

## LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA Y LA IDENTIDAD DE LOS SITIOS

### El caso de la franja costera sur de la Región Metropolitana bonaerense

Cecilia Pascual

Resumen

*La creación de una gran obra de infraestructura, por ejemplo una autopista, produce un gran cambio en el uso de la tierra. Con frecuencia una determinada zona rural de la periferia de la ciudad se urbaniza, sin contar con ningún tipo de planeamiento. En la construcción de las infraestructuras de nuestras ciudades se crea un espacio público, habitualmente, desprovisto de belleza e indiferente a su entorno, a la calidad de vida de los habitantes y al probable desarrollo de su paisaje. Este hecho testimonia la manera obsoleta en que se conciben las ciudades y también, la crisis actual de la infraestructura urbana, provocando conflictos con el medio y pérdida de identidad.*

Palabras clave: *infraestructura - identidad - paisaje cultural - sustentabilidad.*

---

#### INTRODUCCIÓN

El desarrollo de un país, tanto en los aspectos social y cultural como en el económico, demanda espacios idóneos para alojar todas las actividades productivas o recreativas, así como para el suministro de servicios que hagan estos espacios habitables y funcionales.

Por ello, para lograr la densificación de la población, se hace necesario desarrollar instalaciones que ayuden a la naturaleza en ese permanente proceso de producción de alimentos y asimilación de desperdicios. Sistemas de drenaje, suministro de agua potable, iluminación nocturna y transporte, como también la construcción misma de obras públicas, como plazas, teatros, escuelas; espacios que conforman los equipamientos y el mobiliario urbano, son abarcables dentro del término *infraestructura*.

Las obras públicas<sup>(1)</sup> constituyen el sustento de la urbanización y organización de la sociedad, la que luego, al conformarse en un cuerpo armónico, produce el desarrollo de las artes y las ciencias. Esta vinculación es a tal grado estrecha, que no puede concebirse una sociedad moderna, educada, culta, productiva y organizada sin el aporte que le brinda la infraestructura.

Pero algunas intervenciones sobre el territorio, aplican modelos incompatibles con los recursos espaciales y culturales locales, provocando conflictos con el medio y la pérdida de identidad de las ciudades. A fin de evitar este tipo de consecuencias no deseadas parece conveniente aplicar también el concepto de sustentabilidad, como proceso complejo que contempla la gestión global de los recursos a fin de asegurar su durabilidad, permitiendo conservar el capital patrimonial natural y cultural.

El desarrollo humano sostenible es el resultado de la transformación consciente, deliberada y gradual de todos y cada uno de los elementos que hace parte de la cultura de una determinada sociedad. La ciudad sostenible deberá ser expresión y garantía del espacio público y de los intereses colectivos e individuales, al igual que de la libertad, la democracia y derechos igualitarios en su uso y consumo. La ciudad sostenible, como proyecto global de la sociedad, sólo puede construirse en un escenario abierto, democrático y público, donde la razonabilidad logre institucionalizar el juego de las fuerzas económicas, sociales, culturales y políticas, sobre la base del libre contrato entre seres iguales, expresando los fundamentos éticos en las normas del derecho, con el estado como garante de la racionalidad colectiva (Larochelle, 2001:9).

#### DEFINICIONES DE LAS VARIABLES EN ESTUDIO

Podemos definir la ciudad como un sistema espacial de múltiples actividades colectivas. Según Lewis Mumford, *"la ciudad es un lugar en el cual se condensa la tradición social y donde las posibilidades de continuo intercambio elevan a un alto potencial las actividades humanas"* El conjunto de actividades humanas dinámicas, interrelacionadas por flujos variables en el tiempo y localizadas en equipamientos adaptados a las necesidades de su desarrollo, conforman la ciudad (Vigliocco, 1991).

Entonces, el espacio urbano se conforma mediante ese conjunto de actividades localizadas en el suelo (espacios adaptados) y vinculaciones que entre ellas se realizan a través de diversos canales y que convergen en una deter-

minada posición con cierta perdurabilidad en el tiempo. Dentro de estos espacios adaptados encontramos dos componentes denominados: los “usos de la tierra” y la “infraestructura”.

La *infraestructura* está dada por los servicios que conforman sistemas de apoyo a esas áreas funcionales básicas, integrado por instalaciones, conductos, cañerías, redes y elementos que configuran un tejido en parte aéreo, en parte subterráneo y en parte ideal. Estas redes de infraestructura, por lo general, presentan cierta rigidez que condicionan el desarrollo urbano, pero son esenciales para el eficaz desempeño de una actividad humana localizada (Vigliocco, 1991).

