

## RECUPERACIÓN DE LOS ESPACIOS VACANTES LINEALES DEL FERROCARRIL EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD DE LA PLATA

María José Falcioni

### Resumen

*En los últimos años, las periferias han adquirido importancia dado el crecimiento acelerado y la evolución de las ciudades metropolitanas. Por su falta de planificación son un continuo urbano densamente poblado con baja calidad ambiental. Las nuevas intervenciones en el diseño del paisaje apuntan a espacios intersticiales, vacíos urbanos, y áreas obsoletas, que se encuentran degradadas. Estos ámbitos son posibles áreas libres a rehabilitar como espacios públicos que satisfagan las necesidades sociales y contribuyan a la mejora del paisaje urbano. La propuesta del trabajo intenta equilibrar la relación de espacios verdes entre la periferia y el casco urbano. La recuperación y rehabilitación de los vacíos verdes contribuirá a crear un sistema verde dentro de la periferia.*

**Palabras clave:** espacio público - calidad urbana - periferia - espacios lineales - recuperación ambiental

### 1. El tratamiento del espacio público durante el siglo XX

#### Europa y Estados Unidos

Tras la primera guerra mundial, Europa debió reconstruir sus ciudades. Ello condujo a la búsqueda de nuevos modos de vida y a la realización de programas para la reorganización de la ciudad industrial. La mecanización, los nuevos medios de producción y los transportes habían transformado la morfología de la ciudad existente (Curtis, 1986:159). Aparecen en la historia del urbanismo distintos modelos con el fin de alcanzar el ideal de una ciudad equilibrada para el desarrollo humano. Podemos mencionar dos proyectos de ordenamientos espaciales:

- El culturalista busca su inspiración en el pasado. De carácter nostálgico, privilegiaba las necesidades espirituales sobre las materiales, el progreso era reemplazado por la cultura. Este modelo preserva la naturaleza en estado salvaje y posee límites precisos, el orden orgánico se expresa en la irregularidad y asimetría.
- El progresista de índole racional acude a la ciencia y la técnica para responder a las necesidades de ordenamiento territorial, que se aplicaría con independencia del momento histórico, sitio geográfico y sociedad. Esta nueva tipología urbana caracterizada por un gran espacio libre preexistente con unidades construidas en un amplio y verde vacío sin conformar una entidad nueva ni adquirir el carácter de urbano (Contin, 2000: 11-12) (Choay, 1979: 15).

Estos desarrollos urbanos fueron antecedentes para los nuevos modelos del Movimiento Moderno que implementó el "zoning" basado en la división de la ciudad en diferentes partes para ser tratadas genérica e independientemente. La

ciudad como problema se descompone en zonas, de manera que funcione como una máquina productiva. "De esta manera, el delirio máximo del racionalismo lleva a intentar planificar la inmensa complejidad de la ciudad mediante su descomposición en estructuras formales y funcionales simples" (Montaner, 1997:69).

Le Corbusier, en la "Ville Contemporaine" para tres millones de habitantes de 1922 y la "Ville Radieuse" de 1930, intentaba hallar un equilibrio perfecto entre el hombre y la naturaleza. Ellas aportaban mayor espacio público transformado en un gran plano verde, con las plantas bajas libres de los edificios y la calle elevada sobre pilotis (Curtis, 1986: 164-165) (Fig. 1).

Le Corbusier fundamenta con estas propuestas la formulación de la Carta de Atenas (1933) tratada en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM). Ella establece que: *el sol, el verdor, el espacio, son las tres materias primas del urbanismo*. El crecimiento de las ciudades fue devorando las superficies verdes. Este alejamiento cada vez mayor de los elementos naturales aumenta en la misma proporción que el desorden de la higiene (La Carta de Atenas, 1957: 53). Se determina una nueva relación con el objeto basada en una concepción austera y racional de la belleza, que responde a la imagen del hombre tipo, cuyas necesidades básicas se analizan en el marco de cuatro funciones: habitar, trabajar, recrearse y circular (La Carta de Atenas, 1957: 129-130). En esta primera etapa, el movimiento moderno tuvo una obsesión por el objeto aislado. Como consecuencia la ciudad se convirtió en una sumatoria de objetos conspicuamente dispares tan problemático como

la ciudad tradicional, a la que se trató de reemplazar (Rowe, 1981:60).

