

TRANSFORMACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL PAISAJE EN EL BORDE COSTERO BONAERENSE: la ribera de Quilmes

Cecilia Pascual

Resumen

El crecimiento acelerado de la periferia urbana de Buenos Aires en las últimas décadas ha cambiado drásticamente la fisonomía original del paisaje costero del Río de La Plata. Si hasta hace poco era una zona aislada y marginal, actualmente, tanto por el avance de la urbanización como por la apertura recreativa y turística del área, existe una presión relativamente alta sobre estos restos de ecosistemas costeros. De manera paralela, el paisaje cultural, producto del transcurrir de nuestra sociedad sobre la naturaleza, mantiene aún testimonios de vinculaciones históricas potencialmente ricas para revalorizar, rehabilitar y abrir a la utilización actual de la sociedad.

El objetivo del presente proyecto de investigación es contribuir a la puesta en valor del paisaje natural y cultural de la costa bonaerense. Favorecer el mantenimiento y recreación de su estética, del agua y de la visión del horizonte. En lo urbano por medio de las infraestructuras y equipamientos que los vinculan: caminos costeros, faros, miradores y arquitectura destacada. Replantear un espacio que facilite, acentúe, permita, establezca y potencie la relación de la sociedad con la naturaleza en la que se vive.

Palabras clave: *paisaje, costa, río - ciudad, avenida costanera, desarrollo sustentable.*

Introducción

El paisaje es información que el hombre recibe de su entorno ecológico (González Bernaldez, 1981: VII) y definimos ecología como la ciencia que se ocupa de las relaciones de los seres vivos con el conjunto de factores que los afectan en forma directa y que definen su ambiente (Frangi, 1987:55 - 63).

Medio ambiente supone el sistema complejo que incluye seres humanos y sus actividades, así como las cosas, tangibles o no, naturales o no, que lo conforman. Hablar de "ambiente" es relacionar al hombre con su entorno, objeto de estudio de las ciencias ambientales y de la ecología, que involucra tanto los aspectos biológicos como culturales (Frangi, 1997: 55-63). Junto con una acción más integradora y jerárquica de las relaciones del hombre con su entorno, el campo de estudio de la arquitectura del paisaje proporciona el manejo físico-espacial de los elementos componentes que se evidencia en una manifestación visual de los sistemas que lo rodean en su existencia. Por lo cual, un paisaje equilibrado es indicador seguro de un buen funcionamiento del sistema que lo regula.

Los fuertes cambios en el paisaje se deben frecuentemente a la influencia de las actividades humanas, unas veces por aumento de su influjo, otras por cambio de tipo de acción y también, por abandono o cesación (González Bernaldez, 1981: 13-14).

Los ambientes naturales próximos a los centros urbanos suelen ser áreas de conflicto, en las que convergen diferentes intereses respecto

del aprovechamiento de los mismos. La falta de espacios verdes y la posibilidad que brindan las áreas costeras, por la escasa oferta de recursos naturales ubicados a una corta distancia del lugar de consumo, las convierte en áreas muy apreciadas para la práctica de diferentes actividades económicas. Estas abarcan desde explotaciones agropecuarias, zonas de turismo y recreación, hasta la instalación de nuevos asentamientos poblacionales. Muchos de estos ambientes se encuentran amenazados en su sustentabilidad por usos que los degradan o sustituyen y requieren, por lo tanto, acciones de conservación y/o de recuperación.

Frente al actual modelo de globalización y racionalidad económica, el paradigma de paisaje parece basarse en dos valores singulares: la urbanidad y la sustentabilidad.

Usualmente la teoría económica niega el rol de la naturaleza y el medio ambiente. Aplicar el criterio de sustentabilidad es esencial para integrar la naturaleza a los conceptos de standard en economía, especialmente mediante la incorporación de factores naturales a la producción. Sin embargo, la naturaleza debe no sólo ser considerada como un factor central de la producción, sino también, como componente esencial en el alcance de la calidad ambiental, que es la base de la calidad de vida del ser humano.

El concepto de desarrollo sustentable debe ser visto como una alternativa del concepto de crecimiento económico. Asimismo, puede ser visto como un freno al proceso cada vez más veloz

de destrucción y depredación de los recursos naturales por medio de un crecimiento calificado, que reconcilie el desarrollo económico con la necesidad de preservar el medio ambiente natural. (Birswanger, 1997)

Estudios de medio ambiente del gobierno nacional incorporan al concepto de desarrollo sustentable los de economía saludable, equidad social y calidad ambiental. Es necesario cambiar el enfoque de contradicción entre economía y ambiente, reconociendo la complementariedad de su objetivo último: el bienestar ciudadano (<http://www.medioambiente.gov.ar/dnds>).