*“Las infraestructuras, están comprendidas en el espacio público, si entendemos a este último como un paisaje multiforme llamado anteriormente, “obra pública”. Este cambio de terminología nos indica un cambio en la manera que entendemos el espacio público y conduce a repensar el espacio urbano y, consecuentemente, el rol del paisajismo en él. El concepto de infraestructura incluye a todos los espacios usados para el transporte público: ferrocarriles y sus estaciones; autopistas; caminos y sus aceras; líneas de subterráneos y sus entradas; estaciones y túneles; también, las líneas de gas, electricidad, teléfono, telecomunicación, iluminación pública y sistemas de agua”* (Balmori, 1998).

Podemos decir, que el espacio público es un paisaje cultural<sup>(2)</sup>, una expresión integradora de los elementos de diversas magnitudes que entran en la composición del ámbito social construido. Los espacios representan o reflejan la evolución de valores culturales, normas y actitudes del hombre. Cuando se definen, además, por una estrecha asociación con un grupo de personas, evento o período de gran relevancia y significación histórica se constituye en paisajes culturales históricos. (Arias Incollá, 2002)

El término paisaje crea la imagen de representación de la naturaleza, de los elementos naturales, tanto sea de las plantas, los animales, la tierra, el agua, etc. muy lejos de considerar elementos artificiales construidos. El término urbano representa la pérdida o sustitución del paisaje natural, expresa el predominio o es sinónimo de elementos artificiales.

En cuanto al interés de los paisajes, los podemos dividir en dos categorías según una oposición naturaleza-artificio. Por un lado, los sitios naturales, no modificados por intervenciones humanas y preferentemente deshabitados y en estado salvaje. Por ejemplo, desiertos, saltos, selvas. Por otra parte, los paisajes claramente

definidos y creados intencionalmente por el hombre, los que pertenecen al patrimonio cultural, como parques y jardines históricos, creados en un momento particular de la historia y por autores notorios (Larochelle, 2002).

El paisaje natural posee en sí mismo la capacidad de procurar el bienestar y calidad de vida a sus habitantes. La naturaleza concede esas virtudes permitiendo libertad de acción, dejando que el hombre la transite, se sirva de ella y le procure sus objetivos: la observación, el bienestar y su disfrute. En ocasiones aparece el paisaje urbano mezclado con el paisaje natural. Cuando el espacio y la actividad urbana se desarrollan en grandes sitios verdes, áreas rurales, bosques, de esa forma se puede decir que la ciudad se ruraliza o, que los espacios urbanos se naturalizan conformando de esa manera una excelente trama verde que influye positivamente por su calidad mejoradora, la salubridad y aumento de la calidad de vida.

Las urbanizaciones, autopistas o grandes infraestructuras suelen ignorar o soslayar el hecho que cuando se desaloja a la naturaleza y los elementos naturales de sus lugares originales o se los modifica para dichas implantaciones, tarde o temprano ella vuelve a tomar su lugar. Las zonas verdes dentro o próximas a la trama urbana son sumamente frágiles, continuamente atacadas por especulaciones económicas o intereses y cuando sucumben, el alto valor adquirido hace imposible su recuperación.

Un concepto aplicable para el control de las transformaciones en los paisajes sería el de identidad<sup>(3)</sup>. Su valor patrimonial responde al hecho de que los paisajes humanizados participan en la construcción de las identidades colectivas y, aunque éstos estén sometidos a procesos de transformación continuos, los ámbitos construidos pueden conservar a través del tiempo una identidad reconocible. El mayor desafío del ordenamiento urbano y territorial consiste, en conciliar las transformaciones necesarias del entorno construido con la salvaguarda de los caracteres esenciales y distintivos que fundan la identidad de los lugares (Larochelle, 2002).

#### **EL CASO DE LA FRANJA COSTERA SUR DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES**

El presente trabajo se plantea como continuación y profundización en la investigación del estudio de la sustentabilidad del paisaje a partir de integrar obras de infraestructuras, como en este caso la autopista La Plata-Buenos Aires, con sitios de interés cultural y áreas naturales a pre-

servar de la región. A pesar de ser ésta una vía rápida de circulación, tomando el concepto de vía verde se aprovechará la accesibilidad a la costa, considerándola como un conector regional de sitios de interés.

Como definiremos y reconoceremos sitios de interés y áreas a preservar, debemos hablar de patrimonio, término que tiene su origen en el vocablo latino "*patrimonium*" y significa todo lo que se recibe o hereda de los padres. El patrimonio cultural está formado por bienes, tangibles e intangibles, producidos intencionalmente por el hombre, que resultan de testimonios de la historia, el arte, los valores, creencias, organización social, formas de vida, tradiciones, hábitos y costumbres de un grupo humano determinado (Amarilla, et al, 2002).