Durante esta época surgen, en forma paralela, nuevas propuestas donde la naturaleza y la ciudad se mezclan. Es el ejemplo de la Ciudad Verde de Borshch y Ginzburg para la ampliación de Moscú en 1929-1930. En este proyecto aparecen unas fajas verdes, que acompañan los bloques de viviendas, donde se ubican servicios comunitarios que le aportan al verde la diversidad de actividades que garantizan el uso de dicho espacio público (Frampton, 1996: 178-179).

En Estados Unidos, aparece la obra de Frank Lloyd Wright que representa una corriente organicista que integra ciudad y campo, compatibilizando la máquina y la naturaleza. El modelo urbanístico, denominado "Broadacre City", es el fruto de muchos años de reflexión sobre el significado de la vida y los problemas de reconciliar un estado ideal con la libertad individual en una sociedad mecanizada. La unidad básica de este esquema es la vivienda y su parcela. Éstas se relacionan con numerosos centros comerciales, industriales, culturales a través de una trama de rutas terrestres y aéreas, que garantizan la ruptura del aislamiento (Fig. 2).

Son evidentes las convicciones antiurbanas americanas en defensa de la casa aislada en una parcela individual y su entusiasta apología de la cultura del automóvil. La mayor influencia de Wright estuvo en el diseño de viviendas suburbanas, lo que nos demuestra que fue uno de los precursores de la periferia. Su propósito era in-

tegrar al paisaje, la vida del hombre, pero no a través del espacio público sino en una relación directa de la vivienda y su parcela con la naturaleza (Frampton, 1995: 26).

En la segunda mitad del siglo XX, nació una nueva generación de arquitectos que cuestionaban los puntos principales de la Carta de Atenas. Denominados Team X e integrado por Alison y Peter Smithson, Van Eyck, Bakema, Candilis, Woods, Voelcker, William y Jill Howell. Abrieron la posibilidad de percibir el espacio público de modo diferente, creando zonas intermedias (umbrales) que relacionan lo público con lo privado, al mismo tiempo que las analogías orgánicas del crecimiento de la ciudad comenzaron a reemplazar la rígida geometría de la Ville Radieuse. Esta generación buscaba una nueva relación entre el viejo tejido urbano y las nuevas funciones de la ciudad. Este grupo intentaba formar una nueva imagen de comunidad, apropiada a los problemas de la reconstrucción urbana de la postguerra, en la que lo nuevo y lo viejo debían tener una relación simbiótica más compleja que la propuesta por el diagrama de bloques de viviendas (Curtis, 1986: 290).

El plan para la reconstrucción de Urbino de Giancarlo De Carlo, implementó tácticas de preservación y rehabilitación. Dicha obra demostró que la vida urbana surge allí donde hay mezcla y superposición de funciones, lo que no significa mezclar aquellas que son incompatibles, pero si garantizar el equilibrio urbano. Esto condujo al surgimiento de una nueva cultura del espacio público que otorgaba un nuevo papel al espacio



Figura 1

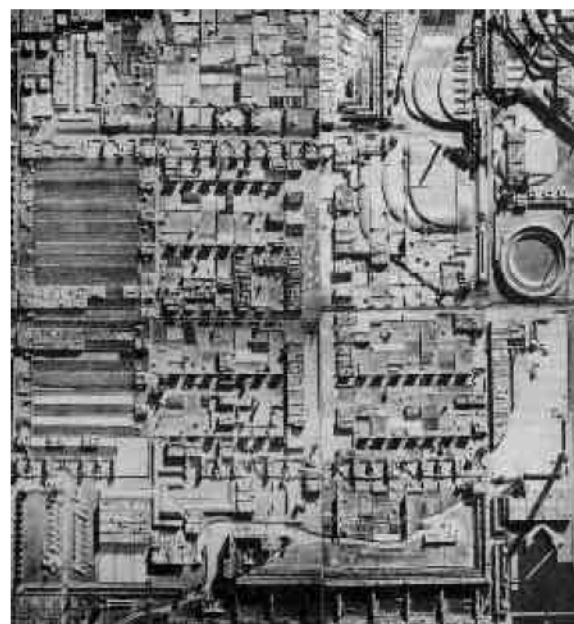


Figura 2

libre en la ciudad (Montaner, 1993:82).

