de los planificadores urbanos, que construyen un “marketing del estilo de vida” y diseñan una ideología de la creatividad al servicio de la gentrificación” (Rosler, 2017).

La existencia del Camino de Sirga, como zona libre de intrusiones, permite liberar una zona en la que es posible generar nuevas áreas verdes, que no sólo otorguen lugares de esparcimiento y recreación, sino principalmente áreas respirables, pulmones, aprovechables para la comunidad, con marcados beneficios, no solo sociales, sino también ambientales.

En cuanto a lo ambiental, es necesario garantizar la preservación y restauración de las continuidades ecológicas, logrando de esta forma impactos positivos no sólo en su funcionamiento, sino también en el bienestar de la comunidad.

Estas continuidades ecológicas implican mantener los corredores biológicos, la presencia de la biodiversidad, de la vegetación y su conexión con los cuerpos de agua, no sólo protegiendo los corredores existentes sino también promoviendo la restauración y formación de nuevos.

Muchas de estas propuestas se encuentran incorporadas en las denominadas Infraestructura Azul y Verde (IAV). Al respecto de las IAV, Kozak, Henderson, Rotbart y Aradas mencionan que:

El concepto relativamente reciente de Infraestructura Azul y Verde (IAV)²⁸ remite al reconocimiento de las capacidades innatas del espacio verde y el agua, y los ecosistemas en

²⁸ También designado como BGI por sus siglas en inglés.

que están inmersos, de producir beneficios ambientales y de calidad de vida. En oposición al manejo histórico y convencional de los excedentes hídricos, con énfasis en la infraestructura gris²⁹ ... (Kozak, Henderson, Rotbart y Aradas, diciembre de 2021).

Las IAV se enmarcan en las Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN)³⁰, que son acciones inspiradas y sostenidas por procesos naturales para proteger, gestionar y restaurar ecosistemas y que cumplen un rol como proveedores de servicios ecosistémicos.

Las IAV tienen una importancia y desarrollo cada vez mayor en el mundo, a pesar de no ser el objetivo de esta tesis su descripción y análisis, resulta pertinente su mención, a fin de reconocer su potencial de implementación en el Camino de Sirga, ya que varias de las acciones propuestas en el presente trabajo, se enmarcan en este concepto.

Entre las IAV aplicables podemos mencionar: parques, reservas naturales, corredores verdes, humedales, reservorios de retención, plazas o parques inundables, boulevares arbolados, jardines, terrazas verdes, cunetas verdes, jardines de lluvia.

Estas acciones permiten capturar y filtrar las aguas pluviales para su retención, contención y absorción lo que colabora con el control en el manejo de la escorrentía de las aguas pluviales y en la mejora de la calidad del agua; regulación de la temperatura; mejora en la calidad del aire a través de la capacidad fitorremediadora de la vegetación y la reducción del ruido; la restitución o instauración de corredores de biodiversidad; y la creación de espacios públicos de recreación y amenidad para la comunidad; entre muchos otros beneficios.

Para la implementación de cualquiera de estas acciones, como ya hemos mencionado en diversas oportunidades a lo largo de esta Tesis, es mucho más favorable contar un territorio lindante a las márgenes como es el Camino de Sirga y que además éste se encuentre liberado o libre, a fin de que, a modo de lienzo en blanco, permita su diseño y aplicación sin interferencias.

En relación a lo mencionado y a fin de dar cuenta del estado en que se encuentra el Camino de Sirga en la Cuenca Matanza Riachuelo, presentamos aquí a modo de ejemplo, a través del programa Google Earth utilizando la herramienta que muestra la evolución en el tiempo, en las Figuras 61 a 66, la zona de El Pueblito en CABA, donde se observa el proceso de liberación del Camino de Sirga y las distintas variaciones que fue sufriendo el territorio, donde se puede apreciar la

²⁹ Denominamos aquí infraestructura gris, en contraste a la verde o azul y verde, a la infraestructura pluvial convencional, generalmente subterránea e impermeable.

³⁰ Según la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN): “Las Soluciones Basadas en la Naturaleza (SbN) son un nuevo concepto que abarca a todas las acciones que se apoyan en los ecosistemas y los servicios que estos proveen, para responder a diversos desafíos de la sociedad como el cambio climático, la seguridad alimentaria o el riesgo de desastres”. <https://www.iucn.org/node/28778>

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

consolidación de la zona verde y la recuperación de la margen en el período diciembre de 2010 a abril de 2020.



Figura 61. Diciembre de 2010. Ocupación total del Camino de Sirga con viviendas. Fuente: <https://www.google.com/earth/>



Figura 62. Febrero de 2012. Liberación completa del espacio sobre el Camino de Sirga. Fuente: <https://www.google.com/earth/>



Figura 63. Julio de 2014. Ejecución de uno de los tramos de circulación propuesta por el GCABA sobre el Camino de Sirga. Fuente: <https://www.google.com/earth/>

