

ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE EL DELTA Y LA METRÓPOLIS DE BUENOS AIRES.

La importancia de los medios naturales para el manejo metropolitano: ¿hacia la metrópolis fluvial?

La proximidad inmediata del Delta del Paraná a Buenos Aires cuestiona su papel para los equilibrios medioambientales y sociales de la metrópolis



La reciente visita en mayo de 2017 a Buenos Aires del urbanista francés reconocido por sus trabajos sobre el Gran París y el Gran Moscú, Antoine Grumbach, volvió a poner de manifiesto la importancia de la “geografía” en la construcción de las áreas metropolitanas, esta construcción ya sea simbólica, de interés común o como base para una planificación integral.

En el caso del área metropolitana de Buenos Aires y del corredor metropolitano que la conecta a la metrópolis de Rosario, este enfoque por los medios naturales abre a una reflexión rica. En efecto, la proximidad del río Paraná, soporte de actividades industriales pesadas, y de su Delta, que alberga una población muy vulnerable, a estas dos metrópolis,

hace que es un elemento clave para la planificación metropolitana. Especialmente destacamos dos dimensiones: la primera ligada al medioambiente, la segunda a la “representación territorial”. Tener en cuenta el Paraná como elemento territorial estructurador permite salir de de la visión meramente funcional o mitificado heredada de la figura del *eje fluvio-industrial*, que impide la comprensión de las lógicas espaciales y de los desafíos sociales y medioambientales en juego en la metrópolis.

La dimensión medioambiental: pensar la metrópolis desde sus medios naturales. El delta del Paraná como espacio abierto

El corredor metropolitano que une las dos metrópolis de Buenos Aires y Rosario se encuentra en la interfaz de dos grandes espacios naturales, la pampa y el Paraná y su delta; este “encuentro excepcional” explica no solo su desarrollo urbano e industrial, sino también su complejidad y vulnerabilidad. A una escala amplia, el delta del Paraná es de una importancia primordial para el mantenimiento de los equilibrios ecológicos, hidrológicos y geoquímicos del Río de la Plata y de las metrópolis de Buenos Aires y Rosario. Además, es un territorio que alberga poblaciones socialmente muy vulnerables, con niveles de NBI extremos. Por lo tanto, los desafíos de una transición hacia un desarrollo equilibrado del delta y del corredor metropolitano son muy grandes.

Para tal transición, el Paraná tiene que ser un elemento central para la planificación metropolitana, considerándolo como espacio metropolitano abierto. El delta inferior es, sin duda, el “verdadero pulmón verde” de la región (Provincia de Buenos Aires, 2007) y las modificaciones inducidas por el cambio climático refuerzan los desafíos de su gestión (Fanchette, 2006; Meyer & Nijhuis, 2014). En efecto, en las regiones metropolitanas, las zonas naturales, en particular los deltas, son afectadas directamente por los cambios planetarios pero están también en posición de aportar soluciones innovadoras, al constituir espacios abiertos indispensables para la durabilidad de las metrópolis. En el caso del delta, se lo puede considerar como una interfaz, una zona de transición entre el eje fluvial industrial y la pampa ondulada, por un lado, y la Mesopotamia menos urbanizada, por otro.