A partir de los años sesenta la expresión del arte moderno eclosiona en la ciudad contemporánea con un drástico cambio. Durante el siglo XIX y principios del siglo XX, predominaba una idea tradicional y conmemorativa del arte público en la ciudad por medio de figuras y esculturas ecuestres que poseían valor simbólico y político. En esta época se instalaron obras de arte de vanguardia en el espacio público, aparecieron piezas de Picasso, Calder, Moore, Dubuffet, Claes Oldenburg y Noguche, que tomaron protagonismo (Montaner, 1997: 167-169).

A lo largo de los años ochenta, las intervenciones urbanas se centraron en la creación, recuperación y mejora de espacios públicos, ubicados en sitios degradados y en la refuncionalización de grandes fracciones con actividades obsoletas. Ello a fin de poder recuperar una equilibrada relación entre espacio público y ciudad perdido a lo largo de la historia.

Berlín y Barcelona, se destacaron en el proceso de transformación completa, de ciertas áreas. Pero, en especial la segunda ciudad se destacó por su política de creación de nuevos espacios públicos, con soluciones de muy diversos tipos: jardines, plazas, avenidas, parques, etc. De esta gran variedad de obras podemos mencionar entre otras, la Plaza de los Países Catalanes (de Viaplana, Piñon y Miralles) y el parque de Fossar de la Pedrera (de Beth Gali) (Montaner, 1993:203).

Sin duda Francia es el país europeo donde la arquitectura del paisaje goza de mejor salud, en parte por el importante apoyo institucional que recibe. Durante la era socialista se promovieron grandes parques urbanos como Sausset o La Villette. El concurso internacional organizado en 1982, para designar el equipo que proyectaría el parque de la Villette, situado en la periferia de París, rodeado de barrios de trabajadores e inmigrantes. Esto significó a principio de los ochenta, una de las primeras oportunidades que tuvieron los equipos participantes de replantear la relación entre paisaje y arquitectura. El proyecto ganador de Bernard Tschumi, con los trabajos de Rem Koolhaas y Zaha Hadid, representaron la arquitectura del paisaje mediante la descomposición en planos y segmentos, de aquellos materiales que originalmente habían sido capaces de construir el lugar: topografía, vegetación, sistema hidráulica, vialidad, elementos arquitectónicos, etc. Esta nueva actitud de la arquitectura del paisaje esta vinculada a la fragmentación, derivada de la aparición de la deconstrucción

como nuevo modo de afrontar los retos de la arquitectura (Roig, 1997:20) (Fig.3).

A finales de este siglo, las intervenciones en las ciudades metropolitanas tienen lugar en zonas tumultuosas, espacios intersticiales, vacíos urbanos y áreas obsoletas. Esto produce proyectos innovadores derivados de las necesidades sociales de mejora del paisaje urbano y basados en conceptos de viabilidad y eficacia. Fundamentalmente estas intervenciones se basan en una reconsideración de la ciudad existente y en una estrategia proyectual que apunta a la transformación y no a la constante expansión de la ciudad (Simeoforidis, 1997:16). En las ciudades europeas, en los últimos tiempos, se ha incrementado la presión social en defensa de los espacios públicos y contra el avance especulativo del mercado inmobiliario.

#### América Latina

Los estudios sobre el proceso de urbanización latinoamericana se han desarrollado a partir de distintas concepciones teóricas, entre ellas la realizada por Jorge Hardoy en su libro *"Las ciudades en América Latina"*. Allí describe su evolución según modelos que muestran los cambios que tuvo el paisaje urbano y su relación con los procesos sociales y económicos más significativos. Se trata de generalizaciones debido a que en cada país se produjeron variantes derivadas del ritmo y orientación del crecimiento urbano. La mayoría de las ciudades tuvieron su origen en la época colonial. Responden al modelo clásico de las ciudades hispanoamericanas, con la rígida cuadrícula dispuesta sobre el terreno, independiente a las características del sitio. A mediados del siglo XIX, la independencia de las colonias permitió una apertura y un mayor desarrollo del comercio exterior, respondiendo al mo-



Figura 3

delo republicano, controlado por Inglaterra, Estados Unidos y Francia. En esta etapa, la transformación del espacio urbano fue lenta y casi imperceptible.