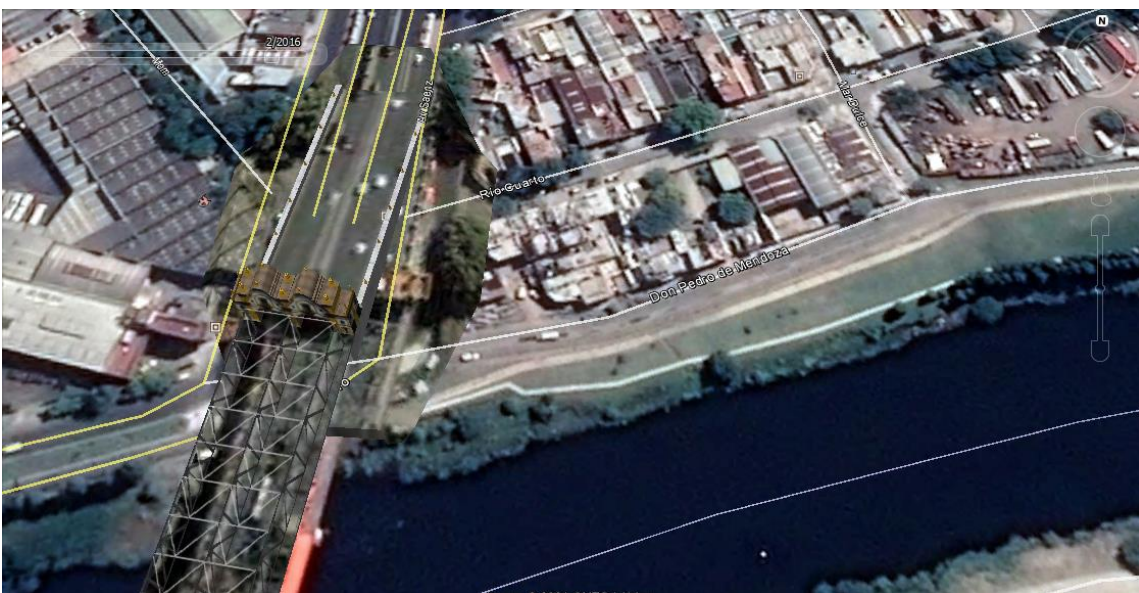


Figura 64. Febrero de 2016. Ejecución del segundo tramo de circulación y delimitación de la primera mano nueva traza vehicular propuesta por el GCABA sobre el Camino de Sirga. Fuente: <https://www.google.com/earth/>

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo



Figura 65. Agosto de 2018. consolidación de la primer y segunda mano nueva traza vehicular propuesta por el GCABA sobre el Camino de Sirga. Consolidación de vegetación sobre el borde ribereño. Fuente: <https://www.google.com/earth/>



Figura 66. Abril de 2020. Camino de Sirga de Sirga liberado y consolidado. Fuente: <https://www.google.com/earth/>

2) IDENTIFICACIÓN DE LOS BENEFICIOS SOCIALES Y AMBIENTALES

Uno de los principales impactos positivos de la existencia del Camino de Sirga, al dejar libre una zona contigua a las márgenes de los ríos, es permitir la generación de nuevas zonas verdes.

Estas zonas verdes no sólo generan beneficios sociales sino también beneficios ambientales. El arbolado forma parte del patrimonio natural de los vecinos de la zona, les da identidad, arraigo y pertenencia, embellece el lugar y reconforta e invita a los transeúntes a gozar del espacio.

Como señala Raquel Perahia, las funciones de los espacios libres y verdes son sociales, urbanísticas y paisajísticas, y ecológicas. Sociales ya que ofrecen espacios destinados al paseo, la contemplación, los juegos, el contacto con la naturaleza; urbanísticas y paisajísticas, ya que producen un corte, una discontinuidad necesaria para la oxigenación de la masa edificada (concepto válido para aplicar en intervenciones de sectores consolidados o construidos); y ecológicas, ya que la vegetación juega un rol irremplazable en el vasto sistema de la ciudad, es hábitat de la fauna, actúa como reguladora del microclima urbano y puede contribuir a la regulación hídrica (Perahia, 2007).

Las zonas verdes no deben circunscribirse solamente a generar espacios recreativos o de esparcimiento, sino que en ellas pueden generarse espacios de aprovechamiento productivo tales como la implantación de viveros para generación de plantas nativas para reforestación de sectores a intervenir, la implantación de intervenciones paisajísticas o la generación de huertas orgánicas para sustento de la comunidad de la zona, entre otras funciones posibles.

Desde el punto de vista ambiental, las zonas verdes se constituyen como zonas buffer o de amortiguación, donde se pueden realizar actividades que permiten la protección de las márgenes del río.

El concepto de “buffer zone” o “zone tampón”, traducido generalmente al castellano como zona buffer o zona de amortiguamiento o amortiguación, proviene de la gestión de las áreas naturales y en un principio se entendía como un “escudo” o un área de protección que separaba dos usos considerados incompatibles, aunque con el tiempo se ha ido imponiendo una visión más vinculada a los conceptos de transición y de conexión (Lalana, 2010).

Así se plantea “entre el espacio de uso y el río se pueden plantear dobles y triples hilera de árboles que cumplan esta función. A este cordón verde se lo denomina en la ciencia ecológica como ‘buffer’ o ‘tampón’” (Ministerio de Desarrollo Urbano, 2011).

Entre los principales beneficios ambientales que genera esta zona buffer podemos mencionar la contribución a la mitigación del efecto que provocan las lluvias en la zona, y las inundaciones al aumentar las superficies permeables. De esta forma se disminuye la escorrentía superficial, mediante la intercepción de la lluvia mediante el follaje y su infiltración en las áreas permeables.

De esto dan cuenta los Arq. Raquel Perahia y Tito Lasanta en su publicación sobre el Manejo Sustentable del Agua de Lluvia (Perahia y Lasanta, 2020), en la que se propone el arbolado como uno de los elementos de retención de agua en beneficio de morigerar las inundaciones, en virtud de que

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

la “problemática hídrica en el Área Metropolitana Buenos Aires, es compleja y se acrecienta con la forma no controlada de ocupación del territorio para usos urbanos y el cambio climático aumentando los riesgos de inundaciones y anegamientos”.

A su vez, las zonas buffer contribuyen a la purificación del aire, tanto en la fijación de carbono, retención de polvo y producción de oxígeno (Perahia y Lasanta, 2020). Muchas especies no solo son resistentes a altos grados de toxicidad, sino que, además tienen la capacidad de absorber y retener varios de los elementos tóxicos, como, por ejemplo, los metales pesados (Ministerio de Desarrollo Urbano, 2011).

Asimismo, entre los numerosos beneficios que brinda la presencia de una cubierta vegetal, podemos mencionar la contribución al confort térmico al disminuir las temperaturas y el efecto que se presenta en las ciudades conocido como isla de calor; la contribución al incremento de la biodiversidad, tanto de especies vegetales como aves e insectos y por último la generación de una cortina vegetal que contribuye a proteger de la acción de los vientos, reduciendo su velocidad.

Para una mayor comprensión de lo expresado se presenta en la Figura 67 un corte esquemático en el cual se muestra los beneficios de la generación de zonas buffer con especies vegetales en el Camino de Sirga.