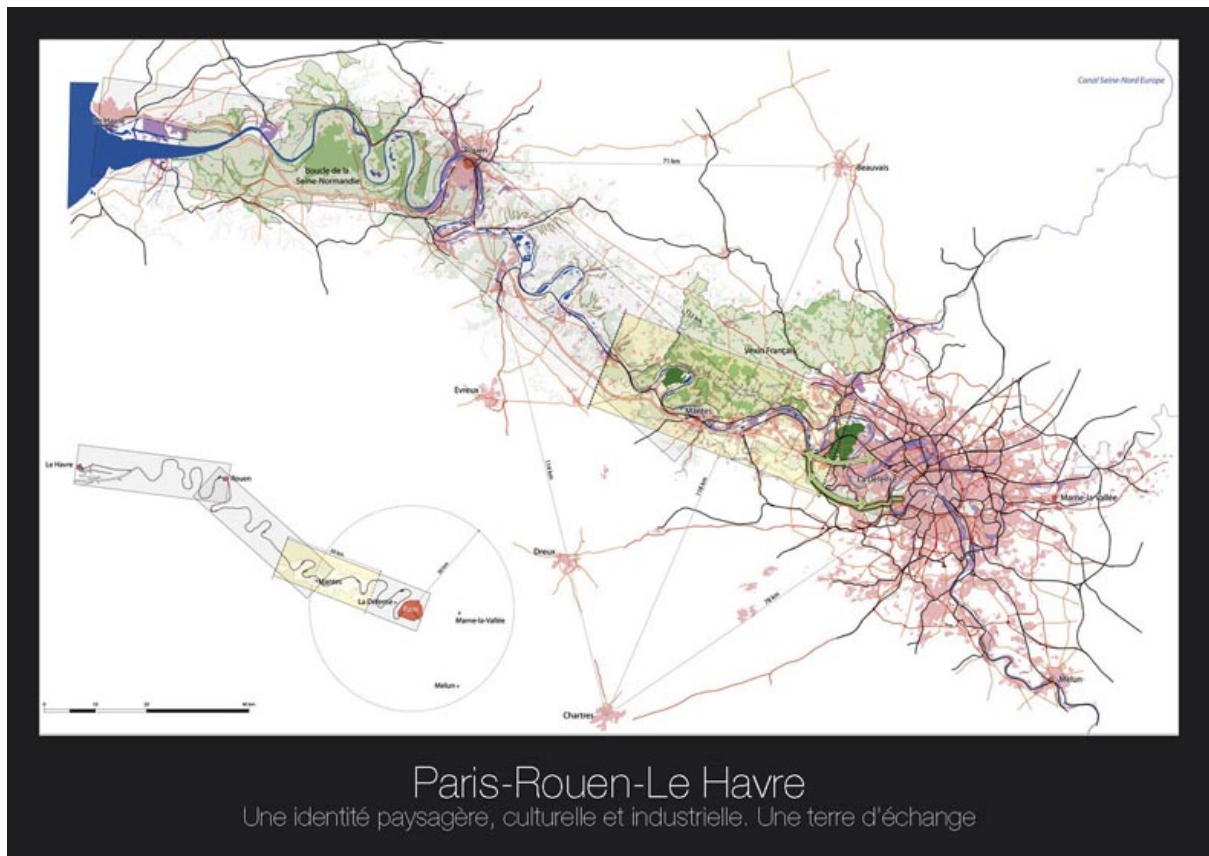
La dimensión de representación visual y mental de la metrópolis

El río Paraná se puede considerar también como elemento central prospectivo de la metrópolis. En efecto, la complejidad metropolitana pensada desde los medios naturales permite la movilización de un imaginario colectivo. De este modo, el río Paraná se inscribe como soporte lineal de la metrópolis y su identidad geográfica coincide con la pertinencia industrial y portuaria.

Como ejemplo, podemos citar a el caso del *Grand Paris* -término impreciso y adueñado por muchos actores y que agrupa varios elementos- que refleja la voluntad de promover la escala metropolitana. Los trabajos del *Atelier International du Grand Paris*¹ permitieron hacer emerger la idea de considerar la metrópolis desde sus márgenes y la inversión de la mirada, para darle una identidad compartida por la mayoría de los actores. Especialmente, la propuesta de Grumbach que considera el Gran París hasta sus puertos de Ruan y Le

