

VIII Jornadas de Jóvenes Investigadores
Instituto de Investigaciones Gino Germani
Universidad de Buenos Aires
4, 5 y 6 de Noviembre de 2015

CUBEROS, Javier y FUENTES, Ariel Rodolfo

IIGG, FSOC-UBA / IIGG, FSOC-UBA y CONICET

Graduado (Cuberos), estudiante de doctorado (Fuentes)

ajcuberos@gmail.com arielrodolfo Fuentes@gmail.com

Eje 6 Espacio social, tiempo y territorio

El “camino de sirga”: una perspectiva sociológica sobre su historia y su actualidad

Palabras clave: usos del suelo, camino de sirga, ribera, Vicente López, planificación urbana.

Resumen:

Los antiguos “*caminos de sirga*” (frangas de terrenos disponibles para el remolque de los barcos a través de sogas y bueyes) representan un concepto controversial a nivel jurídico: ¿pertenecen al propietario ribereño, o bien son de dominio público y deben disponerse para usos de interés general? Recientemente, estas porciones de costa fueron reducidas de 35 a 15 metros a través del artículo 1974 del nuevo Código Civil, generando una serie de debates sobre su carácter legal su historia y su futuro.

Si bien el camino de sirga no era respetado en todos los casos, creemos que es este un nuevo escenario: desde lo legal se permite su reducción, presagiando, quizás, su próxima disolución. ¿Es un emergente del avance del capital privado y la especulación por sobre los márgenes de potencial uso público?

INTRODUCCION

Camino de sirga. El dueño de un inmueble colindante con cualquiera de las orillas de los cauces o sus riberas, aptos para el transporte por agua, debe dejar libre una franja de terreno de quince metros de ancho en toda la extensión del curso, en la que no puede hacer ningún acto que menoscabe aquella actividad. Todo perjudicado puede pedir que se remuevan los efectos de los actos violatorios de este artículo.

ARTÍCULO 1974 - Código civil y comercial argentino;
entrado en vigencia el 1° de agosto del 2015

Los antiguos “*caminos de sirga*”, las franjas de terreno disponible para el remolque de los barcos -originariamente- a través de sogas y bueyes, representan hoy un concepto controversial a nivel jurídico: ¿pertenecen al propietario ribereño, o bien son de dominio público y deben disponerse a usos de interés general? Recientemente, estas porciones de costa fueron reducidas de 35 a 15 metros a través del artículo 1974 del nuevo Código Civil y Comercial, generando una serie de debates sobre su carácter jurídico, su historia y su futuro.

Si bien el camino de sirga no era ni es respetado en todos los casos, creemos que actualmente existe un nuevo escenario para esta figura. Desde el campo de lo legal se ha permitido su reducción, presagiando, quizás, su próxima disolución. ¿Es un emergente del avance del capital privado y la especulación por sobre los márgenes de potencial uso público?

El camino de sirga ha sido ampliamente estudiado desde lo legal, mas no desde la sociología; nos proponemos, entonces, un primer acercamiento. Esta investigación se enmarca en el proyecto SI HyC-48: “*Estudio histórico de la costa del corredor Vicente López-Tigre y continuación del estudio de las formas de interacción social en Victoria, San Fernando*”, dirigido por Celia Guevara y con sede en el Instituto de Arte Americano Mario J. Buschiazzo

(FADU-UBA). Nuestra investigación, de carácter preponderantemente exploratorio, se enmarca en un análisis más amplio, dedicado a las transformaciones territoriales y la interacción entre sectores sociales de la Zona Norte de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Vale mencionar que este avance es exploratorio desde lo teórico, buscando generar un corpus de información con el cual enfrentar el campo.

Breve contexto epocal: conflictos ambientales y transformaciones del territorio urbano

El reciente cambio del estado de situación de la costa ribereña al que hacemos referencia en este trabajo, articulado está con transformaciones epocales que exceden al caso de nuestro país en particular.

Según David Harvey (1996), las respuestas científicas, políticas y normativas que el capitalismo ofreció a los problemas ambientales de los últimos dos siglos se concentrarían en ofrecer soluciones ex-post, concentradas en no irrumpir la acumulación, la maximización de la ganancia ni la propiedad privada, y sustentadas en la creencia de que cualquier daño ecológico es reversible: Harvey denomina a esta corriente “visión estándar”, uno de cuyos pilares sería el reconocimiento de la incapacidad del mercado para internalizar los costos externos referidos a la degradación ambiental -tornándose necesaria, aunque sólo en caso de daños serios, la regulación estatal-.

Según Harvey, este movimiento sería eventualmente sucedido por el discurso de la justicia ambiental, menos susceptible a la cooptación tanto gubernamental como por parte de intereses privados (1996: 389), un principio de rectitud moral “innegociable” frente a los marcos normativos y los poderes económicos, permitiendo eventualmente la articulación de una “economía moral” que propone tanto responsabilidades colectivas como una amplia capacidad de autodeterminación cultural y política. El movimiento de justicia ambiental reconoce -siguiendo al modelo biocéntrico, que propone que toda actividad humana debe ser considerada por su potencial impacto ecosistémico- que las ciudades son un espacio con numerosos problemas ecológicos y muchas de sus principales luchas son, por lo tanto, de carácter

específicamente urbano. Se ha esforzado por rescatar antiguas luchas que destacaban tanto la alienación de la vida urbana con respecto a la naturaleza como las imbricaciones de la justicia ambiental y la justicia social en la vida citadina (Harvey, 1996: 395), demostrando asimismo las nuevas complejidades acarreadas por los nuevos patrones de consumo, transporte y urbanización.

En América Latina, los nuevos conflictos ambientales -asociados según Sabatini (1997) a una crisis de gobernabilidad- habrán de nuclearse alrededor de la exportación de recursos naturales y de patrones novedosos de desarrollo urbanístico. Este autor destaca que no sólo surgirán en ciudades pequeñas, sino también en grandes urbes en las que los usos del suelo se transformen, generando nuevas externalidades, entre los cuales se cuentan las consecuencias ambientales; estas no son siempre reversibles, y por lo tanto la valoración monetaria de una eventual restauración puede quedar fuera de discusión en determinados casos-. La poderosa injerencia capitalista sobre el mercado inmobiliario y la masificación del transporte automotor privado, entre otros factores, le estarían quitando “vitalidad” a la urbe en tanto estructura de las más variadas actividades humanas. Sabatini (1997) considera, incluso, que la zonificación homogénea de ciertos sectores de la ciudad ha generado exclusión, desintegración y polarización social, derramando además sus efectos sobre servicios como el transporte urbano. Sabatini insiste en el “*carácter político*” de los conflictos ambientales, relativizando el impacto que tanto los factores técnicos como los juicios científicos puedan ejercer sobre su devenir. Asimismo, la distribución de la riqueza generada por un proyecto trascendería los meros reclamos de tono ambiental; la necesidad de crecimiento económico de una comunidad puede jaquear en ocasiones los reclamos de cambio social. La conflictividad ambiental situaciones de indefinición o ambivalencia para los entes involucrados, incluyendo los principales responsables de la planificación urbana. En el marco de una penetración inédita de la economía en el desarrollo del territorio (en no menor medida debido a la condición de fuente de ganancias adquirida por el espacio urbano), la planificación aparecería como instrumento destacado en la consecución de una posibilidad (no siempre efectiva) de mejoría en la calidad de vida y una disminución de los riesgos ambientales.

El camino de sirga: genealogía del concepto y definiciones generales

El camino de sirga nació con un sentido del uso social del espacio alrededor del año 1870 en base a la necesidad de remolcar, o “*sirgar*”, barcos a vela -cuya movilidad dependía fuertemente de los vientos- con gruesas cuerdas denominadas *maromas*. El camino de sirga había sido definido como una *restricción al dominio* en el artículo 2639 del Código Civil previo a la más reciente modificación (cuyo inciso quinto fue derogado por la Ley 17.711, en Abril de 1968). Según el mencionado artículo 2639, “*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*”.

Esos espacios quedaron durante mucho tiempo por fuera del uso posible que el Estado les hubiera dado y del usufructo por parte del capital inmobiliario sobre aquellos. Si esa “*restricción al dominio*” entrase en desuso por cambios tecnológicos y de uso social del espacio (las embarcaciones comerciales de hoy cuentan con nuevos métodos de propulsión, existencia de muelles públicos), aquella restricción podría quedar obsoleta, haciendo que esas tierras vuelvan a un juego de intereses más amplio. La propiedad de las franjas ribereñas pertenece formalmente a los privados; ahora bien, la restricción al dominio *vuelve un espacio privado en público* limitando su disponibilidad para destinos de uso individual. El sustento de esta restricción al dominio era una causa histórico-social y, hoy día, aquel se ha desmoronado por motivos principalmente tecnológicos.

El camino de sirga y el nuevo Código Civil y Comercial

El nuevo Código Civil y Comercial, efectivizado el 1° de Agosto de 2015, reduce la extensión del camino de sirga y elimina sutilmente su potencial como espacio de movilidad pública a través de su artículo 1974, estipulando al respecto que “*el dueño de un inmueble*

colindante con cualquiera de las orillas de los cauces o sus riberas, aptos para el transporte por agua, debe dejar libre una franja de terreno de QUINCE (15) metros de ancho en toda la extensión del curso, en la que no puede hacer ningún acto que menoscabe aquella actividad” y que “todo perjudicado puede pedir que se remuevan los efectos de los actos violatorios de este artículo”. Cabe destacar que la existencia del camino de sirga estuvo supeditada, históricamente, a la navegabilidad de cada curso de agua, resultando inexistente para los casos en los que la circulación permanente de embarcaciones no fuese una opción física.

Una figura relacionada, mas no homónima, es la de la *línea de ribera*, establecida como una cota “*de carácter variable y dinámico*” cuya “*demarcación tiene la función de delimitar el dominio público del Estado y a la vez de servir de deslinde de las propiedades contiguas*”, y cuya “*determinación y fijación por parte de la Provincia de Buenos Aires no merece cuestionamiento*” (Decreto 10391/87). La principal variable para su delimitación constó de las extensiones de tierra ocupadas por las aguas durante las crecidas medias ordinarias (artículo 2340, inciso 4), aunque han existido importantes disgresiones legales y técnicas al respecto por la contradicción en relación a la definición otorgada por el artículo 2577 (“*línea a la que llegan las más altas aguas en su estado normal*”). Mientras que el “camino de sirga” es una figura legal que define una restricción al dominio privado (la propiedad sigue perteneciendo a los propietarios individuales), la “línea de ribera” delimita una extensión de tierra que le pertenece al Estado.

Resumiendo, entonces, hoy el camino de sirga son los 15 metros que comienzan a partir de la línea de la ribera y se adentran en el espacio costero. Frente al nuevo escenario presentado por el nuevo Código Civil (Ley 26.994), el camino de sirga se ha reducido en su extensión efectiva, perdiendo casi el 60% de su superficie. Algunos analistas especializados consideran a esta transformación como una de las privatizaciones del espacio público más grandes de la historia argentina.

¿Cómo se pudo lograr sancionar tal cambio y obtener legitimidad, exceptuando una serie de resistencias puntuales -la mayoría de las cuales se habrían gestado fuera de la Región Metropolitana de Buenos Aires? Podemos citar varios aspectos que, consideramos hipotéticamente, permitieron este avance privativo:

- Desconocimiento generalizado sobre aspectos histórico-legales de la temática, que provocó una baja conflictividad frente a la sanción del nuevo Código Civil.
- Bajo conocimiento de la normativa en general por parte de la ciudadanía.
- Baja participación de la ciudadanía en la definición de la planificación urbana (fenómeno generalizado).
- Normativa relativamente laxa en la redacción del nuevo Código Civil.

En anteriores trabajos (Cuberos y Fuentes, 2013 y 2014), en los que investigamos los terrenos hoy “vacantes” del ferrocarril de Victoria (San Fernando, Buenos Aires), corroboramos que aquellos espacios se mantuvieron relativamente por fuera del mercado y de la planificación del territorio y, por ello, se prestaban hoy día a un escenario de disputa. Creemos que lo que sucede frente al cambio de la normativa del camino de sirga posee matices de similitud con aquel fenómeno.

El camino de sirga desde una perspectiva sociológica

La restricción al dominio que el camino de sirga brinda convierte un espacio privado en público -desde su uso social, no desde su propiedad efectiva-, limitando la disponibilidad para destinos de uso individual. El sustento de esta restricción al dominio es una causa histórico-social. Hoy, aquel sostén ha perdido valor por cambios principalmente tecnológicos de la navegación y las embarcaciones. Este caso presenta la posibilidad de diversos caminos. Por dar un ejemplo, en el Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la cuenca Matanza- Riachuelo, podemos ver un intento del Estado por hacerse de aquellos espacios:

*“(…) Uno de los ejes del Plan Integral de Saneamiento Ambiental de la Cuenca Matanza- Riachuelo es el relativo al ordenamiento ambiental del territorio de la Cuenca, a través del diseño de un plan maestro de ordenamiento consensuado con las jurisdicciones correspondientes y la intervención directa en el territorio. (...) Que como parte de dicho ordenamiento ambiental del territorio de la Cuenca es necesario el establecimiento de un área de **uso público** adyacente al cauce principal de los ríos Matanza y Riachuelo y sus afluentes, constituyéndose la misma en un corredor ambiental que **puede coincidir con el camino de sirga**”.*

<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/160000-164999/162878/norma.htm> (La **negrita** es nuestra)

En la reducción de la extensión del camino de sirga hay una intencionalidad velada. Es evidente la potencial extensión de tendencias ya identificadas en -por ejemplo- San Fernando y porciones de Tigre, a municipios que habían exhibido hasta hoy una menor permeabilidad frente a las transformaciones de espacios públicos de tradicional utilización pública. La construcción de barrios y urbanizaciones cerradas para personas de alto poder adquisitivo sobre los espacios costeros es un fenómeno profundamente investigado (Pintos, 2012; Ríos, 2006; Ríos y Pérez, 2008). La renta urbana diferencial que los municipios obtienen por parte de estos emprendimientos es la clave para comprender el impulso y aceptación de este gigantesco avance privativo, con su potencial reducción del espacio público, aunque sea hoy difícilmente perceptible a nivel empírico, por lo reciente del cambio normativo,

“Creo que nuestro mayor logro es habernos preparado para el progreso. Si no hubiésemos aceptado las inversiones privadas, hoy seríamos como Moreno, una enorme villa miseria” - declaraciones de Ricardo Ubieta, en 2005, a la revista Tigris. Disponible online en:

http://actualidaddetigre.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7620:transformar-la-naturaleza-en-una-trampa-mortal&catid=54:suplemento-flor-de-ceibo&Itemid=75

Los instrumentos de gestión territorial estarían mostrando una creciente consideración de los espacios costeros. Todos los municipios de la Región Metropolitana de Buenos Aires, por ejemplo, cuentan con proyectos urbanos que, a pesar de la variedad de casuísticas verificable, se relacionan en general a una potencial valorización de la costa y a una priorización del tema en las respectivas agendas: las cuencas de los ríos Matanza y Reconquista y las áreas costeras de los ríos Luján y Del Plata se transformaron en áreas de gran interés para los municipios implicados. Un caso prototípico, por la rehabilitación impulsada del espacio costero y la formidable valorización del suelo que resultó de aquel proceso, es el del municipio de Vicente López.

Si bien el anterior Código Civil custodiaba formalmente 35 metros de camino costero, esta normativa no era siempre respetada. El retroceso del Estado frente a sus responsabilidades de gestión y de planificación del territorio permitió que muchas veces esas tierras fueran ocupadas no sólo por grandes emprendimientos inmobiliarios, también urbanizaciones informales se asentaron en las costas, a pesar de los peligros cotidianos y la disminución en la

calidad de vida de sus habitantes. La ausencia del Estado generó entonces, por un lado, un negocio frente a la privatización del espacio costero y, al mismo tiempo, una acentuación de la marginalidad urbana, al renunciar el Estado a su labor en la construcción de vivienda digna para las personas en aquella situación de vulnerabilidad.

Derechos colectivos, espacios públicos y usos sociales del espacio

Al disminuir el camino de sirga no sólo se pierden metros cuadrados efectivos de espacio público sino que se renuncia colectivamente a la posible potencia del mismo. Como hemos visto previamente en este artículo, por transformaciones tecnológicas el camino de sirga dejó de servir al uso social al que originalmente fue destinado: el remolque de barcos propulsados a vela. Si es verdad que el derecho debe responder a los cambiantes escenarios de la vida humana, podemos pensar que, si bien el sustento que otrora el camino de sirga poseía ya no existe, hoy es otro el escenario y es diferente el uso social al que hoy responde (o al que podría responder).

Es ampliamente reconocida la necesidad de incentivar la construcción de nuevos espacios públicos para el urbanitas; por otra parte, el compromiso del Estado es un requisito indispensable para que la ciudad alcance su condición de “*ámbito integrador de espacios urbanos privados y públicos que condicionan la calidad de vida de cada persona*” (Fuentes, Liljesthröm y Robert, 2015: 604).

Si bien la situación técnica de la navegación portuaria ha cambiado, haciendo que el camino de sirga sea obsoleto para su función primitiva, la potencia del espacio que el camino de sirga -aún hoy- acumula, es la posibilidad de ser transformado en un espacio efectivamente abierto y público por derecho normativo, necesario y urgente en una sociedad que presenta restricciones en el desarrollo de sociabilidades (Guevara ét. al., 2014), y en permanente densificación física y demográfica.

“Nada ha cambiado en la Constitución Nacional, las Constituciones Provinciales y los Tratados Internacionales, los cuales son preeminentes al Código Civil (...) la Preeminencia del Derecho Público sobre el Derecho de los particulares queda incólume. El art. 17 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos sigue admitiendo que se puede privar de la propiedad privada, de un modo no arbitrario. Sigue exactamente igual el principio de Derecho Humano que dice: “>La Ley puede subordinar tal uso y goce al interés general (...)

En relación al urbanismo, el nuevo Código Civil se encuentra desequilibrado, garantizando nuevos derechos reales a las nuevas necesidades del mercado, pero no facilitando en nada la situación de quienes no son propietarios (ni siquiera incorporó las soluciones de la llamada ley Pierri, que regularizó infinidad de títulos). Pero entendemos también que las relaciones entre el urbanismo y el Código Civil no serán lo que queríamos, pero explicitan mucho más las preeminencias públicas y colectivas por sobre las facultades de los privados”.

Hernán Petrelli, en *Café de las Ciudades* N° 144. Disponible online en: http://www.cafedelasciudades.com.ar/politica_144_2.html

La figura normativa del espacio público costero debe ser fortalecida para una mejor calidad de vida del ser urbano. El enlazar a ésta con la figura de derechos colectivos puede ser una buena estrategia para la defensa de estos espacios hoy en disputa y para la construcción de una mejor calidad de vida urbana. No es menor el considerar que, además de la protección de los espacios, debe existir un acompañamiento de las dependencias estatales, fomentando el uso social del espacio costero en una ciudad en permanente expansión, considerándolo no accesorio sino como fundamental el fortalecimiento de la calidad de vida urbana.

Colofón

Este artículo representa nuestro primer acercamiento a un fenómeno cuyas expresiones más claras son todavía muy recientes. La producción académica no ha realizado avances mayores aún sobre el caso en particular, y los principales emergentes sobre la temática se identifican en debates legales y técnicos con escasa visibilidad pública.

El siguiente paso en este proyecto es el de construir una triple casuística, concentrada en tres municipios geográficamente sucesivos de la Zona Norte de la RMBA: en orden de cercanía a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se trata de Vicente López, San Isidro y San Fernando. Este último ya fue analizado por integrantes de nuestro equipo en “*Victoria, ciudad de fragmentos*” (Cuberos y Marks, 2012); pretendemos avanzar sobre los municipios de San Isidro y Vicente López para generar una perspectiva holística acerca de la profundidad del fenómeno en este corredor.

A grandes rasgos, en vuelo de pájaro, podríamos pensar que, en SAN FERNANDO los espacios costeros se encuentran fuertemente privatizados, más allá de la existencia -siempre resaltada por las municipalidades divergentes- de las “costaneras públicas” (Cuberos y Marks, 2012). En SAN ISIDRO se habría mantenido una mayor actividad de la “vida costera”, aunque con avances privados registrados recientemente (Gallego, 2012) y casos de envergadura mediática como la del Bosque Alegre. Durante las últimas décadas las costas de San Isidro habían sido deliberadamente forestadas, destacándose como hito la creación de una reserva ecológica municipal, primera de su tipo cuando se formalizó hacia octubre de 1988. En VICENTE LÓPEZ según hemos podido registrar -de manera informal- mantiene actividades públicas relativamente intensas en la costa a pesar de los avances privados: en 2011 se inauguró el controvertido Vial Costero, un paseo de 2.5 kilómetros de extensión cuya realización se encontró con encendidas resistencias por parte de numerosos vecinos.

Referencias

Cuberos, Javier y Ariel Rodolfo Fuentes (2013): “Usos del suelo y barreras urbanas. Un estudio de caso: los terrenos vacantes de la estación Victoria, Provincia de Buenos Aires”. En *III Encuentro Internacional Teoría y práctica política: Estado, política y transformaciones sociales en América Latina*. Universidad Nacional de Mar del Plata.

Cuberos, Javier y Ariel Rodolfo Fuentes (2014) “Usos del suelo y barreras urbanas: los terrenos ferroviarios de Victoria, provincia de Buenos Aires”. En *Contribuciones Científicas Gaea*, Volumen 26, 30° Aniversario. Pp. 105-119. Noviembre de 2014. Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. ISSN: 0328-3194.

Cuberos, J. y Marks, D. (2012). Victoria, Ciudad de fragmentos: Barreras urbanas y el carácter privativo de los espacios públicos. Trabajo de crítica e investigación socio-urbana sobre la zona Estación Victoria y aledaños. Unidad de Investigación: Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo (IAA) Facultad Arquitectura y Urbanismo UBA. Código del Proyecto: SI HyC-21.

Cuberos, J. y Marks, D. (2013). Transformaciones en los espacios públicos: Victoria como un caso de estudio. X Jornadas de Sociología, UBA, Mayo 2013. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2000). Plan Urbano Ambiental, Documento Final. Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental.

Espínola, Antonio - “Especial para la época” - Diario Goya- <http://laciudad.com.ar/ribera-y-camino-de-sirga-diferencia/>.

Fuentes Ariel Rodolfo, Moira Liljesthrom y Federico Robert (2015): “Ciudad, discapacidad y pobreza: la necesidad de considerar y priorizar a los grupos de mayor vulnerabilidad en la efectivización del Derecho a la Ciudad”. En *Informe 2015 sobre Derechos Humanos en Argentina* del Centro de Estudios Legales y Sociales. Siglo XXI, Buenos Aires. ISBN: 978-987-629-539-0.

Guevara, C. et al. (2013). Trabajo de crítica e investigación socio -urbana sobre Victoria, San Fernando. Artículo presentado al Seminario de Crítica IAA-FADU-UBA, 26 de Abril de 2013. Instituto de Arte Americano, Ciudad Universitaria Pabellón III Piso 4, CABA. FADU-UBA.

Guevara, C. et al. (2014). “Mi barrio es el paraíso, el infierno son los otros: Interacción y fragmentación socio-espacial en Victoria, San Fernando (RMBA), 2014”. En *Argumentos - Revista de crítica social*. N° 16, 2014. Pp. 98-140. Buenos Aires. ISSN: 1666-8979.

Harvey, David (1996): *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Oxford: Blackwell, Pp. 366-402.

Pintos, Patricia y Patricio Narodowski: (2012): La privatopía sacrílega. Efectos del urbanismo privado en humedales de la cuenca baja del río Luján. Imago Mundi, Buenos Aires.

Ríos, Diego (2006): “Cambios en la producción del espacio urbano residencial en la periferia de la ciudad metropolitana de Buenos Aires. Un estudio de caso en el municipio de Tigre”. En *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol . 21, Núm. 3 (63), PP. 701-729.

Ríos, Diego y Pedro Pérez (2008): “Urbanizaciones cerradas en áreas inundables del municipio de Tigre: ¿producción de espacio urbano de alta calidad ambiental?”. En *Eure* (Vol. XXXIV, No 101), pp. 99-119. Santiago de Chile, abril de 2008.

Sabatini, F. (1997): “Conflictos Ambientales y desarrollo sustentable en las regiones urbanas”. *EURE*. Santiago de Chile; Vol. XXII, N°68. Págs. 77 a 91.

Segura Salas, H. M. (2001a). Historia de San Fernando Oeste. Buenos Aires: Municipalidad de San Fernando.

Segura Salas, H. M. (2001b). De Punta Chica a Victoria Historia de una localidad San Fernandina. Buenos Aires: Municipalidad de San Fernando.

Segura Salas, H. M. (2001c). Virreyes en San Fernando desde 1805 hasta nuestros días. Buenos Aires: Municipalidad de San Fernando.

Sociedad Central de Arquitectos, CAPBA y MSF (2004). Concurso Nacional de ideas urbanísticas sobre áreas vacantes en el partido de San Fernando: Cuadro de Estación Victoria Barrio Crisol. Argentina. SCA. [DVD]. SCA, 2004. [Mayo 2011].

Sociedad Central de Arquitectos -SCA- (2008): Concurso Nacional de anteproyectos para el Frente Ribereño de San Fernando.