A partir de la importante inmigración y la industrialización, se produjo un modelo denominado, la primera fase industrial, en el que sucedieron grandes transformaciones de las ciudades, en especial en las ubicadas en la costa atlántica. Se produjeron cambios en el paisaje natural, se edificó sobre barrancas, se contaminaron los ríos y arroyos y se entubaron otros, las arboledas de las antiguas quintas fueron destruidas, etc. Poco se hizo por controlar y guiar el crecimiento y uso del suelo (Hardoy, 1972:130-140).

Con el desarrollo de las industrias en las ciudades se incrementaron las migraciones internas que constituyeron un acelerado proceso de urbanización. Hubo un aumento del porcentaje de desempleados, sin viviendas y servicios indispensables que produjeron importantes cambios en los procesos de urbanización. La formación de las periferias con alto grado de pobreza y marginalidad social, disminuyó la calidad y el alcance de prestaciones de servicios urbanos que definió el incremento de los problemas de la calidad de vida en las ciudades (Fig. 4).

En los últimos años, en algunos países de Latinoamérica, se puede constatar un proceso de desconcentración poblacional que se traduce en una desaceleración del crecimiento de la población aglomerada en las metrópolis y un crecimiento más importante en centros intermedios y pequeños (Clichesvsky, 1990: 21-41).

En la mayoría de las ciudades latinoamericanas, el Estado fue quien personificaba lo público de la ciudad. Esto se evidenció en la gestión de la ciudad y en los espacios naturales como propiedad privada del Estado y no el espacio de la gente, colectivo, ciudadano. Como consecuencia la mayoría de estos lugares fueron abando-



Figura 4

nados, tanto por el mismo Estado como por los propios usuarios los ciudadanos.

Por otro lado, en las grandes ciudades, el espacio público fue invadido por la circulación. Esta función ha tenido protagonismo y fuerza de imposición en la política urbana más fuerte que funciones importantes del espacio público (como lugar para el espectáculo, expresión artística, política, etc.). No es sólo una lucha entre peatones y vehículos, sino una confrontación entre circulación y el derecho del espacio público para albergar otras funciones y actividades. Por ende espacios privados como grandes tiendas, centros comerciales, hipermercados pretenden ser espacios públicos.

Ciudades como San Pablo y Buenos Aires han tenido un impacto tremendo que deriva en un cambio del significado del espacio público y privado. Los nuevos centros comerciales son los que están reestructurando la ciudad y los espacios públicos tradicionales. En ellos, la calle o la plaza son materializados mediante una escenografía de espacio público interior, se representa la memoria de la calle a través de lámparas, bancos, maceteros. En estos espacios privados, la diversidad, lo inesperado, la verdadera riqueza del espacio público, no tiene lugar, sólo se da una función, la de circular para consumir. Esto produce un proceso de concentración de ingresos, con la concentración de espacios comerciales y la destrucción de miles de pequeños comercios encargados de darle vida al espacio público (Rolnik, 2001:18-20).

La introducción de estos espacios reproduce la transnacionalización y se contrapone a la diversidad y la riqueza de las formas urbanas. Un shopping en Buenos Aires, Miami, San Pablo, Bogotá es exactamente lo mismo, la misma forma de organización. *"Por eso, los proyectos de reconstrucción, no pueden ser pura forma; no es una cuestión de decoración de exteriores, sino hay procesos de apertura y democratización real en los espacios"* (Rolnik, 2001:20). Para la realización de dichos procesos de reconstrucción del espacio público es importante la participación de la gente a partir de sus necesidades, con pautas que no sean las de los promotores inmobiliarios.

Actualmente cuatro ciudades latinoamericanas, Buenos Aires, Montevideo, Santiago de Chile y Lima, están trabajando sobre las cuencas de sus ríos como infraestructuras generadoras de la ciudad, recuperando gran parte de su territorio para espacio público y convirtiéndolas en piezas fundamentales para la conformación de la ciudad.

## 2. La Plata: reseña histórica y evolución del espacio público

La ciudad de La Plata no escapa a las transformaciones de las ciudades latinoamericanas y de sus espacios públicos. Fue diseñada de acuerdo a los mayores adelantos y técnicas urbanísticas de fines de siglo XIX. La traza, de perfecta simetría axial, se inscribe dentro de un cuadrado de una legua por lado (5196 m), envuelta en un amplio cinturón verde de circunvalación. Su trazado fue ideado en torno a un eje central constituido por dos avenidas (51 y 53), con diagonales que parten de él y conducen rápidamente a la periferia. Completan el esquema cuatro diagonales menores que enlazan los parques. El sistema de espacios verdes, compuesto por calles arboladas, plazas y parques contribuyeron al logro de un ambiente equilibrado que, junto con el diseño de la traza, permitieron materializar las teorías sanitaristas de fines del siglo XIX. El proyecto estableció el primer antecedente nacional en el que el paisajismo adquiere un rol relevante en la configuración del trazado urbano (Contin, 2000:14) (Fig. 5).

Los crecimientos descontrolados y la ruptura del equilibrado tejido que establecía el proyecto original han destruido la relación preestablecida entre el espacio construido y libre que contaba la ciudad. Estas transformaciones realizadas produjeron el deterioro de la calidad ambiental dado por la supresión de elementos del trazado (arbolado, equipamiento) o el cambio de uso de determinadas áreas del mismo. En este último caso predomina la ocupación de espacios verdes y la conversión de la malla circulatoria como avenidas y diagonales en canales puramente

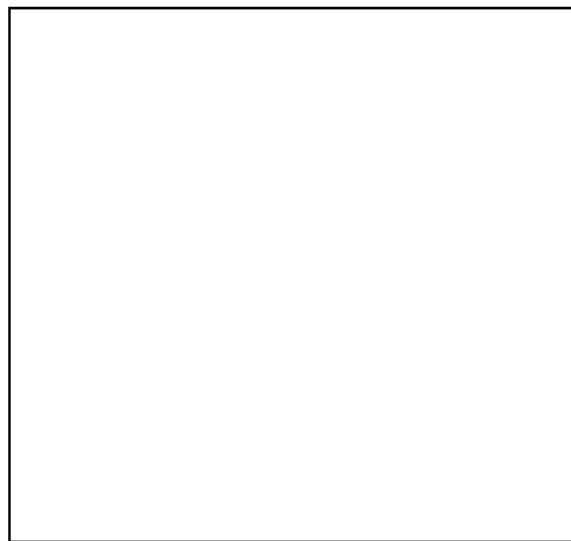


Figura 5

utilitarios, que demuestran el olvido del contenido original de dichos espacios urbanos.

En La Plata, que no escapa a las nuevas formas de comercialización, aunque en menor medida, comienzan a aparecer los grandes centros de consumo. Para que esta situación no se imponga, es necesario reforzar las actividades que enriquezcan y refuercen el espacio público y, por ende, la ciudad. Para producir este cambio los ciudadanos deben intervenir en la toma de decisiones sobre el espacio público. Para ello la estrategia de descentralización permite a pequeños centros urbanos desarrollarse e introducir áreas públicas de escala intermedia y generar actividades que alimentan dichos espacios. Además del importante papel que cumplen estas áreas como reguladores de medio ambiente.

*“El espacio que sirve de soporte para la vida urbana y la identidad social, es el que asegura la calidad de vida de los ciudadanos” (Perahia, 2001:22).*

## 3. La periferia de la ciudad

El desarrollo del trabajo se inscribe dentro de la periferia de La Plata, respondiendo a estos nuevos modos de intervención en las ciudades y asintiendo a que hoy, las potenciales intervenciones se encuentran en las periferias, como por ejemplo los intersticios dejados por las infraestructuras y la trama urbana.

La Plata se asienta en el sector denominado “alta terraza”, correspondiente a las Lomas de Ensenada y cuenta con una pendiente dominante en dirección sudoeste-noreste. Su configuración espacial presenta un tejido consolidado que se abre a medida que se aleja del casco urbano de la ciudad. Como caso atípico podemos mencionar el eje norte (que conecta la ciudad con Buenos Aires) donde se encuentran una serie de localidades muy consolidadas en sí mismas. La población de la periferia se encuentra en paulatino crecimiento, según el Censo Nacional de Población y Vivienda en 1991, su población era de 312.500 habitantes, superando a la del casco urbano que cuenta con 208.290 habitantes. Esto es producto del menor costo de las tierras, posibilidad de contar con un poco de verde en la vivienda y fácil accesibilidad al casco urbano.

El proceso de transformación que se produjo en la periferia condujo a la urbanización y loteo indiscriminado de tierras, que dio origen a operaciones inmobiliarias no planificadas. Se dividió la tierra en pos de un fin netamente especulativo y con ausencia de normas legislativas que limitaran y controlaran estas situaciones. Aumen-

taron densidades, surgieron lotes con medidas urbanas en zonas suburbanas, que cambiaron la morfología espacial del lugar.

Como consecuencia la periferia creció sin una planificación general ni un sistema de espacios verdes públicos como tuvo el casco urbano. Este trabajo intenta plasmar estas nuevas formas de intervención en las periferias, dado por la nueva situación metropolitana donde se produce un continuo urbano, no compacto, en el que los vacíos intersticiales son posibles futuros espacios libres como por ejemplo áreas naturales degradadas, ámbitos agrícolas en proceso de abandono o resto de áreas industriales obsoletas. La formación de estos nuevos paisajes está ligado al descubrimiento de lugares que no habían sido planificados para tal fin.

El desarrollo tecnológico y los procesos de modernización y mejora del transporte, hicieron que terrenos ocupados por las instalaciones ferroviarias resultaran innecesarios, especialmente en el caso del transporte de carga. Estas vías en desuso son potenciales espacios verdes, que hoy se encuentran absorbidos por el tejido urbano y generan barreras para el crecimiento territorial. Por falta de uso se encuentran degradados, invadidos por la maleza y con grandes basurales. La mayoría de sus estaciones desactivadas están abandonadas y muy deterioradas o habitadas de forma ilegal.

Los actuales proyectos en el paisaje están asociados al uso consciente de los elementos básicos (tierra, agua, aire, etc.), en defensa de la naturaleza que desaparece y de los paisajes agrícolas que cambian sustancialmente al tecnificarse. (Batlle, 1999: 66-67).

*“Las nuevas estrategias de espacios públicos en los entornos metropolitanos pretenden conservar espacios de valor natural y proponer la creación de nuevos paisajes como patrimonio naturales metropolitanos”* (Batlle, 1999: 67).

#### 4. Pautas para el diseño de espacios lineales

La idea del proyecto se basa en preservar la memoria de una actividad que ha quedado obsoleta. Una parte de la historia se cierra y da paso a un nuevo modo de construir la ciudad. Se intenta respetar y recordar una escena urbana que permita a sus habitantes apropiarse del parque, casi sin darse cuenta, simplemente porque lo van a sentir familiar. La recuperación de estos espacios verdes aportarán a los habitantes espacios verdes públicos, ausentes en las distintas localidades.

El hilo conductor del parque será el recorrido de las vías en desuso que actuará como ordenador del mismo y los hitos que aparecerán a través de este recorrido formarán islas con distintas actividades. Ello crea la necesidad de la nueva tipología de parque que introduzca espacios para usos diversos, generándose una zonificación con, quizás, un recorrido que actúe como conductor u ordenador del mismo. Al elaborar el programa de necesidades se privilegiarán las actividades propias del ocio y recreo, el paseo y el estar, con el objetivo de crear un remanso de paz y tranquilidad. (Fig. 6)

La relación de estos nuevos parques lineales con la trama urbana existente garantizará la continuidad de la misma, hoy perdida, a través de la apertura de calles que atraviesen el parque vinculando ambos lados.

Se realizará un diseño del paisaje donde se definirá, en una primera instancia, las superficies de llenos y vacíos en relación al sol y sombra que se quiera obtener. Se colocarán diferentes masas arbóreas según sea de hoja perenne o caduco y su colorido en las distintas épocas del año. Asimismo se colocarán fundamentalmente especies nativas que garantizan rápida adaptación y bajo mantenimiento y puntualmente en determinadas zonas algunas especies no características del lugar. Se las colocarán especies de diferentes magnitudes, para darle movimiento al parque y garantizar la formación de pantallas sobre las orientaciones más desfavorables y de esta manera proteger al parque. También habrá zonas encespadas, donde crecerán en forma espontánea las gramíneas y arbustos propios del lugar, dándole al paisaje un carácter natural y de fácil mantenimiento.

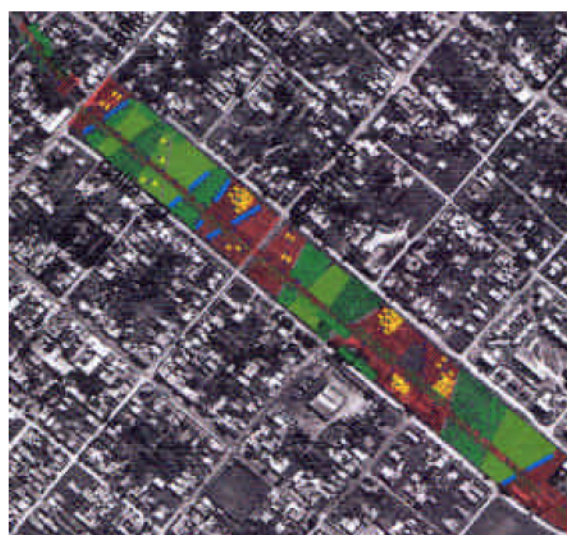


Figura 6

Se recuperaran las viejas estaciones, como Centros Culturales, respetando la estructura e imagen de las misma a fin de recordar la importancia del ferrocarril en el inicio del desarrollo y conquista de la región y que dicha actividad se no quede olvidada en el tiempo. Se desarrollaran diferentes actividades, cursos, talleres de pintura, escultura, literatura, etc., con una gran explanada destinada a albergar actos musicales, festivales, de representación (Fig. 7).

### 5. Conclusiones

Una buena calidad urbana significa una proporcionada relación entre los vacíos (espacios públicos como plazas, parques, calles, jardines, veredas) y los espacios llenos (edificios, nodos infraestructurales de transporte, culturales). La periferia de nuestra ciudad la ha perdido en pos de un descontrolado incremento de la urbanización bajo un fin especulativo, en su mayoría. El vacío, en las ciudades, es un bien escaso, que debemos encontrar y rehabilitar. Transmutamos dichos lugares y producimos un espacio verde y urbano.

El proyecto se presenta como un ensayo, donde se plasma la dinámica relación entre la cultura y la civilización, aportando las necesidades de bienestar, a la vez que consolida la identidad del lugar, constituyendo transformaciones



Figura 7

que representen el espíritu de sus habitantes. La idea no es rehabilitar éstos vacíos urbanos como fragmentos aislados sino articularlos con el resto de los espacios abiertos públicos, conformando un sistema verde dentro de la periferia. Este sistema estaría definido no solo por los espacios lineales de las vías del ferrocarril sino también por los canales de agua tan característicos de la región pampeana (Fig. 8).

Para la concreción de dicha idea es importante definir un proceso de gestión ambiental, en el que se contemple la recuperación y preservación del paisaje.

La gestión ambiental involucra la armonización de los objetos ecológicos, sociales y culturales. Analiza como los ecosistemas naturales son modificados por la actividad humana y por ello es importante que se realice dicho estudio. Compartimos la definición expresada por el Ing. Agrónomo Chabalgoity sobre política ambiental en términos conceptuales y metodológicos: *“constituye un requisito para el éxito en las acciones de mejoramiento y conservación de los valores paisajísticos y patrimoniales del territorio, que por lo general, no han sido considerados por las modalidades de planificación y gestión del territorio”* (Chabalgoity, 2000:49).

Esto se puede verificar en nuestra ciudad dado que en el nuevo Código de Ordenamiento Urbano de la ciudad, no se contempla la conser-

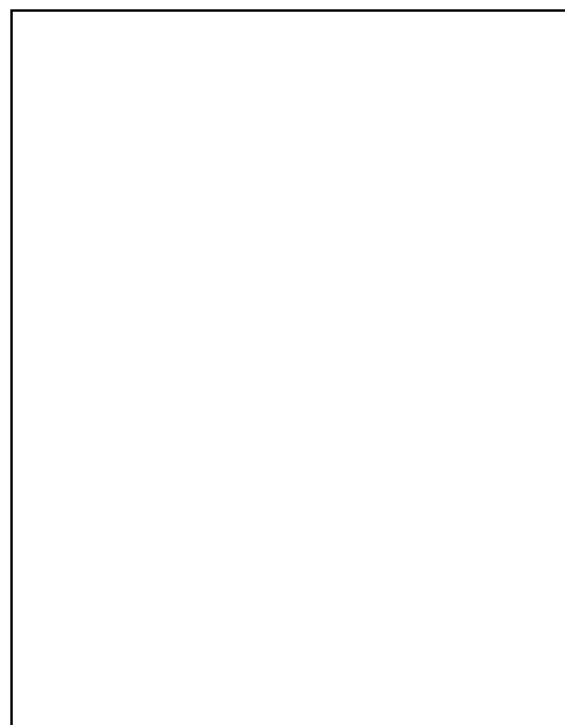


Figura 8: Sistema de espacios verdes en la periferia de la ciudad de La Plata

vacación de los valores patrimoniales paisajísticos dentro de la periferia.