Quilmes es un partido del Área Metropolitana con enormes potencialidades y un presente castigado por problemas ambientales y de preponderancia territorial y social. La arquitectura sustentable se basa en la sostenibilidad ambiental, técnica, financiera, organizacional y social. Implica por lo tanto:

- Responder y resistir a efectos del clima local
- Uso sustancial de materiales y equipamiento sustentable, durables y no contaminantes
- El ahorro energético en la utilización de energías limpias
- Mayor confort en la habitabilidad
- Proveer flexibilidad para adaptarse a las necesidades, hábitos y modos de vida locales.

Sobre esta idea se deben establecer objetivos específicos, que orienten líneas de acción programática y tiendan a favorecer el logro de un desarrollo económicamente sano, socialmente equitativo y políticamente democrático; en un medio natural preservado, conservado y protegido, pero también para sentir y contemplar. Son elementos fundamentales de este desarrollo la planificación, participación e información.

Todo esto implica una comprensión ecológica del medio, el cual se procura conservar, una valoración social y de aptitudes del paisaje para satisfacer los requerimientos sociales y su posibilidad de adaptarlo a los diversos usos de carácter económico.

En este contexto los caminos costaneros, que han tenido históricamente un rol destacado en el fortalecimiento del vínculo paisaje ribereño-paisaje urbano, pueden contribuir a reelaborar esta relación abandonada.

Área de estudio

El Partido de Quilmes se localiza en el eje metropolitano, formando parte del primer cordón

del Conurbano Bonaerense, dentro de la región Metropolitana (Comisión Nacional Área Metropolitana de Buenos Aires, 1995: 17-35). Emplazado 20 km al sur de la Capital Federal, limita con los partidos de Avellaneda y Lanús hacia el NO, Berazategui y Florencio Varela al SE, Lomas de Zamora y Almirante Brown hacia el SO y en toda su extensión NE linda con el río de la Plata. Posee una superficie de 125 km², siendo la superficie del casco urbano de 9.400 ha. La evolución del partido se facilitó por las importantes vías de circulación que la estructuraron básicamente en el sentido SE-NE: la ruta provincial 36, Camino Gral. Belgrano, Av. Cachalquí, Av. La Plata, el Ferrocarril y la autopista Buenos Aires-La Plata. (Fig.1)

El partido de Quilmes se conformó en franjas paralelas al río, siendo la ocupación del área costera el 20 % de la superficie total, con límites bien definidos: el río de la Plata, la autopista Buenos Aires-La Plata y los partidos de Avellaneda y Berazategui.

La conexión transversal de la costa ribereña con la ciudad es dificultosa, ya que existen barreras físicas naturales, arroyos y predios industriales de grandes superficies y áreas donde se verifican asentamientos humanos. (Municipalidad de Quilmes, s/f: informe)

Según datos de censos nacionales (INDEC) el mayor aumento de población se registró entre los años 1947 y 1960 cuando el número de habitantes se triplicó de una fecha a la otra. A partir de aquí el aumento ha sido regular; en los censos realizados cada 10 años la población se fue

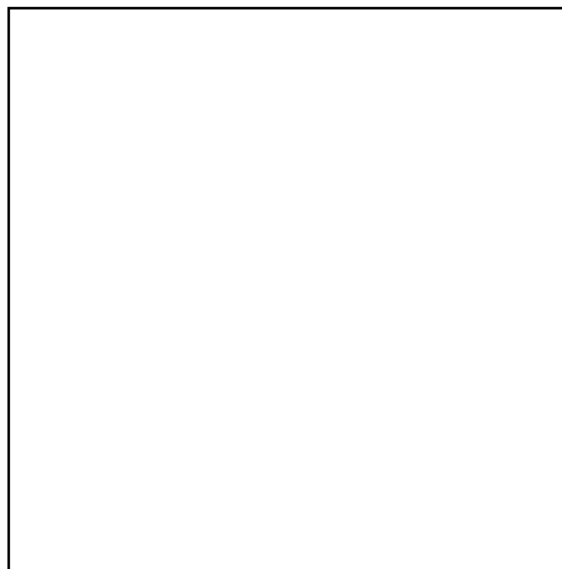


Figura 1: Partido de Quilmes: límites -principales vías de circulación-.

incrementando en 100.000 habitantes, estimándose que hacia el año 2000 se alcanzarán los 600.000 habitantes aproximadamente. (Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1981: 255-259)

Desarrollo histórico

El origen portuario de la ciudad de Buenos Aires definió tempranamente su valor económico. Su rol de centro receptor de inmigrantes y el desarrollo industrial, incentivaron el crecimiento poblacional hasta producir el desborde hacia los municipios limítrofes.

Las tierras ribereñas del río de la Plata dedicadas a la ganadería, en un comienzo mediante el sistema de vaquerías y más tarde a través del establecimiento de estancias, eran los actuales partidos de Avellaneda, Quilmes y Berazategui.