Consideramos al patrimonio construido como el conjunto del territorio humanizado producto de las relaciones históricas entre las comunidades, sus actividades y sus lugares, éste comprende: los edificios, el tejido urbano, las ciudades, los paisajes culturales y los pueblos, las estructuras territoriales y los grandes ecúmenos humanos. El carácter más significativo del patrimonio construido que constituye el reflejo de la evolución social y cultural de las sociedades, sostiene la memoria colectiva de los grupos sociales de quienes cuenta la historia y sitúa la vida. Identificar las permanencias estructurales de un lugar o paisaje equivale a evaluar su grado de transformabilidad (Larochelle, 2002).

Tanto para los hombres como para los grupos sociales, la pérdida de la memoria acarrea pérdida de identidad. La conciencia implica la capacidad de relacionar la experiencia del presente con los recuerdos del pasado y los sueños del futuro. Para defender nuestro patrimonio cultural debemos restaurar el carácter reconocible de los lugares que han perdido su identidad, desnaturalizados por intervenciones en ruptura con sus procesos históricos de formación y de transformación. Toda intervención en un ámbito natural o construido debería tratar de conciliar las transformaciones necesarias del entorno existente con la salvaguarda de su identidad.

Cuando nos acercamos al área de estudio, notamos los problemas ocasionados por falta de un estudio del sitio y el olvido de la identidad.

La construcción de la autopista La Plata-Buenos Aires, dividió a las ciudades por las que pasa, en dos áreas totalmente separadas, limitando la relación río-ciudad, incrementando las inundaciones al ser un tapón a los desagües de la ciudad y fomentando el desarrollo de las famosas

urbanizaciones cerradas al ser un área en el que convergen diferentes intereses (Fig. 1 y 2).

El borde sur del Área Metropolitana de Buenos Aires revela, en general, la existencia de suelos decapitados por extracción de sus capas superiores (cavas), que sirvió para la construcción de la mencionada autopista, para terraplenes, rellenar tierras inundables, etc. También revela extensiones de tierra degradadas por la disposición de basura domiciliar y de residuos industriales, sin ningún tipo de control ambiental. Existen áreas urbanas consolidadas, pero el paisaje posee también numerosos lotes baldíos, asentamientos ilegales de villas miseria, barrios cerrados, clubes náuticos, instalaciones industriales, obradores de empresas viales y finalmente, áreas naturales con especies vegetales y animales, actualmente abandonados, sitios degradados sin ningún tipo de consideración por los impactos ambientales (Fig. 3 y 4).



Figura 1: Vista del canal Pereyra desde la autopista La Plata-Buenos Aires hacia el río.



Figura 2: Asentamiento precario a los lados de la autopista.



Figura 3: Presencia de una cava en Villa Elisa: producto de la extracción de materiales para la construcción de la autopista.



Figura 4: Canal Baldovinos que cruza perpendicularmente la autopista, al fondo la Selva marginal de Punta Lara: áreas naturales degradadas.

Los partidos de Quilmes, Berazategui, Ensenada y La Plata están unidos por la Autopista La Plata-Buenos Aires. Pueden distinguirse dos zonas bien diferenciadas a partir de ella, una zona alta consolidada urbanamente con localidades que se fusionan: Quilmes, Berazategui, Hudson, Plátanos, Villa Elisa, City Bell, Gonnet, Tolosa, La Plata; y otra zona baja ubicada desde la autopista hasta el Río de La Plata, que es la franja costera sur con bañados que no han podido ser absorbidos por el uso residencial, salvo con asentamientos precarios. Es en esta zona donde se ubican los sitios de interés como las áreas naturales a preservar o los lugares con identidad cultural por su patrimonio construido.



Figura 5: Reserva Provincial Hudson



Figura 6: Costanera de Quilmes.

Distinguimos como Áreas Naturales: la Reserva Natural y Selva Marginal de Hudson (Fig. 5); el Parque Pereyra Iraola, la Selva Marginal de Punta Lara y el Parque Ecológico Municipal de La Plata.

Y como sitios de interés cultural: la Ribera de Quilmes, con su avenida costanera (Fig. 6); el balneario de Punta Lara -futuro asiento de la cabecera del Puente Colonia que unirá Argentina y Uruguay-; Ensenada y Berisso -partidos ubicados sobre la costa del río-; la Zona Franca; el Puerto, el Parque Industrial Berisso y parques náuticos y deportivos Río Santiago.

## CONCLUSIONES

El contexto teórico sucintamente presentado subraya la importancia de las grandes obras de infraestructura en el mantenimiento de la identidad de los sitios. Aunque estén sometidos a procesos de transformación continuos, los ámbitos construidos y los paisajes culturales, pueden conservar a través del tiempo una identidad reconocible. El mantenimiento de una identidad reconocible en el tiempo se debe a la existencia de permanencias estructurales que aseguran la continuidad en el proceso de formación y de transformación en razón del hecho de que los elementos más antiguos han sido generadores de las formas posteriores o las han condicionado (Larochelle, 2002).