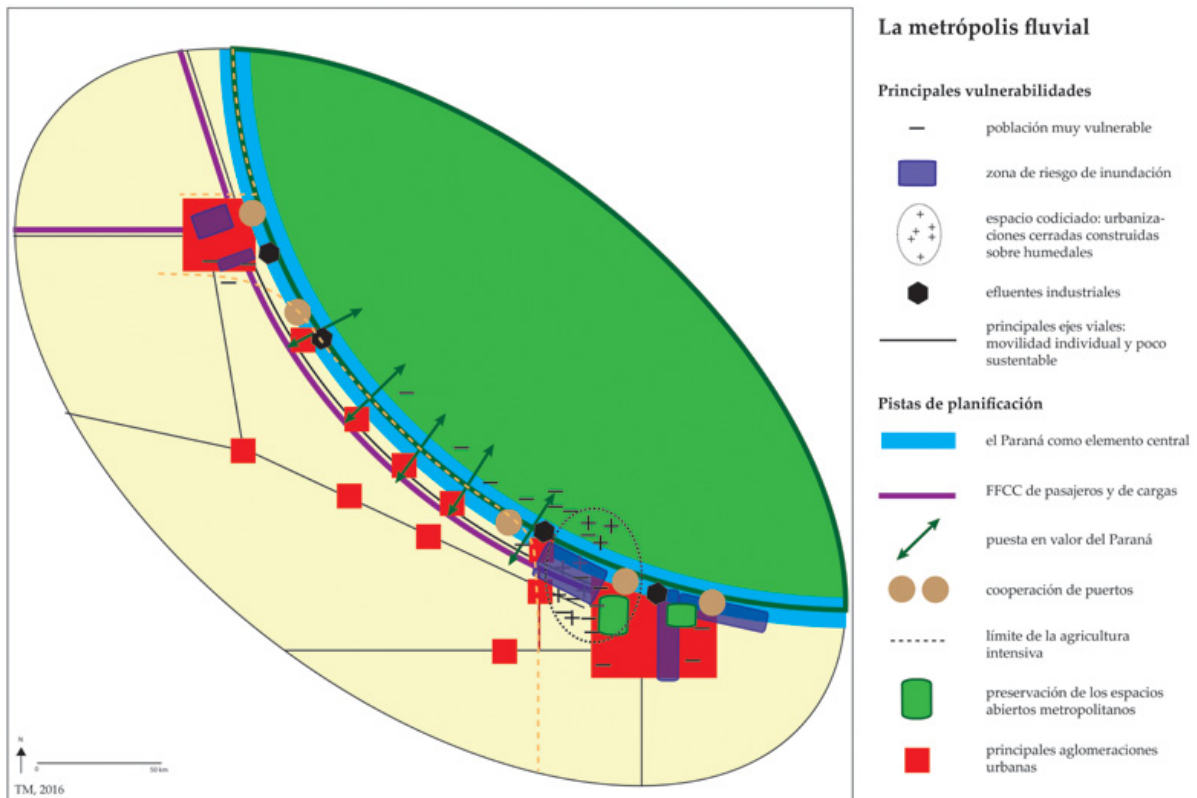
¹ <https://www.ateliergrandparis.fr/>

Havre, a lo largo del Sena es muy eficiente a la hora de ampliar la mirada sobre la metrópolis parisina.



La metrópolis fluvial o la representación metropolitana desde el río

Tomando estas dos dimensiones, proponemos un modelo de planificación metropolitana con la figura de la metrópolis fluvial.



Estamos en capacidad de presentar dos pistas para integrar el Paraná en las reflexiones metropolitanas: crear un sentimiento de pertenencia colectiva y una identidad territorial. De esta forma, el Paraná debe tornarse el marco de una gran metrópolis donde lo urbano y lo natural estén reconciliados, donde no se vea más como un espacio codiciado por actores privados, sino como elemento unificador para todos los actores. El Paraná es el pretexto para pensar una solidaridad entre lo urbano y lo rural, entre el urbanismo intenso y difuso, para pensar la forma de la metrópolis contemporánea en un esquema de metrópolis fluvial, que se inspira en el desarrollo metropolitano lineal proyectado en las décadas 1950 y 1960 pero de manera integrada.

Somos conscientes que todo proyecto de planificación necesita una voluntad y un impulso político, tanto más fuerte cuanto más complejo es el proyecto, pero nos inscribimos en un enfoque prospectivo optimista y de largo plazo.