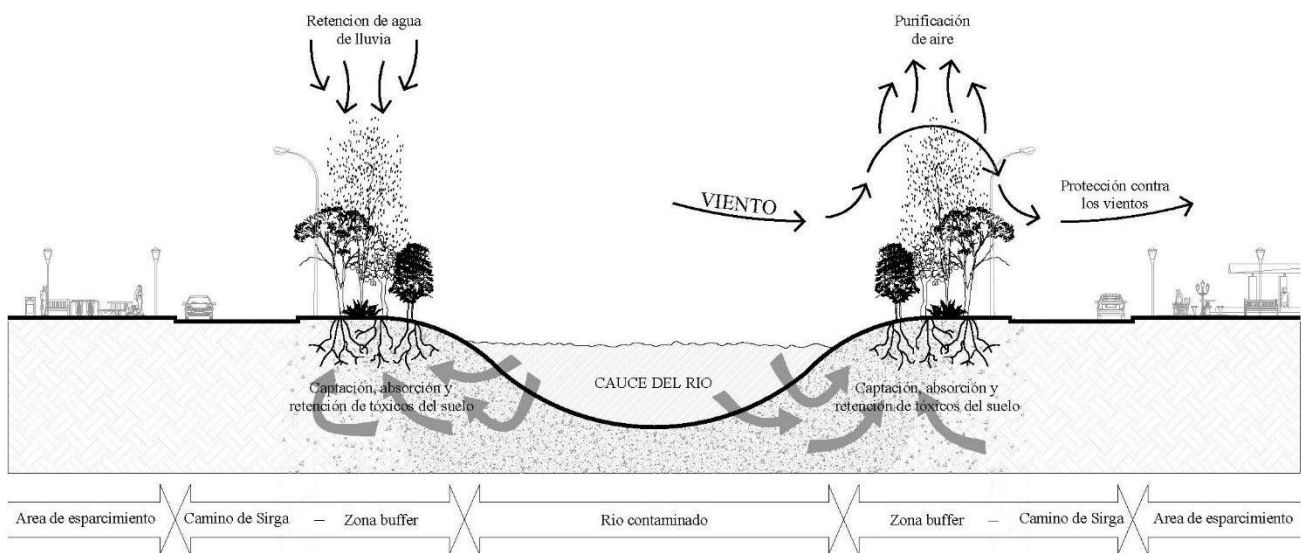


Figura 67. Implantación de zonas buffer con especies vegetales en el Camino de Sirga. Esquema de elaboración propia en base a la información del Ministerio de Desarrollo Urbano, 2011.

3) ELABORACIÓN PARTICIPATIVA DE PROPUESTAS

Finalmente, para cerrar este capítulo de aportes y recomendaciones de acciones futuras, mencionamos la necesidad de la elaboración participativa de las propuestas a implementar.

En ese sentido, resulta fundamental la intervención de los vecinos ribereños y de los actores que se encuentran relacionados con dicho territorio a fin de que respondan a sus intereses y no a respuestas pensadas desde un órgano lejano a las reales necesidades del contexto social, económico, ambiental y cultural de la zona en la que se pretenden implantar las soluciones.

La mayor parte de las acciones desarrolladas e implementadas hasta el momento, como se puede advertir a lo largo de esta tesis, fueron producto del cumplimiento de una orden establecida por el Poder Judicial, en el marco de la sentencia que se encuentra obligada a cumplir la ACUMAR. El Juzgado en sus resoluciones indicó no sólo las metas a cumplir sino también el modo en que estas debían alcanzarse, indicando actividades a ejecutar, metodologías a aplicar, lugares y tiempos. Por lo que en las soluciones implementada en muchos casos se advierte una visión rígida dirigida solamente a dar cumplimiento al mandato judicial, sin tener en cuenta el acervo cultural del lugar y la real necesidad e interés del habitante de la zona.

Por ello, la recomendación para acciones futuras sobre el tema, es la aplicación de un enfoque participativo del abordaje territorial, en el que todos los ejes de acción que contempla la construcción del Camino de Sirga en un parque ribereño de acceso público, sean consensuados con los vecinos de la zona (transporte, diseño vial, red de iluminación, reordenamiento del espacio público, espacios verdes, entre otros). Siguiendo al Arquitecto y Doctor en Urbanismo Guillermo Tella “dar respuesta a esta problemática implica atender cada área en particular con respuestas intrínsecas y no con soluciones generalizadas” (Tella, 2016).

Es decir, estableciendo estos tópicos como comunes a todos los territorios, pero que en cada uno de ellos la comunidad decida las prioridades y necesidades de su entorno inmediato, generando de esta forma la apropiación del espacio donde se encontrará representado el interés real de la comunidad de cercanía que lo habita pero sin descuidar una visión común, que no es ni más ni menos que el uso del camino ribereño para uso, goce y disfrute de todos los habitantes que habitan o transitan el lugar.

Compartiendo lo dicho por Constanza Martínez Gaete (Martínez Gaete, 2017), “el éxito en el desarrollo de proyectos urbanos, independiente de su envergadura, es realizarlos centrándose en las personas”.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

El Camino de Sirga atraviesa los territorios de diversas ciudades y cada una de ellas es un sistema único y diferente de los demás, que se encuentra emplazado también en una región única por lo que resulta deseable que cada proceso diagnóstico responda a las especificidades que le son propias.

En ese sentido, resulta fundamental lo expresado por Tella, en el documento citado, el que propone, atento la complejidad del tema una mirada integradora sobre “(a) la identificación de aspectos que construyen la identidad de la zona; (b) la recuperación de la memoria histórica del lugar como bien cultural; (c) la apropiación de espacios públicos para fortalecer el sentido de pertenencia; y (d) la participación activa de los vecinos para garantizar la efectividad de resultados” (Tella, 2016).

Por ello, más allá de la función prevalente de los organismos de cuenca, resulta fundamental la intervención de los Municipios como los responsables del territorio y como la unidad de gestión política administrativa más cercana a la comunidad.

Para concluir, como lo expresa el Arq. Dardo Becerra “cada uno de nosotros es parte de la ciudad y está frente a ella. En este accionar continuo se puede participar como observador o actor tomando decisión en las posibles soluciones a la problemática urbana”, es decir que “la inserción del ciudadano en las distintas tareas de gestión debe estar analizada para elaborar canales de participación concretos y posibles. La sola posibilidad de participar genera un crecimiento, no el ideal, sino el deseado por todos, el creído por todos” (Becerra, Constantinidis, Calatayud y Frigidi, 2008).

VIII. CONCLUSIONES

En primer lugar, debemos concluir que las ciudades y en definitiva los asentamientos humanos están profundamente vinculados al agua la cual resulta fundamental para su creación y desarrollo. A pesar de que cada Ciudad tiene características y realidades diferentes por lo que implementan diversas alternativas de gestión para las márgenes de sus ríos, en todos los casos se evidencia un objetivo común, la restauración de las áreas degradadas con soluciones a largo plazo en beneficio de toda la comunidad.

En todos los casos, cualquiera sea la acción planificada de recuperación y protección del río y sus márgenes, a fin de poder implementarla correctamente, es necesario poder acceder tanto a sus bordes como al espejo de agua, por lo que resulta de fundamental importancia la existencia del Camino de Sirga, como porción de terreno libre, calle o camino público lindante a la orilla de los ríos.

Por ello, la existencia del Camino de Sirga, resulta fundamental ya que se encuentra relacionada directamente con la posibilidad efectiva del Estado y de la sociedad de poder acceder a dicho territorio, por lo cual es importante que, para cumplir plenamente con este objetivo, el mismo se encuentre liberado de las distintas intrusiones que puedan presentarse en su extensión.

Es así que el Camino de Sirga se presenta como un eficaz mecanismo de gestión para la recuperación, protección y puesta en valor de los ríos, específicamente de sus márgenes.

En la actualidad, el Camino de Sirga ha tomado una nueva relevancia desde el punto de vista ambiental, superando su relación exclusiva con la navegabilidad y abarcando aspectos más amplios relacionados con lo ambiental, lo paisajístico, lo social y lo productivo, excediendo ampliamente la función de servir al transporte de las embarcaciones y relacionado directamente a los principales servicios ambientales que presta un río³¹.

El Camino de Sirga debe dejar de ser entendido solamente como una restricción al dominio de los particulares, ampliando su análisis más allá de los derechos y obligaciones relacionados con su finalidad de servir a la comunicación por agua, convirtiéndose en un verdadero instrumento de gestión.

³¹ Escrito del defensor del Pueblo de la Nación presentado el 2 de marzo de 2011.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

En el caso específico de estudio de la Cuenca Matanza Riachuelo, esta herramienta de gestión permitió abrir la puerta para implementar acciones de recuperación y protección del territorio, del río y en particular de sus márgenes.

A lo largo de la historia del río Matanza Riachuelo, las intervenciones realizadas en su territorio, así como en sus márgenes, siempre estuvieron relacionadas con su condición de puerto y de vía de comunicación con el río de la Plata y en consecuencia con las actividades comerciales allí desarrolladas, alejadas de la visión del uso del agua con fines de esparcimiento, recreación y disfrute.

En aquellos territorios de la Cuenca Matanza Riachuelo en los que se liberó y construyó el Camino de Sirga, el área se convirtió en una zona accesible y aprovechable para los ciudadanos que la habitan y la transitan.

Por otra parte, en el caso de estudio se destaca la importancia de tratar a la cuenca como una unidad de gestión indivisible, donde los proyectos a implementar deben tener en cuenta los aspectos locales, pero también deben ser pensados con una visión regional e integradora considerando el ordenamiento ambiental del territorio y los balances que deben existir en el mismo desde los aspectos ambientales, sociales, culturales, productivos y económicos. Es decir, pensar local, pero sin dejar de ver lo regional.

En el caso de la CMR, ambos márgenes deben considerarse en forma integrada, teniendo presente el principio de indivisibilidad de las Cuencas Hídricas. Por ello, los elementos del patrimonio cultural (historia, identidad, símbolos), así como del patrimonio natural, sin olvidar las condiciones sociales, económicas y productivas del sector, deben propender hacia un equilibrio que una las dos orillas, abandonando su estigma de límite o barrera entre ellas.

A su vez, el instituto del Camino de Sirga, debe cambiar su finalidad y su enfoque. Tiene que dejar de ser una herramienta exclusiva del ámbito jurídico para incorporar las miradas de otras disciplinas. Debe ser un instrumento no sólo multidisciplinario, involucrando el conocimiento varias disciplinas, sino también interdisciplinario, generando relaciones y sinergias entre estos aportes realizados desde los distintos puntos de vista de las diversas disciplinas.

Fortaleciendo estas ideas me permito tomar aquí algunos de las ideas expuestas por el Ing. Osvaldo Russo y Dr. Ing. Alejandro Juan Sarubbi (Russo y Sarubbi, (2017), donde resaltan que las metodologías de carácter normativo tradicionales, basadas en incompletos listados enunciativos carentes de transversalidad disciplinaria, han demostrado ser insuficientes, cuestión que aplica totalmente al concepto actual del Camino de Sirga como un instrumento de un sesgado enfoque jurídico.

Si se busca arribar a un enfoque superior del Camino de Sirga, con una finalidad que trascienda la de sus remotos orígenes, de sirgar barcos a la orilla, debemos considerar que se requieren enfoques transdisciplinarios e integrados, análisis inclusivos de la objetividad y la subjetividad, y posiciones flexibles para entender las necesidades e intereses de los múltiples actores sociales involucrados en la gestión y planificación urbana.

Por último, hay que considerar que el territorio es dinámico y que sus condiciones cambian con el tiempo, por lo que, si bien actualmente la navegabilidad está prohibida en la CMR, no se debe descartar que esta condición cambie en un futuro, lo que conlleva a pensar que el Camino de Sirga deba contemplar, entre otras, circunstancias como la descrita, con suficiente previsibilidad y considerando las condiciones de diseño que contemplen situaciones futuras.

Aún más, conforme la visión ambiental que se propone otorgar al Camino de Sirga, resultaría conveniente su aplicación a todo curso de agua, independientemente de su navegabilidad o no.

Podemos concluir que el Camino de Sirga constituye uno de los principales instrumentos para la recuperación de las márgenes de los ríos, ya que el mismo permite la implementación de acciones tendientes a la mejora de las condiciones ambientales del río y su área.

Para ello, se debe superar el enfoque exclusivamente jurídico y adoptar un enfoque más amplio e integrador de las múltiples disciplinas que pueden utilizarlo como una herramienta de gestión que contribuya al cumplimiento de sus objetivos a través de un enfoque multidisciplinario e interdisciplinario.

Para finalizar, reconocer el rol positivo e insustituible que el Camino de Sirga cumple en la recomposición ambiental de las cuencas, tanto por su contribución a los servicios ambientales del río, incluidas las funciones como corredor biológico, como por su aporte en restaurar la relación entre la ciudad y sus habitantes y el curso de agua³².

³² Escrito del Defensor del Pueblo de la Nación, presentado judicialmente el 2 de marzo de 2011.

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca
Matanza Riachuelo

IX. REFERENCIAS

1) REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS Y DOCUMENTALES

- Abba, A. P. (2010). *Metrópolis Argentinas. Agenda política, Institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*. (Colección Territorio). Editorial Café de las Ciudades.
- Abba, A.P. (agosto de 2015). *¿Cuánto queda de la ACUMAR? Cuando el riesgo Riachuelo-Matanzas persiste*. OUL - BAM Observatorio Urbano Local Buenos Aires Metropolitana. http://www.oulbam.com.ar/informes_im/informe_08_2015.html
- Ali, S.G. y Camino, U. A. (2013). *Redescubriendo el pasado de Villa Riachuelo. Ubicación actual de los sitios hispano – indígenas hallados por Rusconi a principios del siglo XX*. (número 9, páginas 9 a 20). La Zaranda de Ideas, revista de jóvenes investigadores de Arqueología. <http://www.iaa.fadu.uba.ar/cau/?p=4314>
- Allende, G. (1971). *Derecho de Aguas*. Editorial Eudeba.
- Aizen, M. (2014). *Contaminados. Una inmersión en la mugre del Riachuelo*. Editorial Debate.
- Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo (mayo 2014). Por las orillas. *Cuenca un recorrido por el Matanza Riachuelo, Año 1* (Nº 1), pág. 12 – pág. 18. <https://www.acumar.gob.ar/wp-content/uploads/2016/12/Revista-Cuenca-N%C2%B01.pdf>
- Becerra, D. H., Constantinidis, B., Calatayud, A. y Frigidi, P. (2008). *Territorio ciudad. Aportes metodológicos para propuestas de desarrollo local*. Editorial Nobuko.
- Becerra, D. H. (2010). *Dilema – Ciudad. Manifiesto sobre paradigmas urbanos*. Editorial Nobuko.
- Brailovsky, A. E. y Foguelman, D. (2010). *Memoria Verde. Historia Ecológica de la Argentina*. (9ª edición). Debolsillo.
- Cohen, M., Carrizosa, M. y Gutman, M. (editores) (2016). *Hábitat en deuda. Veinte años de políticas urbanas en América Latina*. (Colección Hábitat). Café de las Ciudades.
- Consejo Hídrico Federal (17 de septiembre de 2003). *Principios Rectores de Política Hídrica*. <http://www.cohife.org/s60/principios-rectores-de-politica-hidrica>
- Cuenya, B., Fidel, C. y Herzer, H. (coordinadores) (2004). *Fragmentos sociales. Problemas Urbanos de la Argentina*. (1ª edición). Editorial Siglo XXI Editores Argentina.
- Cuenya, B., Novais, P. y Vainer, C. (compiladores) (2012). *Grandes proyectos urbanos. Miradas*

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

críticas sobre la experiencia argentina y brasileña. (Colección Planeamiento). Editorial Café de las Ciudades.

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

Di Virgilio, M., Herzer, H., Merlinsky, G. y Rodríguez, M. C. (compiladoras) (2011). *La cuestión urbana interrogada. Transformaciones urbanas, ambientales y políticas públicas en Argentina.* (1ª edición). (Colección Sociología). Editorial Café de las Ciudades.

Embid Irujo, A. (director) (2012). *Agua y Ciudades.* (1ª edición). Editorial Aranzadi, SA.

Embid Irujo, A. y Mathus Escorihuela, M. (directores) (2010). *Organismos de Cuenca en España y Argentina: organización, competencias y financiación.* (1ª edición). Editorial Dunken.

Flores Díaz, A. C. (2017). *Monitoreo de indicadores de restauración de cauces y zonas ribereñas afectadas por carreteras: guía para la formulación de propuestas.* Universidad Iberoamericana Ciudad de México.
https://www.researchgate.net/publication/318214760_Monitoreo_de_indicadores_de_restauracion_de_cauces_y_zonas_riberenas_afectadas_por_carreteras_guia_para_la_formulacion_de_propuestas

Foguelman, D. y Brailovsky, A. E. (1999). *Buenos Aires y sus Ríos. El agua en el Área Metropolitana.* Lugar Editorial.

Guardiola, J. J. (enero de 2017). El camino de sirga. *Revista ADLA*, (Nº 1), 101-118.
<http://www.bibliotecacpa.org.ar/greenstone/collect/salagr/index/assoc/HASH019d/de7dd362.dir/doc.pdf>

Hagedorn, T. (coordinador) (2015). *Guía de Instrumentos Urbanísticos.* (Secretaría de Asuntos Municipales). Ministerio del Interior y Transporte de la Presidencia de la Nación.
[http://www.mininterior.gov.ar/municipios/pdfs/INSTRUMENTOS%20URBANISTICOS_Spread_baja%20\(1\).pdf](http://www.mininterior.gov.ar/municipios/pdfs/INSTRUMENTOS%20URBANISTICOS_Spread_baja%20(1).pdf)

Herrero, A. C. y Fernández, L. (2008). *De los ríos no me río. Diagnóstico y reflexiones sobre las Cuencas Metropolitanas de Buenos Aires.* (1ª edición). Temas Grupo Editorial.

Kornitz, J., Di Costa, G. y Perri, L. (coordinadores) (2017). *Planificar y Gestionar Ciudades Sostenibles: Primer Congreso de Ingeniería Urbana CPIC.* Consejo Profesional de Ingeniería Civil.

Kozak, D., Henderson, H., Rotbart, D. y Aradas, R. (diciembre de 2021). *Hacia una red de*

Infraestructura Azul y Verde para la Región Metropolitana de Buenos Aires. Revista notas CPAU. N° 50. Año XIV. pág. 12-15.

Lalana, J.L. (2010). *Las zonas de amortiguamiento*. (Documento 01 - Centro Ciudades Patrimonio Mundial). Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid. https://www.researchgate.net/publication/283479371_Las_zonas_de_amortiguamiento

Márquez, F. (2011). *Planificación, diseño y gestión participativa del paisaje*. Editorial Nobuko.

Martínez Gaete, C. (19 de mayo de 2017). *París abre un nuevo parque frente al río Sena y suma 10 hectáreas verdes en las riberas*. Plataforma Urbana. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/05/19/paris-abre-un-nuevo-parque-frente-al-rio-sena-y-suma-10-hectareas-verdes-en-las-riberas/>

Martínez Gaete, C. (28 de julio de 2017). *Gehl Institute lanza guía gratuita sobre cómo los alcaldes pueden mejorar la vida pública*. Plataforma Urbana. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/07/28/gehl-institute-lanza-guia-gratuita-sobre-como-los-alcaldes-pueden-mejorar-la-vida-publica/>

Merlinsky, G. (2013). *Política, derechos y justicia ambiental. El conflicto del Riachuelo, Ciudad Autónoma de Buenos Aires*. (1ª edición). Fondo de Cultura Económica.

Merlinsky, G. (compiladora) (2013). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina*. Ediciones Ciccus.

Merlinsky, G. (compiladora) (2016). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina 2*. Ediciones Ciccus.

Ministerio de Desarrollo Urbano. (2011). *Haciendo verde Buenos Aires. El Libro Verde*. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ministerio de Desarrollo Urbano. (2012). *La Humanización del espacio público 2012*. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Ministerio de Desarrollo Urbano. (2013). *La Humanización del espacio público 2013*. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Perahia, R. (2007). *Las ciudades y su espacio público*. (IX Coloquio Internacional de Geocrítica – Los problemas del mundo actual soluciones y alternativas desde la geografía y las ciencias sociales – Porto Alegre , 28 de mayo - 1 de junio de 2007). Universidade Federal do Rio Grande do Sul. <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>

Perahia, R. y Lasanta, T. (2020). *Manejo Sustentable del Agua de Lluvia*. (1ª edición - Facultad

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de los márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Regional General Pacheco). Editorial de la Universidad Tecnológica Nacional – edUTecNe. <https://ria.utn.edu.ar/handle/20.500.12272/4504>

- Pèrgolis, J. C. (2005). *Ciudad fragmentada*. (1ª edición). Editorial Nobuko.
- Pigretti, E., Bellorio Clabot, D. y Cavalli, L. (2010). *Derecho Ambiental de Aguas*. (1ª edición). Editorial Lajouane.
- Poggièse, H. y Cohen Egler, T. T. (compiladores) (2009). *Otro desarrollo urbano: ciudad incluyente, justicia social y gestión democrática*. (1ª edición). CLACSO.
- Rondón González, A. (2012). *Planificación integral de áreas metropolitanas. La ciudad como sistema complejo*. (1ª edición). Consejo de Publicaciones de la Universidad de Los Andes.
- Rosler, M. (2017). *Clase cultural. Arte y gentrificación*. Caja Negra Editora.
- Russo, O. y Sarubbi, A. J. (2017). *Principios de sustentabilidad en la planificación de ciudades*. (Ponencia en: Planificar y Gestionar Ciudades Sostenibles: Primer Congreso de Ingeniería Urbana CPIC). Consejo Profesional de Ingeniería Civil.
- Sánchez, R. O. (2009). *Ordenamiento territorial. Bases y estrategia metodológica para la ordenación ecológica y ambiental de tierras*. (1ª edición). Orientación Gráfica Editora.
- Silvestri, G. (2012). *El Color del Río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. (1ª edición, 1ª reimpresión). Universidad Nacional de Quilmes.
- Sonderèguer, P. C. (2011). *El Riachuelo y la Ciudad*. (1ª edición). Universidad Nacional de Lanús.
- Tella, G. (2014). *Planificar la ciudad: estrategias para intervenir territorios en mutación*. (1ª edición). Diseño Editorial.
- Tella, G. (31 de mayo de 2016). *Paisaje urbano e interdiseño sustentable: Estrategias de intervención en áreas de borde de la ciudad / Buenos Aires*. Plataforma Urbana. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/05/31/paisaje-urbano-e-interdiseno-sustentable-estrategias-de-intervencion-en-areas-de-borde-de-la-ciudad-buenos-aires/>
- Valenzuela, D. (idea y contenidos) (2014). *Riachuelo: Dos orillas, una ciudad*. (1ª edición). Secretaría de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Vivienda la Revista de la Construcción. (16 de agosto de 2017). *Paris inaugura piscina en el parque de La Villette*. <http://www.revistavivienda.com.ar/actualidad/noticias/paris-inaugura-piscina-en-el-parque-de-la-villette>

2) REFERENCIAS NORMATIVAS

- Ley 2797. Salud Pública, tratamiento de residuos nocivos. Publicada en el R.N. 1891 (Tomo 2), pág. 245. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=201127>
- Ley 25.688. Presupuestos mínimos ambientales para la preservación de las aguas, su aprovechamiento y uso racional. Publicada en el B.O. del 03/01/2003. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/80000-84999/81032/norma.htm>
- Ley 26.168. Creación de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo. Publicada en el B.O. del 05/12/2006. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/120000-124999/122769/texact.htm>
- Ley 2.217. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires adhiere a la Ley 26.168. Publicada en el B.O.C.B.A. del 26/01/2007. <http://www2.cedom.gob.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley2217.html>
- Ley 13.642. La Provincia de Buenos Aires adhiere a la Ley 26.168. Publicada en el B.O. del 27/03/2007. <https://normas.gba.gob.ar/documentos/ByMkRF4B.html>
- Resolución 1113/2013 de ACUMAR. Aprueba el Mapa de Delimitación Topográfica de la Cuenca Hidrográfica del Río Matanza Riachuelo. Publicada en el B.O. del 24/10/2013. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/220000-224999/221349/norma.htm>
- Resolución 566/2010 de ACUMAR. Aprueba el Sistema de Indicadores de la Autoridad de Cuenca Matanza Riachuelo. Suscripta el 24/11/2010.
- Resolución 1234/2013 de ACUMAR. Deroga la Resolución 566/2010 y aprueba el Modelo conceptual para el Sistema de Indicadores de ACUMAR. Publicada en el B.O. del 15/01/2014. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/225000-229999/225117/texact.htm>
- Resolución 39/2017 de ACUMAR. Deroga la Resolución 1234/2013 y aprueba el nuevo Modelo conceptual para el Sistema de Indicadores de ACUMAR. Publicada en el B.O. del 28/03/2017. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/270000-274999/273040/texact.htm>
- Disposición 93/2011 de la Dirección Nacional de Vías Navegables que declara la suspensión preventiva de la navegación fluvial comercial en el río Matanza Riachuelo. Publicada en el B.O. del 15/08/2011. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/185000-189999/185595/norma.htm>

3) ESCRITOS Y RESOLUCIONES JUDICIALES

Corte Suprema de Justicia de la Nación. Sentencia dictada en los autos caratulados: “Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/ Estado Nacional y otros s/ Daños y perjuicios: daños derivados de la contaminación ambiental del Río Matanza Riachuelo”. M.1569. XL. Originario. Sentencia del 08/07/2008. <https://www.csjn.gov.ar>; <https://www.acumar.gob.ar/causa-mendoza>; <https://www.cij.gov.ar/riachuelo.html>; <http://scw.pjn.gov.ar/scw/listaSeleccionExpediente.seam?cid=5532630>

Defensoría del Pueblo de la Nación (23 de febrero de 2011). Escrito presentado en los autos caratulados “Cámara Argentina de Arena y Piedra c/ Provincia de Buenos Aires y Otros s/ Acción Declarativa”, expediente N° 57/2010. http://www.dpn.gob.ar/documentos/20160518_3208_556802.pdf

Defensoría del Pueblo de la Nación (2 de marzo de 2011). Escrito presentado en los autos caratulados: “Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/Estado Nacional y otros s/Ejecución de sentencia”, expediente N° 17/2009 caratulado: “ACUMAR s/ Limpieza del río”. http://www.dpn.gob.ar/documentos/20160519_30857_556820.pdf

Juzgado Federal de Primera Instancia de Quilmes. Expediente 01/09, caratulado: “Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/Estado Nacional y otros s/Ejecución de sentencia”. Resoluciones del 07/07/2009 y 22/09/2009. <https://www.csjn.gov.ar>; <https://www.acumar.gob.ar/causa-mendoza>; <https://www.cij.gov.ar/riachuelo.html>; <http://scw.pjn.gov.ar/scw/listaSeleccionExpediente.seam?cid=5532630>

Juzgado Federal de Primera Instancia de Quilmes. Expediente 17/09, caratulado: “ACUMAR s/ Limpieza de las márgenes del río”, en autos “Mendoza, Beatriz Silvia y otros c/Estado Nacional y otros s/Ejecución de sentencia”. Resoluciones del 15/03/2010; 08/09/2010 y 07/04/2011. <https://www.csjn.gov.ar>; <https://www.acumar.gob.ar/causa-mendoza>; <https://www.cij.gov.ar/riachuelo.html>; <http://scw.pjn.gov.ar/scw/listaSeleccionExpediente.seam?cid=5532630>

ANEXO CASOS INTERNACIONALES

1) FRANCIA – RÍO SENA

El paisaje urbano de la Ciudad de París, capital de Francia, se encuentra atravesado por el río Sena. El río con sus puentes, sus barcos e islas, se encuentra ineludiblemente unido a la ciudad.

Es por ello que París planifica varios proyectos a fin de potenciar la relación de la ciudad con el río y sus márgenes. Queremos destacar aquí, algunos de dichos proyectos.

En el año 2017, se daba cuenta de un proyecto (Martínez Gaete, 2017), que abriría un nuevo parque frente al río a fin de sumar 10 hectáreas verdes en sus riberas. El proyecto describe un nuevo parque de 2,5 kilómetros lineales habilitados exclusivamente para los peatones en la ribera izquierda y que se suma a los 4,5 km de parque existentes en la orilla derecha, sumando entre ambos 7 km libres de autos que conectan los principales lugares turísticos de la ciudad y que además se destacan por tener 10 hectáreas de áreas verdes. Además, se lanzará un proyecto similar para la ribera norte con el que se busca aumentar las áreas verdes y crear un nuevo espacio público.

En las siguientes fotos agregadas como Figura 68, se evidencian las obras actuales y las proyectadas en el Parque en la ribera del Sena.



Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo



Figura 68. Fotos del Parque en la ribera del Sena. (Fuente: Martínez Gaete, 19 de mayo de 2017).

Otro de los proyectos que tuvo gran repercusión por su novedad, fue el de la inauguración de piscinas en el Parque de La Villette, como se muestra en la Figura 69, las que se proyectaron para ser replicadas en el Sena para los Juegos Olímpicos 2024.

Para esto, entre las medidas a adoptar se encuentran la construcción de plantas de tratamiento aguas arriba del Sena para eliminar las bacterias, tanques de almacenamiento subterráneo para las aguas lluvias y la instalación de superficies permeables que ayudarán a controlar parte de los desbordamientos durante los temporales. Además, está considerado renovar las conexiones de descarga de aguas servidas de las viviendas que se vuelcan al río. Esto último destaca que las acciones sobre un sector deben ser pensadas en forma integral. Lo que sucede aguas arriba es determinante de lo que sucede aguas abajo de un cauce.

El río se presenta como eje de una cuenca hídrica y la propuesta se realiza respetando la característica indivisible de la misma, concepto que más adelante se ampliará al hablar de los ríos y cuencas como unidad de gestión.



Figura 69. Piscinas en La Villette. (Fuente: Vivienda la Revista de la Construcción, 16 de agosto de 2017).

El Código Civil de Francia establece la figura del Camino de Sirga a lo largo de los ríos navegables y flotables, para la construcción o reparación de caminos y otras obras públicas o municipales³³.

Como antecedente, cabe mencionar que en Francia existían dos institutos relacionados, el camino de sirga propiamente dicho (chemin de halaje) sobre una de las orillas en la que debía dejarse un espacio libre de 7,80 metros para la yunta de bueyes que tiraban de los barcos con un espacio complementario de 1,95 metros y sobre la opuesta la denominada marchepied (chemin de contra halaje) de 3,25 metros libres para los bateleros, pudiendo tomar tierra si las necesidades de la navegación lo exigían (Guardiola, 2017).

Ahora bien, para que las intervenciones mencionadas resulten exitosas, es necesario, en todos los casos, poder acceder a la margen del río a través de un territorio libre y sin ningún tipo de obstrucción.

Para ello, será fundamental en este caso, la aplicación de la figura del Camino de Sirga.

³³ Código Civil de Francia, artículo 650. <https://cursoshistoriavdemexico.files.wordpress.com/2018/09/cc3b3digo-civil-francc3a9s.pdf>

2) CHILE - RÍO MAPOCHO

Otro proyecto que queremos resaltar como un ejemplo de conformación de espacio público con escala metropolitana, es el denominado “Mapocho 42k” Sistema de Parques integrados con ciclopaseo en las riberas del río Mapocho, en Santiago de Chile³⁴.

El principal fundamento de este proyecto es recuperar la potencialidad que tienen las riberas del río, conformando una gran columna vertebral en el sentido Oriente-Poniente que permita conectar geográfica y socialmente la ciudad de Santiago. El proyecto propone consolidar un gran recorrido de uso público y esparcimiento mediante la implementación de un corredor verde o cicloparque.

La propuesta apunta a potenciar la convivencia y movilidad inclusiva y accesible a todas las personas, conectando todos los parques y espacios verdes existentes o potenciales a lo largo del borde, relacionándolos con otros parques o cerros cercanos en una continuidad ambiental, permitiendo consolidar con ello una matriz geográfica y ecológica para Santiago, como principal componente de su desarrollo urbano.

Esta propuesta evidencia el aprovechamiento de los márgenes como herramienta para la conectividad territorial de la cuenca en cuestión, tal como se puede evidenciar en las siguientes fotos agregadas a continuación como Figura 70.

³⁴ El proyecto nació de una investigación aplicada en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica el año 2009 recogiendo los planteamientos del arquitecto Mario Pérez de Arce L.



Figura 70. Imágenes del proyecto Mapocho 42k. (Fuente: imágenes del proyecto. <https://www.mapocho42k.cl/>).

En este caso también, para que la intervención resulte exitosa, será necesario poder acceder a la margen del río.

El Código de Aguas de Chile, establece la servidumbre de camino de sirga como un espacio que los dueños de las riberas están obligados a dejar libre³⁵. Aunque este instituto fue previsto para la navegación o flote a la sirga, su utilización resultará fundamental para la implementación de la propuesta descrita.

³⁵ Código de Aguas de Chile DFL 1122, inciso g) artículos 103 al 106. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=5605>

3) ESTADOS UNIDOS – RÍO WILLAMETTE

Otro proyecto que nos parece importante destacar, es el denominado “Green Loop”, de la ciudad de Portland, Oregón, Estados Unidos, como se muestra en la Figura 71, que consiste en un anillo verde destinado a conectar los espacios públicos de Portland que rodean el río Willamette.

El plan que actualmente está en desarrollo se denomina Central City 2035, el que propone conformar un parque lineal de 9,6 kilómetros que una el lado este y oeste de la ciudad por sobre el río Willamette.



Figura 71. The Green Loop. (Fuente: <https://www.portland.gov/bps/green-loop>).

La idea consiste en construir un sendero mixto que conecte los espacios públicos y los lugares más emblemáticos de la ciudad, a través de un sendero mixto (peatonal y ciclista) para que puedan acceder habitantes provenientes de diferentes sectores y con diferentes necesidades de movilidad (ver Figura 72).



Figura 72. Sendas en el Green Loop. (Fuente: <https://www.portland.gov/bps/green-loop/about>).

Se destaca nuevamente en este proyecto, la conectividad de los espacios como factor preponderante, como así también la humanización de los mismos a partir de la consideración de la escala humana y la preponderancia de los medios peatonales y ciclísticos, con eje en medidas ambientales y de salubridad pública, como se muestra en la Figura 73, referida al puente para peatones y bicicletas de Earl Blumenauer.

Un parque pensado a largo plazo, una obra con continuidad sostenida desde un plan y pensada para trascender más allá de las distintas gestiones gubernamentales.



Figura 73. Puente para peatones y bicicletas de Earl Blumenauer. (Fuente: <https://www.portland.gov/transportation/pbot-projects/construction/congressman-earl-blumenauer-bicycle-and-pedestrian-bridge>).

Aporte del Camino de Sirga a la recuperación y protección de las márgenes de los ríos. Cuenca Matanza Riachuelo

Si bien la intervención aquí descrita no es exclusivamente ribereña, su mención se fundamenta en mostrar un ejemplo de integración y conectividad de las márgenes y del río con el resto del territorio, para lo cual, en este caso también será necesario la existencia de una zona libre.

Al respecto, podemos mencionar que el Río Willamette fue designado en 1988 como uno de los ríos protegidos por la Ley Federal de Ríos Silvestres y Escénicos de Estados Unidos³⁶, por sus valores sobresalientes que incluyen recreación, vegetación, paisajes, calidad del agua, vida silvestre, y aspectos sobresalientes desde los geológico, hidrológico e histórico.

La protección que esta Ley otorga a los ríos incorporados en su listado, determina que no se permita la realización de ciertas actividades o proyectos que puedan ser contrarios a los propósitos de su designación como río silvestre o escénico y establece la obligación de desarrollar planes administrativos que regulen las actividades en las tierras adyacentes.

Por lo tanto, consideramos que, como premisa para la implementación del proyecto aquí descrito, este plan administrativo deberá prever una figura como el Camino de Sirga, que posibilite la liberación del territorio necesario para asegurar el acceso a las márgenes, así como la integración del río con la ciudad.

Para concluir este apartado, los ejemplos mencionados presentan tres casos de mejoramiento de áreas urbanas cercanas o lindantes con cursos de agua. En todos ellos, advertimos que para que dichas intervenciones resulten exitosas, es necesario poder acceder a la margen del río.

Si esos territorios no se encuentran libres o presentan alguna obstrucción, ya sea mediante construcciones u ocupaciones del terreno, esto presentará un conflicto que deberá ser resuelto en forma previa a la intervención a realizar.

³⁶ La Ley Federal de Ríos Silvestres y Escénicos (Federal Wild and Scenic Rivers Act, FWSRA) (Código, título 16, secs. 1271-1287), crea un sistema nacional para proteger los ríos con extraordinarios valores escénicos o recreativos. <https://www.rivers.gov/rivers/willamette.php>