En el siglo XIX el sector sur de la ciudad se presentó como el más pujante y concentró establecimientos industriales y comerciales vinculados con el comercio de ultramar. En 1865 se instaló el Ferrocarril, uniendo la Capital con pueblos del sur. El aumento de la población y la construcción de las líneas ferroviarias y rutas determinaron un crecimiento radial de la ciudad y su periferia. Más tarde los espacios intersticiales fueron completándose en forma concéntrica sobre zonas sin infraestructura, dando como resultado un territorio densamente poblado con sistemas de comunicaciones en forma radial sin conexión entre franjas adyacentes.

La construcción del nuevo puerto de Buenos Aires más al norte, aceleró la decadencia del Riachuelo y alejó aún más las tierras de Avellaneda, Quilmes y Berazategui (Pato, 1994: 38-44).

Actualmente el desarrollo urbano tiene una tendencia lineal a lo largo del eje fluvial del río de la Plata y sobre la trama de la autopista Buenos Aires-La Plata. Esta autopista recorre las localidades del sur con características particulares en cada una.

Bernal y Quilmes, importantes centros comerciales, con buena infraestructura y una población urbana consolidada. Quilmes se extiende hasta el río de la Plata con un balneario, fenómeno que se repite sólo hacia el norte en la Costanera y hacia el sur en Punta Lara.

Aspectos culturales

Los hechos que jalonan el desarrollo histórico de Quilmes se sucedieron a partir del 14 de agosto de 1812, cuando fue declarada libre la "Reducción de la Exaltación", población de indígenas indios Kilmes y Acalianos establecida en el lugar desde 1666.

Los Kilmes, huyendo de la dominación de los Incas llegaron primeramente al Valle Calchaquí, donde con el correr de los años y la mezcla de las sangres, formaron una tribu de gran raza junto a los calchaquíes. Pero con el tiempo hicieron gran resistencia a la conquista de los españoles. Como consecuencia de ello en el año 1664 fueron desterrados hasta Buenos Aires junto con algunos Acalianos. Como en Buenos Aires existía entonces una gran epidemia de fiebre amarilla, se dispuso su traslado unas tres leguas más al sur de la ciudad, donde se instaló la Reducción de la Santa Cruz de los Kilmes. La extinción de la Reducción sirvió de base a la formación del pueblo, concentrando sus moradas alrededor de la actual plaza y Catedral.

"...Quilmes ha sido antiguamente el centro de una tribu de indios, de la que tomó su nombre. Estos indios fueron traídos del interior con el propósito de civilizarlos, y han desaparecido con el andar del tiempo" (William Mac Cann, citado por Giordano de Campelo, 1996: 16-27).

En el año 1818 fue comisionado el Perito Agrimensor Francisco Mesura para que levantara un plano de lo que hoy es la planta urbana de Quilmes (Fig. 2). Se inició así un período de sostenido crecimiento y desarrollo. Se instalaron industrias, fábricas y talleres. En el año 1872, el Ferrocarril y en 1888 inició su actividad la Maltería Quilmes. En 1916, posteriormente a su período de consolidación, el pueblo de Quilmes fue declarado ciudad.

Es hacia esta época que la costa de Quilmes pasa a ser el lugar de veraneo elegido por las clases altas de la Capital y de los pobladores de la zona. Convocaba turistas de diferentes zonas del conurbano y se convirtió en el único paseo público y costero de la zona (Secretaría de Desarrollo Ambiental, 1997: s/p.) (Fig. 3).

Posteriormente, en la década del '70, el paisaje urbano se deterioró y varias estructuras edilicias significativas desaparecieron o se destruyeron debido a las características morfológicas del sitio y a su clima, que en épocas de invierno la somete a periódicas inundaciones.

Conflictos en la costa bonaerense sur

Las principales transformaciones paisajísticas del litoral sur de la costa bonaerense, pueden reconocerse a partir de diferentes intervenciones y acciones producidas en el área. Actualmente esta zona es objeto de una serie importante de proyectos y obras en ejecución que la afectan. Tal es el caso de las obras de infraestructura como la autopista La Plata-Buenos Ai-

res, cuyo trazado ha modificado el escurrimiento del agua y ha acentuado el corte entre el espacio costero y la ciudad. Esa obra vial favorece la presión, por parte de capitales interesados en la obtención de rentas de la tierra, para la modificación y artificialización de los espacios naturales periurbanos. Otro emprendimiento de importancia es la posible construcción del puente Buenos Aires-Colonia.

También pueden citarse rellenos sanitarios que generan elevación de la cota de nivel mayor y contaminación. En Quilmes, actualmente la superficie afectada a relleno sanitario representa el 13% de la superficie total del partido. La implementación de la técnica del relleno sanitario, desde la selección del emplazamiento, la preparación del terreno, las obras de infraestructura, la ejecución propiamente dicha, el control ambiental, el uso posterior previsto para las áreas rellenadas y su integración al paisaje circundante, no son estrictamente controlados. Se convierten en problemas acentuados por la existencia de normas poco rígidas y procedimientos permisivos. Por ejemplo, existen 4500 toneladas de basura muy cerca de una docena de productores de vino patero, que se resisten a abandonar sus pequeñas quintas de verdes parrales.

También hay que tener en cuenta la presencia de cavas, ubicadas en los sectores más altos

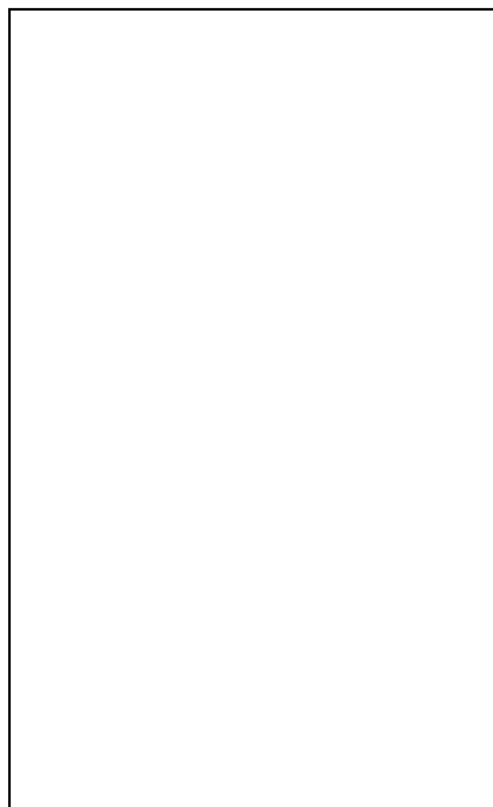


Figura 2:

del paisaje, ya que allí se encuentra el nivel freático a mayor profundidad permitiendo de esa forma explotar un mayor espesor de materiales. Las cavas provocan una grave degradación del ambiente. Una cava consiste en una explotación minera que conduce a la eliminación del recurso natural suelo, imposibilitando otras actividades que pueden hacer uso de él (M. A. Hurtado et al, 1992: 94-97). Muchas veces debido a su ubicación estratégica se convierten en lugares que tientan al vertido de residuos domiciliarios e industriales. Un riesgo de este uso es la contaminación del agua freática por entrar en contacto con los residuos o bien recibir su percolado. Otras cavas abandonadas se transforman en balnearios improvisados muy peligrosos, debido a que poseen terrenos sumamente fangosos y con abrupta profundidad. Desde el punto de vista estético, las canteras constituyen una desvalorización del paisaje urbano y rural, particularmente en aquellos casos en que se han convertido en basurales.

La contaminación del río de la Plata y sus afluentes merece políticas urgentes de saneamiento en aras de su preservación como bien ambiental. La contaminación mayor se encuentra desde la salida de la cloaca porteña, hasta Boca Cerrada. Esta situación está causada por el vuelco de un conducto ubicado a 2500 metros de la costa, de líquidos cloacales provenientes de Capital Federal y un sector del Gran Buenos Aires sin ningún tratamiento, a la altura de Berazategui (El Día, 2001:18).

Además se desarrollan actividades depredatorias, caza y pesca furtiva, y por otra parte se observa la presencia de asentamientos humanos precarios, con ocupación en zonas antes deshabitadas.

Por último, corresponde señalar la atracción que despierta la gran cantidad de espacio libre en la planicie costera, más allá de la ribera pro-



Figura 3:

piamente dicha, para la localización de emprendimientos inmobiliarios y productivos como las urbanizaciones cerradas.

Estas situaciones de impacto negativo y riesgo ambiental destacan la necesidad de una preservación integral del área en cuestión, para alcanzar un desarrollo sustentable de la misma.

Características físicas y ecológicas

El borde ribereño del río de la Plata, entre la ciudad de Buenos Aires al sur hasta La Plata al norte, es una faja de ancho variable, como una amplia y baja terraza que varía desde los 2 m. hasta los 6.50 m. de altura sobre el nivel del río.

Quilmes se encuentra surcado por los arroyos Giménez, que desagua en el río de la Plata y por los de Las Piedras y San Francisco que confluyen en el Santo Domingo, casi en límite con Avellaneda. El cauce de estos arroyos corre sobre una planicie deprimida, constituyendo una cuenca inundable. Desde ella el terreno alcanza niveles más altos, escalonándose hasta los 22.50 m. en el centro geográfico del partido (Estación del Ferrocarril) y continuando en moderado declive hacia el NE. La topografía presenta su escalón más importante a 2 km de la costa descendiendo abruptamente desde 7.50 a 2.50 para llegar en suave pendiente hasta el río, resultando de este modo una franja inundable (Fig. 4).