La primera pista es el fomento de una identidad y de un destino común del territorio metropolitano, a la vez para sus habitantes, los responsables políticos y los actores privados. A diferencia de las dos áreas metropolitanas de Buenos Aires y Rosario, el Paraná abre la opción de convocar una identidad geográfica que articule la sucesión de identidades e intensidades paisajísticas, industriales y urbanas del territorio y que se oponga a la visión política y competitiva de las metrópolis. Los habitantes del territorio, que en buena parte se sienten relegados, podrían entonces “agarrar” su pertenencia a esta unidad, en una “comunidad de destino”, compartida por los que habitan la metrópolis y por los que la conceptualizan y la imaginan. La existencia de una identidad territorial que puede instaurar el Paraná plasma un sentimiento de pertenencia que las estructuras y las visiones

concéntricas del AMBA y del AMR diluyen. De este modo, proponemos convocar a los arquitectos, urbanistas, geógrafos y diseñadores, a través de dos canales: primero, un concurso internacional o talleres para pensar la metrópolis fluvial y, segundo, una identificación de algunos sitios emblemáticos a lo largo del Paraná y lanzar un llamado a proyectos innovadores ahí.

La segunda pista consiste, de manera pragmática; en apoyarse en las estructuras existentes, apostando a la capacidad de movilización alrededor de un proyecto, sin creación de nueva entidad de gestión o de planificación. Otra vez, los municipios y la sociedad civil (las organizaciones de vecinos pero también y sobre todo las universidades, las fundaciones, los consejos profesionales) tienen un papel clave.

El modelo de metrópolis fluvial retoma en parte las propuestas de los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires de 2007 así como las del Esquema Director año 2000 de 1969 con la linealidad metropolitana sostenida por el transporte público y la integración del Delta. Además, el modelo propone integrar el corredor a esta visión y le agrega nuevas dimensiones. Por un lado, el esquema tiene en cuenta las principales vulnerabilidades (poblaciones de pocos recursos y hogares con NBI, principales zonas inundables, espacios ecológicamente frágiles y codiciados por el desarrollo de urbanizaciones cerradas y principales zonas de desecho de efluentes industriales). Por otro lado, frente a ellas, presenta seis pistas de planificación:

- Considerar el Paraná como elemento central de la planificación metropolitana,
- Lo que pasa por su puesta en valor;
- Hacer colaborar y cooperar los puertos: las futuras decisiones políticas en cuanto a la ubicación de las actividades portuarias metropolitanas van a ser capitales para el futuro de la metrópolis, creando un nuevo escenario metropolitano;
- Establecer reglas claras para evitar una agricultura intensiva en el delta;
- Preservar los espacios abiertos metropolitanos, lo que necesita hacer evolucionar el sistema actual de área protegido, poco legible.
- Desarrollar un transporte público masivo, de calidad y accesible a todas las clases sociales, que estructure y “consolide” el corredor. Reafirmamos la importancia del transporte público en la estructuración territorial, si es pensado con un objetivo de eficiencia y de equidad social. El tren es el más indicado para eso, ya que la renovación de las infraestructuras y el mejoramiento del material ferroviario permitirían reactivar una red eficiente e irrigar una buena parte de la población metropolitana.

La figura de metrópolis fluvial permite ir en contra de la lógica jerárquica y centralizadora que se ha impuesto por mucho tiempo; al contrario presenta un sistema reticular y policéntrico en el cual las relaciones interurbanas juegan un papel decisivo. De este modo, la metropolización se ve como un conjunto de territorios circundante al foco metropolitano que ofrecen amenidades y ventajas para la población y las actividades. Así estos espacios le ofrecen recursos a la aglomeración mientras se benefician de las amenidades de la

ciudad central, en una lógica de complementariedad y de articulación entre varios tipos de territorios.

Referencias

Fanchette, S. (2006). De l'importance des liens géographie physique/géographie humaine pour comprendre les risques de submersion des deltas surpeuplés. *Hérodote*, 2(121), 6–18.

Meyer, H., & Nijhuis, S. (2014). *Urbanized deltas in transition*. Amsterdam: Techne Press.

Provincia de Buenos Aires. (2007). *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda.