



7^{mo}
Congreso de
Medio Ambiente

Actas 7mo Congreso de Medio Ambiente AUGM
22 al 24 de mayo de 2012. UNLP. La Plata Argentina

**EL LITORAL MARÍTIMO BONAERENSE COMO
PROBLEMÁTICA AMBIENTAL. PLANIFICACIÓN
PARTICIPATIVA DEL FRENTE COSTERO EN PINAMAR**

**The Buenos Aires maritime litoral as an environmental issue. Participatory
Planning of the Pinamar Coastal Front**

Néstor Bono, Isabel López, Licia Ríos, María Julia Rocca, Miguel Seimandi

FAU – UNLP - La Plata, Argentina. Calle 47 N° 162, La Plata (1900). ciut@fau.unlp.edu.ar
Autor para correspondencia: Bono, Néstor, teléfono 0221-4236587 al 90 (interno 248)
ciut@fau.unlp.edu.ar

Palabras clave: problema ambiental, planificación, participación

Keywords: maritime coast, waterfront, environmental problem, planning, participation

Título abreviado: El Litoral Marítimo Bonaerense como Problemática Ambiental

ABSTRACT

Tourist activities in Pinamar, deployed from mid-twentieth century, produced an exceptional increase of population and occupation of buildings. The proposals were amended so foundational, and it challenged the appeal to give them sustenance. The maximization of economic returns through real estate activity occurred because the environmental consequences of the waterfront development is not considered coastal dynamics.

This fragile area, and tourist use in crisis due to: large parking spaces, the implementation of a road as waterfront, construction of buildings on the beach, and the consequent reduction of free space on exploiting the resource and large erosive effects.

This paper presents a comprehensive intervention proposal for the waterfront of the municipality in 2006 under the Sustainable Development Plan of Pinamar. Its main objective was the reversal of the current model of occupation, operation and use of the beach. In this framework, we identified, formulated and recommended actions for the creation of a specific management agency in charge of the implementation and monitoring of strategies for action.

These strategies, which were part of the proposed intervention, contemplated the removal of buildings on the beach, dune recovery, proper implementation and the beach areas and / or coastline, the implementation of storm drains and sewers, and restructuring of urban mobility and management of the coastal landscape.

The definitions of the intervention were obtained through a participatory process, from the need to promote and enhance a sustainable development model that has the support of all stakeholders. This served to advance a step to the beach to be considered, treated and cared for mutual understanding and agreement providing for the use of planning policies.

RESUMEN

Las actividades turísticas en Pinamar, que tomaron fuerza a mediados del Siglo XX, produjeron un excepcional incremento poblacional y ocupación edilicia que modificó los planteos fundacionales y puso en crisis el recurso playa que les diera sustento. La maximización de la rentabilidad económica a través de la actividad inmobiliaria devino en disminución de la calidad ambiental y degradación de los recursos naturales, porque

la forma de apropiación adoptada por la urbanización del frente marítimo no consideró la dinámica costera. Los grandes espacios cedidos al automóvil particular, la ejecución de una vía como frente costero, la construcción de edificaciones en la propia playa, determinaron una importante reducción del espacio libre, sobre explotando el recurso y generando efectos erosivos singulares, poniendo en crisis este frágil territorio e incluso su propio aprovechamiento turístico.

Se presenta una propuesta de intervención integral para el frente marítimo del partido, realizada en 2006 en el marco del Plan de Desarrollo Sustentable del Partido de Pinamar. Su principal objetivo fue la reversión del actual modelo de ocupación, funcionamiento y explotación del recurso playa. Para alcanzarlo se identificaron, formularon y recomendaron acciones para la creación de un organismo de gestión específico a cargo de la implementación y seguimiento de estrategias de actuación.

Dichas estrategias, que formaron parte de la propuesta de intervención, contemplaron la remoción de las construcciones en playa, la recuperación del cordón dunícola, la implantación apropiada de los espacios de playa y/o borde costero, la ejecución de desagües pluviales y cloacales, y la restructuración de la movilidad urbana y ordenamiento del paisaje costero.

Los avances en las definiciones de la intervención fueron obtenidos mediante la realización de un proceso participativo, a partir de la necesidad de promover y potenciar un modelo de desarrollo sostenible que cuente con el aval de todos los actores. Paso imprescindible para que el recurso playa sea considerado, tratado y cuidado de mutuo acuerdo entendiendo y previendo la utilidad de las políticas de ordenamiento territorial.

INTRODUCCION

Las localidades que integran el actual partido de Pinamar, nacieron –con diferencias-, como emprendimientos conducidos por la iniciativa privada para un desarrollo urbano a largo plazo vinculado a la explotación de la actividad turística con selectividad del segmento del mercado buscado, y con una clara predefinición de las

condiciones urbano-ambientales deseadas. El paisaje natural costero, caracterizado por la existencia de una franja de dunas vírgenes, fue el marco dentro del cual diversos pioneros comenzaron a transformar el territorio convirtiendo el médano en área forestada. Así como distintas fueron las modalidades operativas de la "conquista" de la costa, diferentes fueron los resultados a lo largo de la misma, quedando de este modo supeditado al accionar de los promotores de dichos emprendimientos económicos.

El desarrollo de las actividades turísticas, que tomaron fuerza a mediados del Siglo XX, del mismo modo que en todo el litoral marítimo bonaerense, produjeron un excepcional incremento poblacional y ocupación edilicia que modificó los planteos fundacionales y puso en crisis durante las últimas décadas del siglo el recurso playa que les diera sustento. La expectativa de maximizar la rentabilidad económica a través de la actividad inmobiliaria devino en consecuencias ambientales porque la forma de apropiación adoptada por la urbanización del frente marítimo no consideró la dinámica costera.

Los grandes espacios cedidos al automóvil particular, la ejecución de una vía como frente costero, la construcción de edificaciones en la propia playa, determinaron una importante reducción del espacio libre, sobre explotando el recurso y generando efectos erosivos singulares, poniendo en crisis este frágil territorio e incluso su propio aprovechamiento turístico.

Se presenta la propuesta del Plan Integral del Frente Marítimo del Partido de Pinamar, realizada en 2006 en el marco del Plan de Desarrollo Sustentable del Partido de Pinamar, cuyo principal objetivo fue la reversión del actual modelo de ocupación, funcionamiento y explotación del recurso playa.

El enfoque propuesto busca superar posicionamientos ideológicos extremos, reconociendo conjuntamente la necesidad de redefinir las formas de aprovechamiento y utilización de los recursos, potenciando el desarrollo económico, con equidad social y sustentabilidad ambiental, de modo tal de garantizar la satisfacción de las necesidades de la sociedad actual y de las generaciones futuras. Se toma partido ante uno de los desafíos relevantes de la gestión urbana actual, la búsqueda de un desarrollo territorial que armonice la resolución de las demandas sociales y económicas con los requerimientos ambientales, donde la redefinición de un futuro sustentable implica el diseño de estrategias de producción de conocimiento que incluyan la participación de los actores sociales directamente involucrados en su desarrollo social y económico.

Así, la materialización de espacios de interacción entre el gobierno municipal, investigadores de la UNLP y el conjunto social, permitió el reconocimiento de las ideas, intereses y expectativas futuras de los diferentes actores interesados en el ámbito local (residentes, turistas, empresarios, inversores, ONGs, etc.). Con el aporte de saberes de distintas disciplinas, para interpretarlas y atenderlas desde su especificidad, y articularlas en una visión integrada construida colectivamente, se conformó el marco general de las acciones conducentes a un futuro deseable para el partido de Pinamar. El resultado final constituye un modelo futuro de configuración territorial posible y deseable, que contempla la satisfacción de los objetivos y expectativas de sustentabilidad económica, social y ambiental señaladas.

METODOLOGÍA

Proceso metodológico

La significación que reviste la problemática del área de intervención (frente marítimo del Partido de Pinamar), dada por la relevancia económica del recurso involucrado, la sensibilidad ambiental de la dinámica marítima y sus potencialidades de aprovechamiento urbano territorial, llevó a concebir un plan de trabajo a partir de un encuadre metodológico que incluyó una activa participación de la comunidad. Si bien a lo largo del proceso fue necesario incorporar ajustes, la flexibilidad del planteo original permitió que el desarrollo no se distanciara de las expectativas y objetivos originalmente explicitados. La conducción del proceso –que incluyó una activa estrategia comunicacional (de sensibilización y difusión) que acompañó su desarrollo- estuvo a cargo de un equipo interdisciplinario, actuando juntamente con la Dirección de Planeamiento, Obras y Proyectos, dependiente de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos municipal.

La primera etapa incluyó tareas de recopilación y análisis sistemático de casos antecedentes de localidades marítimas con balnearios de uso turístico recreativo, lo cual permitió extraer valiosas conclusiones acerca de las amenazas procedentes de la presión inmobiliaria y comercial que alteran estos ambientes vulnerables; también capitalizar experiencias para una resolución sustentable, que armonice el mantenimiento de los recursos naturales con las expectativas de desarrollo económico y social. También se realizaron relevamientos de información de aspectos físico-territoriales, registrando y digitalizando imágenes satelitales del Frente Marítimo, y reconocimiento visual y fotográfico -a nivel peatonal-, en temporada alta y baja, para observar las pautas de uso en balnearios y el corredor marítimo.

El otro componente de esta etapa, consistió en la indagación de la opinión de los actores sociales involucrados, mediante: a) una encuesta a turistas durante los primeros meses de la temporada 2006, b) recopilación y sistematización de información existente en medios periodísticos locales y nacionales, c) entrevistas con informantes calificados y d) la realización de talleres con vecinos, representantes de organizaciones locales y propietarios no residentes.

Estas acciones colaboraron a instalar en la comunidad la idea del Plan, su necesidad, finalidades y una modalidad de trabajo. También a recoger las diferentes visualizaciones - de los actores sociales- sobre la problemática e identificar sus ideas para resolverlas. La etapa se cerró con el desarrollo de un Plenario que incluyó la presentación –para su consideración y consenso- de los resultados preliminares del Plan.

En la siguiente etapa, se procedió a profundizar la información de base mediante la realización de un exhaustivo relevamiento de los componentes físicos –naturales y construidos- del área de intervención, y el análisis de sus dinámicas naturales y urbanas, el producto de su interacción, y las problemáticas emergentes. Uno de los resultados centrales de dicho análisis, consistió en la elaboración de un mapa de grados de vulnerabilidad del frente marítimo.

La concurrencia de los resultados precedentes, permitieron la formulación de un marco referencial de la propuesta, incluyendo ideas alternativas sustentables y factibles -desde lo ambiental, económico, legal y urbano territorial-, para una intervención sobre el uso y

ocupación de los espacios públicos y privados y del sistema de movimientos en el área de intervención; contemplando su pertenencia a un contexto mayor: el Partido de Pinamar.

Estas ideas alternativas fueron mapeadas de modo esquemático en diferentes localizaciones del frente marítimo -a fin de favorecer su visualización y verificar su factibilidad-, y confrontadas cuantitativa mediante la asignación diferencial de superficies afectadas a circulación, estacionamiento y playa pública. Estas alternativas fueron presentadas para su conocimiento y evaluación por parte de la comunidad, en el marco del Segundo Plenario, destacándose el logro de consenso entre sectores de distintos intereses, en torno a las ideas generales mencionadas y a la alternativa finalmente seleccionada.

La tercera etapa comprendió la construcción del anteproyecto preliminar del Frente Marítimo en base a los contenidos de la alternativa consensuada, incorporando y adaptando aspectos de las otras alternativas presentadas. En principio, se ajustaron los lineamientos generales para el conjunto del partido inicialmente formulados, y se identificaron los componentes estructurales de la intervención, relacionados éstos con la protección del recurso, el saneamiento integral, las condiciones de movilidad, los usos y ocupación en playa; reconociendo las particularidades y diferencias por localidad. Para delinear su implementación, se avanzó en la caracterización y evaluación de posibles programas para la gestión, identificando acciones prioritarias y una primera estimación de las inversiones necesarias.

En el marco de un nuevo plenario, se realizó la presentación pública de lo producido incluyendo objetivos de la propuesta y las ideas en que se sustenta. El trabajo en el taller participativo permitió la selección de un área prioritaria de actuación y los alcances esperados para su definición, incorporando la necesidad de la creación de un marco de planificación y gestión.

En la última etapa del proceso, se elaboró el anteproyecto definitivo, dando forma al Programa de Gestión de Calidad Urbano Ambiental (PGCUA) del Frente Marítimo del Partido, que consiste en la definición del marco organizativo del plan y su gestión así como las bases programáticas para la elaboración de los proyectos ejecutivos. El producto final del plan contiene lineamientos, objetivos y acciones para los proyectos a realizar -en un conjunto de subprogramas interrelacionados- en el área Prioritaria seleccionada.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El análisis de la problemática del Frente Marítimo, desarrollado conjuntamente entre la comunidad, el equipo técnico y el gobierno de la Municipalidad de Pinamar, permitió conocer los principales problemas que afectan al Frente Marítimo (del Partido y según localidad), –y su ordenamiento según grado de significación-. Así fueron señalados: la erosión costera, las construcciones sobre la playa, la degradación del paisaje, el manejo de costas, la extracción y remoción de arena, la deforestación, la estacionalidad, los desagües pluviales y el tránsito vehicular sobre la playa. Se

especificaron para algunas localidades problemas referidos a : la eliminación del cordón dunícola, la Avenida del Mar y el estacionamiento sobre ella, la integración de la playa con el primer núcleo de manzanas, el uso público de la playa y las condiciones de acceso a la misma, y la conducta del turista frente al recurso.

Con base en este diagnóstico, y del consenso obtenido en torno a las alternativas más adecuadas (se presentaron dos, la A y B) se avanzó en la planificación de la intervención obteniendo como resultados acuerdos en torno a los objetivos e ideas que enmarcaron la actuación, un anteproyecto para el frente marítimo y la programación de las acciones necesarias para alcanzar objetivos y concretar metas derivados del plan.

Acuerdos alcanzados en los talleres y plenarios: objetivos e ideas

Los acuerdos alcanzados permitieron delinear un conjunto de objetivos que se pretenden obtener con la intervención planificada:

1. Potenciar el valor ecológico y económico del recurso playa, controlando su uso y ocupación para no afectar la dinámica natural y el paisaje.
2. Realizar un tratamiento integral del Frente Marítimo, reconociendo las identidades, potencialidades y restricciones de cada localidad.
3. Favorecer la relación entre la ciudad y el mar, priorizando el uso público de la playa, la circulación peatonal, y las infraestructuras, servicios básicos y el transporte público.
4. Contrarrestar los efectos de la estacionalidad, creando adecuadas condiciones de uso para todo el año.

5. Institucionalizar un marco de gestión adecuado para la planificación, administración, evaluación y control del Frente Marítimo.

Estos objetivos pretenden ser alcanzados con la guía de un conjunto de ideas de cambio que versan sobre: a) la ocupación de la playa, b) el sistema de movimientos, c) las áreas para estacionamiento, d) el cordón dunícola, y g) el marco de planificación y gestión, que actuarán conjuntamente para resolver o conducir positivamente las acciones sobre el frente marítimo.

De este modo, la idea general propone la *redistribución de la ocupación en playa* a partir de las siguientes previsiones:

1. Aumentar la distancia entre balnearios y redistribuirlos en todo el frente marítimo.
2. No ubicar balnearios en sectores de Alta Vulnerabilidad.
3. En nuevas urbanizaciones construir a más de 300 m. de la línea de playa
4. Amojonar la línea de ribera y redimensionar la ocupación en playa

La idea general 2 plantea la *reducción de la ocupación en playa* a partir de las siguientes operaciones:

1. Reducir el volumen de los equipamientos en playa: sólo ubicar servicios básicos (baños, administración, snack bar, carpas, sombrillas). Localizar equipamientos y servicios importantes en el frente urbanizado
2. Construir los balnearios según normas IRAM 42100
3. Realizar construcciones en madera sobre pilotes

4. Reubicar los balnearios hacia atrás,
5. Evitar / reducir la publicidad y promociones.

La idea general 3 expone la *re-estructuración del sistema de movimientos* a partir de las siguientes previsiones:

1. Tratar el sistema de flujos del frente marítimo integrado al resto de la ciudad.
2. Mejorar arterias troncales para la circulación.
3. Contemplar sobre el frente calles de servicio aptas para emergencias, servicios básicos y discapacitados.
4. Evitar calles continuas sobre el frente marítimo.
5. Eliminar la avenida costanera o dejarla como está, pero sin pavimentar.
6. Diseñar sendas peatonales y bicisendas según normas IRAM.
7. Crear un sistema de transporte público no contaminante
8. En sectores de alta vulnerabilidad, vereda y calle de servicio con circulación en U, y acceso a playa en cul de sac para descenso de pasajeros y enseres.
9. Alternativa A y B según las particularidades de cada sector.

La idea general 4, prevé la *restricción de espacio para estacionamiento* a partir de las siguientes acciones:

1. Estacionar fuera del sector de playa.
2. Restringir estacionamientos, con tratamiento particular según sector.
3. En lugares con baja y media vulnerabilidad contemplar estacionamiento, y en alta sin estacionamiento
4. Estacionamiento para ascenso y descenso de pasajeros en los Cul-de-sac

5. Estacionamientos a 10 cuadras del mar o en las calles sucesivas después de la del mar, con transporte público para acceder a la playa
6. Controlar la contaminación sonora, visual y ambiental producida por el estacionamiento en la trama urbana

La idea general 5, procura la *Protección y recuperación del cordón dunícola* con las siguientes previsiones:

1. De todas las acciones priorizar la protección y recuperación del cordón dunícola y la playa.
2. Tener en cuenta los estudios realizados por especialistas
3. Cumplir Ordenanza de desagües naturales y remoción arena

Finalmente, la idea general 6, busca la *creación de un marco de planificación y gestión* a partir de las siguientes acciones:

1. Creación de un organismo específico con participación intersectorial e interdisciplinaria.
2. Definir un marco normativo específico para el Frente Marítimo.
3. Definir temas y zonas prioritarias.
4. Implementar campañas de concientización.
5. Asegurar el seguimiento y ajuste permanente del proyecto.

Propuesta: Lineamientos y Anteproyecto preliminar del frente marítimo

El anteproyecto preliminar contuvo la enunciación de lineamientos generales a escala del partido y la elaboración del anteproyecto propiamente dicho para el frente marítimo. Los lineamientos, u orientaciones para las acciones, fueron resumidos en tres enunciados:

El primero, propone *recuperar y proteger integralmente el frente marítimo* a partir de materializar infraestructuras de saneamiento; realizar acciones de recuperación del cordón dunícola; mantener los grandes espacios abiertos del frente costero redefiniendo su uso; y disminuir el uso y ocupación de la playa, y los espacios circulatorios y de estacionamiento.

El segundo, plantea *ordenar el territorio según grados de vulnerabilidad del recurso playa tanto en las etapas de gestión como de transformación territorial*. Las acciones para concretarlo se sustentan en restringir al máximo el uso en sectores de alta vulnerabilidad; reducir la ocupación en los de vulnerabilidad media; y promover los sectores de baja vulnerabilidad.

El tercero, busca *promover un modelo de gestión integral que articule lo público y lo privado*. Para ello se prevé la planificación, administración, evaluación y control del Frente Marítimo; y la implementación de las normas IRAM como marco y práctica de la gestión de calidad.

En la figura siguiente se esquematizan los lineamientos enunciados y su articulación:

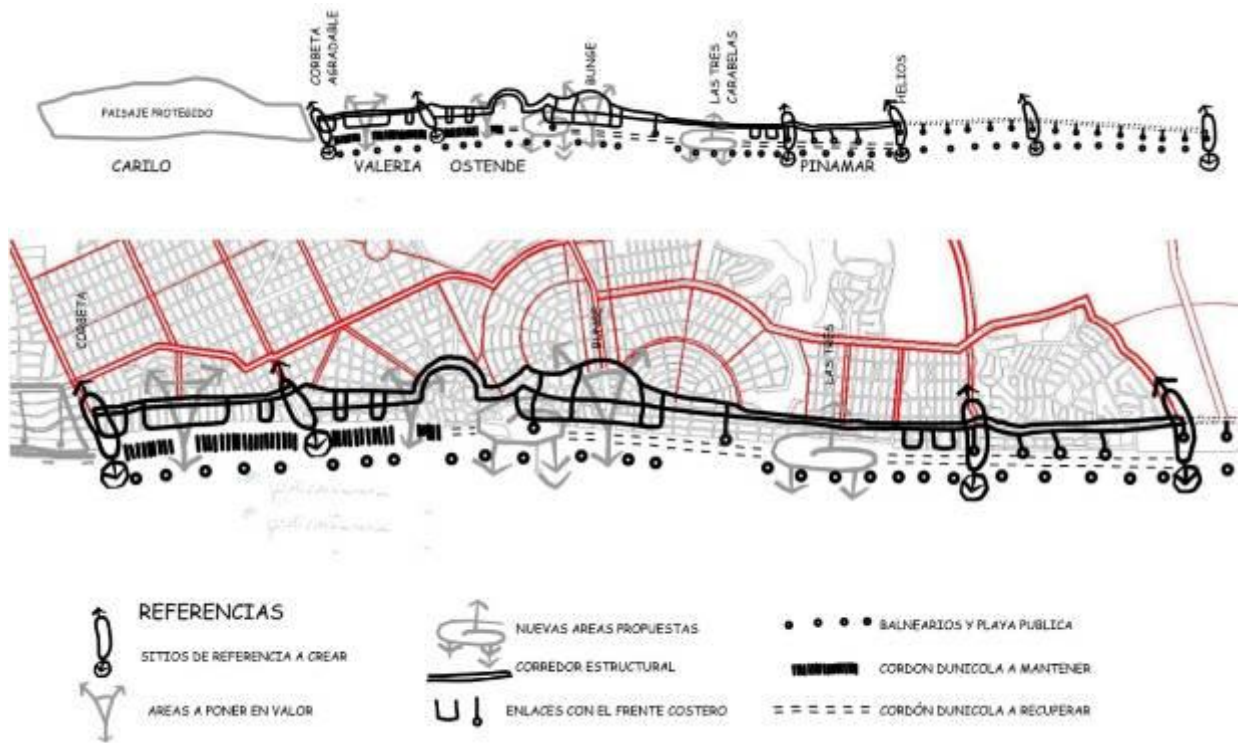


Figura 1. Esquematización de los lineamientos para el frente marítimo del Partido de Pinamar.

Figure 1. Scheme of guidelines for the Pinamar county waterfront.

Los tres lineamientos enunciados funcionan como directrices que orientan e impulsan el anteproyecto permitiendo acercarse al cumplimiento de los objetivos e ideas acordadas para resolver los problemas territoriales del frente marítimo. La figura 2 representa esta propuesta provisional que incluye componentes planificados en forma preliminar, contemplando la articulación entre la estructura circulatoria vehicular y peatonal, los accesos a la playa, los espacios de estacionamiento; el tratamiento ambiental del cordón dunícola; y la distribución de equipamientos y espacios a concesionar contemplando situaciones diferenciales por localidad y áreas dentro de las mismas.



Figura 2. Anteproyecto Integral para el Frente Marítimo de Pinamar.

Figure 2. Integral preliminary plan for the Pinamar maritime waterfront.

Programación de las acciones necesarias

Para delinear la implementación de la propuesta se avanzó en la caracterización y evaluación de los servicios y obras previstas, tendiendo a delinear programas de acción para la gestión. Los Programas y proyectos identificados preliminarmente son ocho, se explican a continuación, y refieren a aspectos interrelacionados vinculados con la gestión, la protección ambiental, las infraestructuras y servicios de saneamiento, el sistema de movimientos, el equipamiento y mobiliario de playa, el diseño del espacio costero, y las normas urbanísticas.

1. *Generación de instrumentos - mecanismos de gestión:* este programa denominado prevé la creación de un organismo de gestión específico para el FM, la revisión de los mecanismos de gestión (concesión, licitación, concurso), la gestión de calidad y seguridad ambiental en balnearios según normas IRAM; el desarrollo de una campaña de concientización y difusión de las problemáticas del FM; y la promoción turística.

2. *Protección y Recuperación Ambiental:* el programa prevé la recuperación y protección de médanos; el tratamiento especial de Sectores de alta vulnerabilidad; y la remoción de las actuales construcciones en playa.

3. *Completamiento de infraestructuras y servicios de saneamiento básico:* el programa prevé, la realización de un estudio de la readecuación de las infraestructuras existentes; el completamiento y extensión de la red de desagües pluviales; el completamiento y extensión de la red de aprovisionamiento de agua potable; y el completamiento y extensión de la red de desagües cloacales.

4. *Reestructuración del sistema de movimientos:* prevé el reordenamiento del tránsito; la concreción del corredor vial de estructuración del frente marítimo y de los enlaces del corredor con la playa; el trazado de sendas peatonales; la demarcación de las áreas de estacionamiento; y la reestructuración del transporte público.

5. *Ordenamiento del equipamiento y mobiliario en playa:* este programa requiere estudios específicos para la programación de la distribución del equipamiento en playa y sitios de referencia, el diseño de tipologías edilicias y equipamientos en playa

(Balneario público y a concesionar) y del sistema de sitios de referencia y mobiliario de playa.

6. *Ordenamiento y mejoramiento del espacio costero*: prevé su diseño paisajístico, iluminación, señalización y Mobiliario.

7. *Readecuación de las normas urbanísticas del frente marítimo*: el programa prevé el ajuste de la zonificación urbana según los objetivos, lineamientos y propuestas del plan.

Desarrollo del Área de Intervención Prioritaria

Luego de esta planificación de las previsiones para alcanzar los objetivos se identificó un área prioritaria de intervención o área programa “Trayecto Bunge – La Retama”, sobre la cual se elaboró el anteproyecto definitivo del plan, poniendo a prueba en ella los programas y proyectos a desarrollar. El Área Programa, propuesta como “área piloto” del Plan, se desarrolla en la porción de territorio de ancho variable que va desde el corredor vehicular paralelo a la costa hasta la orilla del mar, entre las dos calles mencionadas.

A los fines de producir un ordenamiento general del sistema total del frente marítimo para llevar a cabo las estrategias estructurantes que mejoren y recuperen la zona costera,

considerando tres subsistemas a saber: a) Subsistema de integración urbano territorial;
b) Subsistema de recuperación natural y c) Subsistema de recreación en playa.

Ellos se corresponden con tres sub áreas diferenciadas pero complementarias que, ordenadas según una correcta interacción, estarán acondicionadas para realizar actividades públicas de uso y goce de la playa, y/o acciones de protección y recuperación costera a través de actuaciones que recompongan el medio natural donde corresponda admitiendo actividades que produzcan el menor impacto posible. De esto último dependerá que el objetivo sea logrado satisfactoriamente.

Por lo tanto, deberá existir en el plan una necesaria articulación entre las tres sub áreas, además del cuidado y recuperación del recurso para evitar su continuo deterioro.

De forma general se puede decir que estas sub áreas también colaboran otorgando coherencia al anteproyecto en su totalidad: la primera dota de organización a los accesos y egresos de y hacia la playa y el mar propiamente dicho; la segunda, en la recuperación y /o protección del medio natural , según el trayecto que corresponda y los tipos de vulnerabilidad detectados; y la tercera, en facilitar adecuadamente el uso masivo de la playa y el mar como espacio de esparcimiento y recreación y de sostenimiento de los equipamientos y servicios públicos esenciales para tal fin.

Específicamente, la primera se corresponde con el espacio territorial longitudinal que va desde la línea de fondo de los lotes frentistas ubicados al noroeste del llamado “Corredor Vial de Estructuración del Frente Marítimo” hasta la línea interna de la sub área de arena o espacio Natural y/o a Naturalizar - médano a proteger y/o área a

recuperar. Las estrategias estarán dirigidas a facilitar la interconexión entre las distintas localidades desde la ciudad hacia la playa.

La segunda se corresponde con el espacio territorial longitudinal que va desde la línea interna de comienzo del médano o sector natural o a naturalizar, con medidas de protección y/o recuperación- hasta la línea imaginaria más o menos paralela a la anterior de ancho variable que delimita el comienzo de la sub- área delimitada para posibles usos intensivos de playa. Las estrategias deberán mitigar el impacto de la urbanización frente al mar protegiendo los médanos existentes y recuperando arena para contener procesos de degradación y disminución de la playa.

La tercera se corresponde con el espacio territorial longitudinal que va desde la línea exterior de finalización del médano o sector natural o a naturalizar, con medidas de protección y/o recuperación que limita con la playa propiamente dicha y hasta, la orilla del mar. En ella las estrategias estarán dirigidas a redistribuir y reducir los equipamientos posibilitando un aumento de la playa pública en concordancia con la naturalización de la playa.

Sobre la base de los acuerdos emergentes del proceso participativo, se definieron para el Área de Intervención Prioritaria (trayecto Av. Bunge / De la Retama), los lineamientos para los proyectos a realizar en los siguientes subprogramas: 1) Protección y recuperación del FM; 2) Completamiento de infraestructura y servicios de saneamiento básico; 3) Reestructuración del sistema de movimientos; 4) Ordenamiento del

equipamiento y mobiliario en playa; 5) Ordenamiento para el mejoramiento del espacio costero; 6) Readecuación de las normas urbanísticas del FM.

A los efectos de corroborar en el área programa (o Área de Intervención Prioritaria) la espacialización de los lineamientos se representa en las figuras siguientes (figuras 3 a 5) en planta y corte una aproximación de aquellos aspectos particularmente referidos a los subprogramas 1, 3 y 4. Se identifican, además, las distintas unidades de gestión publico/privada resultantes a partir de la aplicación de las pautas y asimismo las diferentes zonas consideradas en la propuesta.

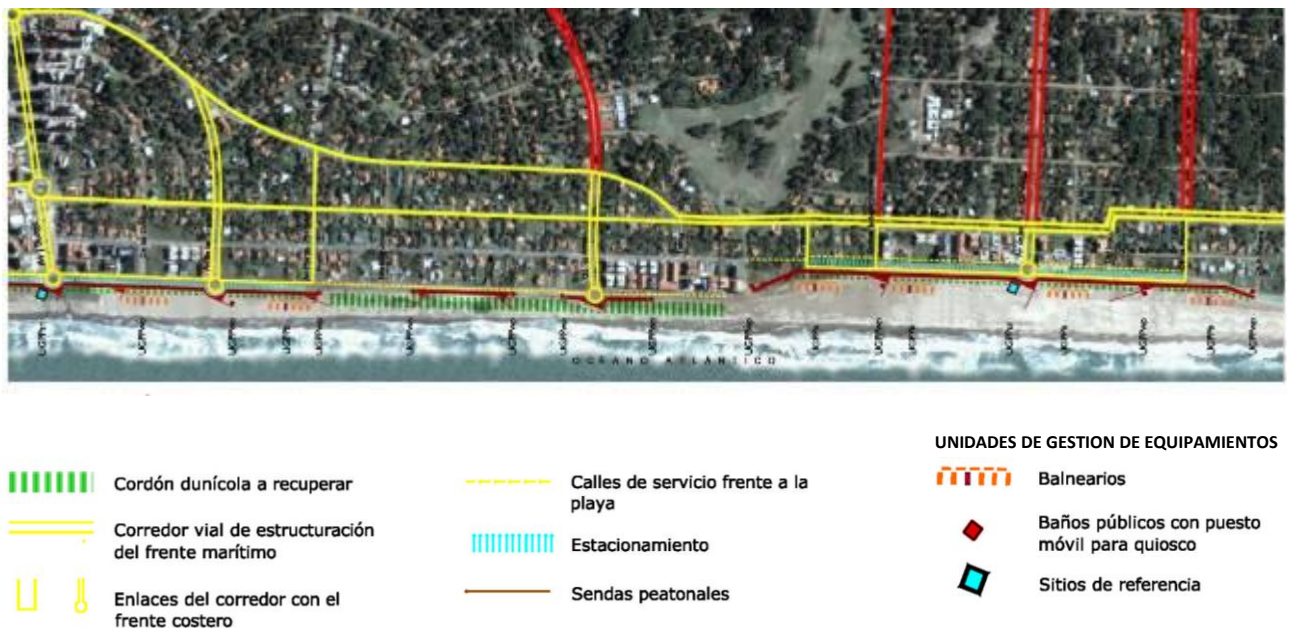


Figura 3. Propuesta para el Área de Intervención Prioritaria.

Figure 3. Proposal for the Priority Intervention Area



ZONIFICACIÓN DISTRITO FRENTE MARÍTIMO		ZONIFICACIÓN ESPACIO DE PLAYA	
U1P	Zona definida por el código vigente	RUFM	Residencial Unifamiliar del Frente Marítimo
U2P	Zona definida por el código vigente	RHFM1	Residencial Hotelero del Frente Marítimo 1
RCU	Residencial Comercial Unifamiliar	RHFM2	Residencial Hotelero del Frente Marítimo 2
		PC	Pinamar Centro
		Pa	Pinamar Norte

Figura 4. Zonificación de Playa en Área Prioritaria.

Figura 4. Zonificación en Area de Intervención Prioritaria

Figure 4. Beach zoning in the Intervention Priority Area



Figura 5. Cortes en el Área de Intervención Prioritaria.

Figure 5. Profiles in the Priority Area to intervene.

CONCLUSIONES

Partiendo del reconocimiento de la complejidad que significa la implementación del Plan Integral del Frente Marítimo de Pinamar, fue necesario identificar un conjunto de acciones que dieran lugar a proyectos “fundantes” en torno a las distintas estrategias, y que de este modo viabilizaran su posible concreción desde la gestión municipal.

Para la recuperación ecológica se determinó prioritaria la remoción de las construcciones en Sectores de Alta Vulnerabilidad; conjuntamente con la realización de enquinchados en la playa y de infraestructuras de saneamiento pluviales en el FM, y cloacal ampliando la red y/ realizando las conexiones para el equipamiento de playa.

Con respecto a la materialización del Corredor vial Estructurante del Frente Marítimo se plantea la necesidad de definir políticamente su implementación entre tres alternativas 1) sólo en área urbanizada; 2) en área urbanizada más área a urbanizar y 3) sólo en área a urbanizar (La Frontera).

En relación a la Relocalización de unidades balnearias y playas públicas, las acciones prioritarias estarían dirigidas a realizar licitaciones para la concesión de las unidades de servicio integrales; de las unidades de baños públicos; de los Sitios de Referencia; y del equipamiento y mobiliario público.

La definición de este conjunto de acciones en el marco del proceso participativo permitió avanzar sobre decisiones más precisas y consecuentemente en posicionamientos encontrados entre los distintos actores, incluido el gobierno municipal.

Culminada esta etapa de formulación del Plan en el marco de un proceso de gestión planificada participativa, que permitió instalar la preocupación e interés por el tratamiento del frente marítimo y construir acuerdos mínimos sobre su transformación, puede afirmarse que la misma constituyó un avance significativo pero no suficiente. Prueba de ello es que aún a la fecha no se ha dispuesto por parte del Municipio ningún cambio que atienda la problemática. Contrariamente la ocupación de la playa se incentiva del mismo modo que la urbanización, sin el acompañamiento de infraestructuras y equipamientos adecuados.

Si bien el proceso presentado incluyó la participación de distintos sectores político partidarios que lo avalaron, los cambios políticos resultantes de los procesos electorales, sumada a la falta de decisión política de hacer propios los resultados obtenidos debilitaron la posibilidad de dar curso a la propuesta.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barragán Muñoz J M. 2005. *La Gestión de las Áreas Litorales en España y Latinoamérica*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz.
Disponible en:
<http://minerva.uca.es/publicaciones/asp/docs/obrasDigitalizadas/barragan.pdf>
- Bertola GR & Cortizo C. 2005. Transporte de arena en médanos litorales activos y colgados del sudeste de Buenos Aires. *Rev. Asoc. Geol. Argent.* [online], 60 (1): 174-184

- Bono N, Rocca MJ, Seimandi MA & Ríos L. 2006. Sustentabilidad y Ordenamiento Territorial: El caso del Partido de Pinamar. *Revista 47 al Fondo*, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata, Marzo, 13: 82- 89
- Dadon J & Matteucci S (eds). 2002. *Zona Costera de la Pampa Argentina*. Editorial Nobuko, Buenos Aires: 194 p ISBN: 978-987-584-230-4
- División de la Protección del Medio. 2005. *Hacia una gestión sostenible del litoral español*. . Ministerio del Medio Ambiente, España, Documento. P 1 - 62. Disponible en:
http://www.observatoriodelitoral.es/subido/documentos/ordenacion_del_litoral/documentacion/estatal/espana/dn01.pdf
- FEE (Foundation For Environmental Education). 2006. *Premios al mejoramiento del entorno costero: el ejemplo de la Bandera Azul*. Proyecto Regional para el Desarrollo del Producto Turístico del Programa del Sector Turístico del Caribe, P 1 - 34. Disponible en:
<http://www.onecaribbean.org/content/files/spFEEManualSPFINAL.pdf>
- Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, Unidad Interministerial Proyecto FREPLATA (2004): Primer Taller de Manejo Costero Integrado: Hacia un Plan de Manejo de Costas Bonaerens, Mayo 19-21st, 2004, San Clemente, Partido de la Costa, Provincia de Buenos Aires: 91 p
- Isla FI, Cortizo LC & Turno Orellano HA. 2001. Dinámica y Evolución de las Barreras Medanosas, Provincia de Buenos Aires, Argentina. *Revista Brasileira de Geomorfologia*, 2 (1): 73-83
- Talesnik D & Gutiérrez A. 2002. Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar. Pontificia Universidad Católica de Chile. *EURE*, Santiago de Chile. [online] 28 (84): 21-31. Disponible en:
<http://www.eure.cl/numero/transformaciones-de-frentes-de-agua-la-forma-urbana-como-producto-estandar/>