Se puede concluir que el área de estudio es un ambiente que se encuentra amenazado en su sustentabilidad por usos que la degradan o sustituyen y requiere, por lo tanto acciones de conservación y recuperación.

La comprensión del sistema territorial es el primer paso hacia el entendimiento de los distintos procesos de transformación del hábitat. A este fin es necesario identificar y analizar la evolución de la organización del medio físico – espacial y de las variables intervinientes en su proceso histórico. Las ciudades deben contemplar los espacios abiertos y naturales, de manera de preservar la naturaleza y el paisaje como atributos significativos para el alcance de una mayor calidad de vida.

El paisaje es tan singular como el hombre y en consecuencia, en él radica buena parte de la identidad local, cultural y territorial. En ese sentido, él puede constituir, además, un importante capital para el desarrollo. Los recursos locales pueden ser la base para el alcance de la sustentabilidad y el mantenimiento de la identidad de los sitios, dentro de la evolución del territorio.

## BIBLIOGRAFÍA

- Amarilla, B., et al, 2002: "Desarrollo Sustentable del Patrimonio Rural. El turismo en las estancias bonaerenses". LINTA. Entrecornillas S.R.L. La Plata, Buenos Aires.
- Arias Incollá, M., 2001: "Paisajes culturales. Simbiosis e integración". **Actas del Seminario "Patrimonio Paisajista: turismo y recreación."** LINTA-CIC.
- Balmori, Diana, 1997: "Espacios públicos / Obras públicas". **Actas del Seminario "Los Jardines históricos y su trascendencia en el nuevo paisajismo"**. LINTA .
- Brundtland, G, et al., 1987: "Our Common Future". World Commision on Environment and Development, Oxford University Press, Oxford.
- Cappannini, D. Y V. Mauriño, 1996: "Suelos de la zona litoral estuárica comprendida entre las ciudades de Buenos Aires al norte y la Plata al sur". Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA). Buenos Aires.
- Ceballos, G.,1994: "Uso turístico y recreativo del Parque Pereyra Iraola". En: Anales 94. LINTA-CIC.
- Etulain, J. C. Y López, I., 2001: "Crecimiento y oportunidad. La metrópolis de Buenos Aires". En: **Premio Anual Arquitectura, Urbanismo, Investigación y Teoría. CAPBA.** La Plata. Buenos Aires.
- Henríquez de Fernández, D., 2000: "Rehabilitación y renovación de áreas verdes recreacionales con valor escénico". **Actas del Seminario "El Arte y la Ciencia en el desarrollo del Patrimonio Paisajista"**. LINTA-CIC. La Plata: 21:31.
- Klaasen, I.T. y Jacobs, M., 1999: "Relative location value based on accessibility: application of a useful concept in designing urban regions". En: **Landscape and Urban Planning**. Vol. 45 No. 1 Elsevier Science, Netherlands.
- Larochelle, P., 2002: "Lectura de los paisajes culturales y el mantenimiento de la identidad de los sitios". **Actas del Seminario "Nuestro Patrimonio Paisajista: los Paisajes Culturales"**. LINTA-CIC. Entrecornillas. La Plata. Buenos Aires.
- M. A. Hurtado. M. Cabral, J. E. Giménez y M. Da Silva, 1992: "Cavas. Degradación ambiental producto de la actividad extractiva". En: "**La Plata: de la ciudad antigua a la ciudad nueva. Sueños y realidades**". LINTA - Municipalidad de La Plata.
- Vigliocco, Miguel Angel y Raúl Horacio Meda, 1991: "Estructura urbana y uso del suelo. Aplicación a ciudades bonaerenses". Edición de Civilidad, Buenos Aires. Argentina.

## NOTAS

- (1) *Obra pública*: se entiende como aquella creada para prestar un servicio público, definido como aquel al que todo miembro de la sociedad tiene acceso irrestricto, sea éste ofrecido por un ente público, privado o particular.
- (2) *Paisajes culturales*: son aquellos lugares que claramente representan o reflejan, a través de patrones de asentamiento o uso a lo largo del tiempo, la evolución de valores culturales, normas y actitudes del hombre (Arias Incollá, 2001).
- (3) *Identidad*: el hecho para una persona de ser tal individuo, de poder ser igualmente reconocida como tal sin ninguna confusión gracias a los elementos que la individualizan: esos elementos. La *identidad de los lugares*: de idéntico (en el tiempo), que permanece en el mismo individuo a pesar de los cambios construidos (Larochelle, 2002).