Estos suelos ocupan áreas bajas y deprimidas. Su morfología corresponde a una llanura baja -terracea baja pospampeana- dividida en tres sectores: un interior lacustre, el litoral marino y el albardón costero. Debido a su relieve plano, al gran caudal del río y a la acción de los vientos, se producen cambios de presión atmosféricos que originan lluvias y sudestadas. Esto produce las inundaciones en el área lo que provoca el deterioro del suelo -aluvional y gley húmico salino alcalino con presencia de arena, limos y arcillas- y su erosión, cuando al retirarse las aguas disminuye la resistencia del mismo (Cappannini y Mauriño, 1996: 18-20).

El clima es uno de los factores esenciales que condicionan la evolución de los suelos y naturalmente, de los paisajes. Su tipo es templado húmedo de llanura con temperaturas medias de 16 y 18 grados, sin estación seca, con veranos calurosos y con niveles de precipitaciones entre 800 y 900 mm.

Los tipos de vegetación en la terraza baja está representado por las selvas ribereñas: selvas marginales o selvas en galería, extensos pajonales, totorales y juncales y comunidades acuáticas. La selva marginal rioplatense, de riquísi-

ma flora, con varios estratos que iban desde el nivel arbóreo de 10 ó 15 metros de altura, hasta un estrato herbáceo pobre y destacándose gran cantidad de enredaderas, que le conferían las características de una verdadera selva. Esta lujuriosa comunidad vegetal se extendía en una estrecha franja costera, inundable desde Quilmes hasta Ensenada (M. A. Hurtado, M. Cabral, J. E. Giménez y M. Da Silva, 1992: 94-97).

Esta imagen perteneciente al S. XVII, junto con ese paisaje fueron profundamente modificados a causa del laboreo agrícola, consistente fundamentalmente en cultivos de maíz y en intensa explotación ganadera. Aun persisten algunos fragmentos de esta selva en la Reserva de Bernal, Berazategui, Hudson y Punta Lara.

Las características físicas condicionaron la urbanización del área ribereña. El territorio evolucionó en base a la estructura del suelo descrita, con una costa inundable, lo que originó un crecimiento de población concentrado en las altas terrazas y un abandono de la zona costera.

La necesaria dimensión del espacio para la apropiación de la escala urbana y la conservación y reinterpretación del «espacio abierto» son la materia prima del nuevo espacio público. Sus mutaciones y transformaciones, y la “activación del vacío” mediante la radicación de usos ligados al ocio, al esparcimiento, al espectáculo, forman parte todavía de un repertorio de cuestiones urbanas sin resolver.

Ordenamiento territorial y usos del suelo (Fig.5)

El Código de Ordenamiento Urbano para el área ribereña está legislado bajo la Ordenanza 4545/79, con modificaciones según ordenanza 8255/98, que define los usos del suelo de la siguiente manera:

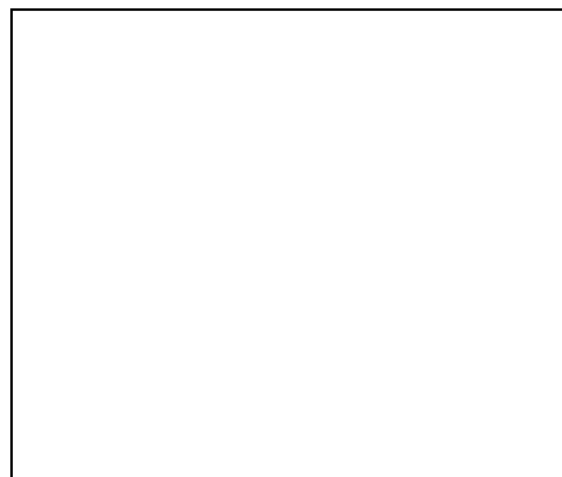


Figura 4: Grados de anegabilidad

- Zona de esparcimiento uno -ZE1:
- Zona de clubes de campo -ZCC
- Zona residencial de ribera -ZRR
- Zona de Reserva Ecológica -ZRE
- Zona de recuperación de cavas -ZRC

Los parámetros a utilizar para el F.O.S. es de 0.6 y el F.O.T., 0.8; con una densidad neta de 130 hab/ha. Como puntos más importantes establece una altura máxima de edificación de 8.00 m. referidos al nivel de aceras en L.M. frente a la parcela. La cota mínima de piso habitable de +4.00 m. Debiéndose hacer un retiro obligatorio de 3.00 m. de la L.M., siendo este espacio debidamente parqueizado. Deberá garantizarse la provisión de servicios esenciales (Municipalidad de Quilmes, 1998).