Tanto los arroyos analizados anteriormente (Falcioni, 2000: 87-94) y sus márgenes como los espacios lineales vacíos, dejados por las ex líneas férreas, pueden ser denominados como áreas de Recuperación Ambiental, con el objeto de preservación y recuperación del paisaje de nuestra periferia. Para la concreción de estas políticas es necesario que el proceso de Ordenamiento Territorial esté orientado al uso y ocupación del espacio, en concordancia con los criterios ambientales: una buena calidad de vida y bienestar del hombre, un aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y culturales.

Según Montaner, "la arquitectura para el presente debe plantearse desde una ecología de lo construido, afrontando la mejora de unos entornos degradados y aportando un reequilibrio ecológico en la relación entre los seres humanos y su entorno artificial" (Montaner, 1997:211).

La arquitectura ecológica, de la que habla Montaner, acepta la diversidad cultural del pla-

neta y fomenta la conservación y creación de los espacios comunitarios. No debe haber un modelo para imponer un contexto a otro. Cada lugar ha de tener la posibilidad de generar sus propias y diversas soluciones, difícilmente generalizables. De esta forma reaparece la relevancia de la función social y un funcionalismo ecologista que critica el racionalismo desarrollista y depredador del movimiento moderno, que generaba espacios verdes homogéneos, que luchan contra la realidad de la calle corredor en la ciudad tradicional (Montaner, 1997:219-220).

"El gran reto es si la humanidad, con las herramientas de la tecnología, será capaz de corregir los errores que amenazan las condiciones naturales de la vida. La ecología nos habla de la búsqueda de una nueva modernidad en la que se transformen los paradigmas, una modernidad superada en la que la arquitectura y el urbanismo tienen una de las mayores responsabilidades para superar los elementos más destructores y de dominio del racionalismo y de la propia modernidad " (Montaner, 1997:221).

## Bibliografía

- BATLLE, Enric, 1999. *Reinventar el paisaje metropolitano*. En: **ON Diseño**, n° 157. Barcelona: 64-69.
- CHABALGOITY, Manuel, 2000. *Hacia una gestión ambiental alternativa en áreas turísticas*. En: **Patrimonio Paisajista: Turismo y Recreación**. LINTA-CIC. La Plata: 49-58.
- CLICHEVSKY, Nora, 1990. *Construcción y Administración de la Ciudad Latinoamericana*. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires.
- CONTIN, Mabel, 2000. *Una aproximación a la historia de la arquitectura paisajista argentina*. La Plata, LINTA-CIC.
- CURTIS, William J.R., 1986. *La Arquitectura Moderna desde 1900*. Editorial Hermann Blume. Madrid.
- FALCIONI, María José, 2000. *Recuperación de los márgenes de los cursos de agua como espacio público para las zonas periféricas de la ciudad de La Plata*. En: **Anales Linta'2000**:87-95.
- FRAMPTON, Kenneth, 1996. *Historia Crítica de la Arquitectura Moderna*. Octava edición. Barcelona, Editorial Gili, S.A.
- HARDOY, Jorge, 1972. *Las ciudades de América Latina*. Biblioteca América Latina. Buenos Aires.
- MONTANER, Josep Maria, 1993. *Después del Movimiento Moderno, arquitectura de la segunda mitad del siglo XX*. Barcelona, Editorial Gili, S.A.
- MONTANER, Josep Maria, 1997. *La modernidad superada*. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX. Barcelona, Editorial Gili, S.A.
- PERAHIA, Raquel, 2001. *El espacio público y la ciudad*. En: **Revista Distrito 2**. Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires: 22-25.
- ROIG, Joan, 1997. *Jardines Modernos*. En: **Arquitectura Viva n°53**. Madrid: 17-20.
- ROLNIK, Raquel, 2001. *Espacio Público y Restitución Social*. En: **Jornadas Ciudad y Espacio Público**. Publicado por la Revista Distrito 2. Colegio de Arquitectos de la Prov. de Bs. As.: 17-21.
- SIMEOFORIDIS, Yorgos, 1997. *Paisaje y Espacio Público*. En: **2G Landscape Architecture n°3**. Editorial Gili, Barcelona: 10-17.