La legislación vigente exhibe puntos a tener en cuenta y otros que deberían profundizarse para lograr una mayor eficacia o cumplimiento. A estos fines sería recomendable considerar algunos aspectos a desarrollar:

- Preservar los recursos hídricos.
- Un plan de obras que potencialice la accesibilidad al lugar jerarquizando la Avenida Costanera para automovilistas, peatones y bicisenda, privilegiando su uso público y recreativo, para lograr la recuperación y renovación del paseo costanero.
- La existencia de corredores formados por la sucesión de avenidas o calles alternadas con espacios abiertos que estén orientados en la dirección de los vientos predominantes.
- La construcción de albardones para evitar las inundaciones por sudestadas.

La arquitectura propuesta no debe impedir la



Figura 5: Usos del suelo

circulación del aire como factor descontaminante y regulador ambiental, ya que los vientos predominantes producen un enfriamiento del aire y se extienden tierra adentro con una extensión y amplitud de acción subordinada al ancho de la franja costera adyacente al río produciendo un formidable refrigerante urbano. Favorecido a su vez por la implantación de especies nativas que acompañen el retiro de la línea municipal, logrando en el lugar una regulación térmica ambiental ideal. A su vez la Reserva Ecológica genera beneficios ambientales al no encontrarse interrumpida por construcciones altas (Fundación Ciudad, 2000: 21-27).

Una buena acción sobre el área permitiría una reconversión de la relación entre la ciudad y el río. Poniendo en valor estos condicionantes que inciden directamente en un paisaje histórico y cultural, potencializarían el espacio ribereño.

Desarrollo del área costera

“Y únicamente al cabo de un momento, el observador se da cuenta que, al alzar la vista hacia el horizonte, en la vaciedad singular de la extensión que se despliega ante sus ojos, falta también aquello que en la configuración de todos los ríos descansa la mirada y la tranquiliza, completando la idea, el arquetipo de la noción misma de “río”: la orilla opuesta.” (Saer, Juan J. El río sin orillas. Citado por Varas, 2000: 50)

La crisis ambiental en las ciudades es producto de fuertes transformaciones en sus estructuras, su cultura y su espacio libre, hecho que se verifica en la significativa demanda social y pública para crear parques y espacios verdes. También, de la huida hacia el suburbio de muchos habitantes que viajan diariamente a sus casas en la periferia en búsqueda del paraíso natural perdido. Esta crisis de desarrollo del espacio público, las carencias de oportunidad para la recreación, la recuperación del río, y por lo tanto de una dimensión geográfica negada por la construcción de infraestructuras en su borde -la mayor parte de ellas hoy obsoletas- son sólo parte de los problemas que pueden detectarse en un rápido análisis.

El río de la Plata es el recurso ambiental, paisajístico y productivo más valioso de la historia del área metropolitana. Su costa constituye un caso particular. En principio, no posee una individualidad marcada como paisaje: no sólo las dos orillas, la uruguaya y la argentina, son contrastantes en sus condiciones naturales y en las opciones culturales para su reconversión, sino que en cada orilla se identifican situaciones absolutamente distintas entre sí: la plenamente

metropolitana (Buenos Aires, La Plata, Montevideo) y las áreas identificadas y construidas, a lo largo del siglo con la cualidad recreativa de las playas turísticas. A medio camino entre paisaje de vacaciones y costa urbana, pequeñas ciudades como Quilmes o el Tigre, se fueron integrando con el tiempo a la trama extendida de la metrópoli, con los rasgos de las unas y las otras (Varas, 2000: 50-54).

Los paseos costaneros

A principios del siglo XX se comienza a buscar y a pensar en una transición entre la grilla artificial de la ciudad y la naturaleza del río, con el objetivo de embellecer la costa. Los proyectos de avenidas costaneras resuelven un problema de estética y también de vialidad pública, avenidas de paseo o recreación necesarias para el desahogo de la población y para encauzar el tráfico vehicular facilitando su fluidez.

Buenos Aires poseía desde 1850 su paseo costanero llamado Paseo de Julio con su muelle de pescadores. Posteriormente, debido al avance del movimiento comercial portuario que ocupaba la orilla, los baños en el río junto a los paseos de recreación y ocio fueron alejándose hacia otros puntos de la costa del río de la Plata.

Encontramos antecedentes de este tipo en las costas planeadas por Forestier y Noël dentro del Plan Urbano para la ciudad de Buenos Aires de 1925. En el mismo se planteaba establecer una estrecha relación entre la arquitectura y los problemas urbanos a resolver con distintas propuestas en sitios claves. El punto era la "reconquista del río" basada en la construcción de una gran Avenida Costanera desde Puerto Nuevo hasta el límite del Municipio y la creación de parques y jardines costeros y barrios escalonados paralelos a esta avenida. También, proyectos más ambiciosos como la idea de unir la Capital con la ciudad de La Plata hacia el sur y con el Tigre hacia el norte. En 1912 se comienza a construir la Costanera Sur (Varas, 1997: 54-61).

Las dimensiones proyectadas por estas intervenciones compiten con las norteamericanas, sin embargo la articulación de la costa por medio de parques urbanos es más débil. Tal es el caso de las intervenciones en Chicago de Burnham y Bennett entre 1905 y 1908, cuya intención era acercar el parque y los grandes edificios a la costa (Varas, 2000: 51-61).

La Avenida costanera desde la Capital Federal al Tigre data de 1922, con Duclot y el ingeniero Benito Carrasco como asesores de proyecto. Consistía en un rond-point a construirse en la

Cabecera del Boulevard de Circunvalación de la Capital Federal y uniría todos los pueblos de la costa llegando hasta el Tigre después de un recorrido total de 17 km. Constaba de un ancho total de 70 m., sectorizada en franjas con distintas características según usos: un amplio veredón arbolado de 7m. para peatones, junto al borde del río; una gran avenida para autos de 25m dividida en dos con columnas de alumbrado y césped para permitir dos direcciones vehiculares; una faja de jardines de 13 m. bordeadas con árboles para sombra, que conformarían lugares de estar y sitios para exposiciones de obras de arte; un camino de 8 m. para jinetes; un veredón de 3 m. con árboles; una calle de 10 m. para coches y carros, y por último un veredón arbolado de 4 m. que servía de límite a las propiedades privadas. Para la construcción de taludes y terraplenes se había adoptado la cota de 4.50 m., que ponía a la avenida a cubierto del anegamiento en las mayores crecidas del río y seguía las principales sinuosidades de la costa, para conservar su aspecto agreste y pintoresco (Berjman, 1997: 52-70).

Es hacia esta época, año 1912, que nace el paseo costanero en la ciudad de Quilmes. Emprendimiento iniciado por la Empresa Fiorito, que compró la estructura que había sido utilizada para la fiesta del centenario de La Rural. En ella instaló el Club de Pescadores que con la construcción de la rambla, generaron el paseo público conocido como La Ribera. También, se inauguró la concesión de un servicio de tranvías que unía la Estación del Ferrocarril con la costa, lo que posibilitó la creciente afluencia de grandes contingentes de visitantes al lugar que ofrecía un solaz reparador a la población laboriosa y un medio de transporte rápido y barato. Todo ello contribuyó en convertir a Quilmes en una ciudad balnearia, constituyéndose en un hecho de gran magnitud social durante varias décadas (Lomban, 1991). El lugar contaba con las dos primeras piletas de agua salada, una glorieta donde los fines de semana venían a tocar orquestas, una rambla que llegó a tener una pantalla donde se proyectaba cine y un espigón para pescar, aprovechando el espigón de carga que era utilizado para el transporte de arena de 200 m. dentro del río (Fig. 6). Todo esto configuraba el paseo costanero, donde hoy predominan restaurantes y pubs (Diario El Pulso - Ciudad, 2001: 9). La estructura espacial de la costa queda definida en dos sectores: uno central cargado de contenido histórico y social, y otro más amplio a ambos lados del anterior, que no participa del área central siendo la ocupación de su costa casi nula al igual que su accesibilidad (Fig. 7).

Esta imagen original del paseo permitió el desarrollo de actividades sociales y recreativas que promovían la consolidación del partido, su mantenimiento y desarrollo urbano, hasta la década del '40. Ello le confirió una fisonomía social y cultural a la ciudad, que aún se refleja en la ribera con elementos como: la rambla, el balneario, el Club de Pescadores, los que exhiben un importante legado histórico de valor patrimonial (Figs. 8 y 9).

La percepción del paisaje en esta zona otorga a la misma cualidades estéticas y formales, pero sobre todo carácter expresivo y no formal ligado a una experiencia y un pasado. Es el hombre que vivió en la ribera quien reconoce estas cualidades, percibe el amanecer, el cielo, el horizonte, los cambios climáticos que ofrecen distintas tonalidades y variedades al paisaje; valores de contemplación a través de las emociones más allá de su uso.

Pero el paisaje para la arquitectura exige de una reinterpretación de esta cultura, porque el río no es sólo un factor de nostalgia sino de integración de la ciudad a las vistas y disfrute de la sociedad por medio del paseo costanero.

El río de la Plata es una parte esencial del patrimonio del Área Metropolitana. Es fuente de agua, vía navegable y regulador ambiental. La relación entre ciudad y río constituye un aspecto fundamental en la calidad de vida de los habitantes, por la singularidad del paisaje y su riqueza biológica y por la importancia para el medio ambiente, la salud, la recreación, las actividades económicas y el funcionamiento urbano.

Debe conciliarse la relación del río con la ciudad con usos circulatorios, recreativos y de esparcimiento. Ello fortalecerá el frente ribereño definiendo paseos urbanos, embarcaderos deportivos, balnearios y aumentará sustancialmente la accesibilidad a la costa de la ciudad con la ventaja de la presencia del río que garantiza lo "natural-natural" y una escala distinta de confrontación con el horizonte de la ciudad y el río a la vez. Debe mantenerse como límite histórico entre la ciudad y su paisaje al paseo costanero, convirtiéndolo en un lugar de encuentro, devolviéndole a la ciudad el potencial poético de sitio excepcional, caracterizado por la presencia de sus dos horizontes perfectos. La intervención en nodos estratégicos hará posible una nueva es-



Figura 6:



Figura 7: Fotografía antigua de la costa de Quilmes.
Fuente: Museo Fotográfico de Quilmes.



Figura 8: Fotografía antigua de la costa de Quilmes.
Fuente: Museo Fotográfico de Quilmes.



Figura 9: Fotografía antigua de la costa de Quilmes.
Fuente: Museo Fotográfico de Quilmes.

tructuración del paisaje, consolidando los espacios fragmentarios en una unidad.

Será objetivo primordial de la recuperación del paisaje costero revertir la creciente separación de la costa y la ciudad. Ello se logrará con

la reutilización y reestructuración de la avenida costanera en un futuro próximo, revalorizando lo histórico y cultural en esa avenida, lo que relacionará más estrechamente el río con la sociedad que se asienta a su vera.

Bibliografía y fuentes

- BANCO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, 1981: "Reseña histórico – económica de los partidos de la Provincia de Buenos Aires".
 - BERJMAN, Sonia (compiladora), 1997: "Benito Javier Carrasco: sus textos". Cátedra de Planificación de Espacios Verdes. Facultad de Agronomía. UBA.
 - BIRSWANGER, Hans Christoper, 1997: "Making sustainability work". Institute for Economy and the Environment, University of St. Gallen. St. Gallen, Switzerland.
 - COMISIÓN NACIONAL Area Metropolitana de Buenos Aires, Ministerio del Interior 1995: "El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y análisis". Buenos Aires.
 - CAPPANNINI, D. y V. MARIÑO, 1966: "Suelos de la zona litoral estuárica comprendida entre las ciudades de Buenos Aires al norte y La Plata al sur". Buenos Aires. Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA).
 - EL DÍA, "El río esta gravemente enfermo", 28 de septiembre 2000. La Plata. Página 18.
 - "El Pejerrey Club: un lugar bien tradicional para los quilmeños": diario Pulso 33 – Ciudad, semana 28/6 al 4/7 de 2001. Quilmes. Página 9.
 - FRANGI, Jorge, 1997: "El Paisajismo desde la óptica ecológica y la educación ambiental". En: **Los jardines históricos y su trascendencia en el nuevo paisajismo**, LINTA – CIC. 55 – 63.
 - FUNDACIÓN CIUDAD, 2000: "Uso sostenible de la Ribera Metropolitana: la ribera sur". En: **Foro ciudad y río**, Quilmes. 21 - 27
 - GHERSA, Claudio y Rolando J.C. LEÓN, 1998: "Ecología del paisaje pampeano: consideraciones para su manejo y conservación". En: "El Patrimonio Paisajista: aspectos sociales y ambientales", LINTA – CIC. 61 - 78.
 - GIORDANO de CAMPELO, Lila A., 1996: "Reseña histórica de la Parroquia Inmaculada Concepción: hoy Catedral de Quilmes". Quilmes.
 - GONZÁLEZ BERNALDES, Fernando, 1981: "Ecología y Paisaje". Madrid. Blume Ediciones.
~~http://www.medioambiente.gov.ar/dnds~~
 - LOMBAN, 1990: "Nueva historia de Quilmes". Buenos Aires.
 - HURTADO, M.A., 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. 94 – 97.
 - MUNICIPALIDAD DE QUILMES, 1998: "Código de ordenamiento urbano, ordenanza 4545/79 con modificaciones según ordenanza 8255/98".
 - PATO, Miguel Angel, 1994: "El nuevo mapa del sur. Un sentido de prospectiva urbana". En: **Revista Arquis Nº 5**. Revista del Centro de Investigaciones en Arquitectura. Universidad de Palermo. Editorial CP 67. 38 - 44.
 - SECRETARÍA DE DESARROLLO AMBIENTAL. Municipalidad de Quilmes, 1997: "Proyecto de recuperación y sistematización del área costera para el Partido de Quilmes". En: "34º Congreso mundial IFLA". Buenos Aires, s/p.
 - SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE. Municipalidad de Quilmes, s/f: "Partido de Quilmes: síntesis histórica". Informe.
 - VARAS, Alberto, 1997: "Buenos Aires Metrópolis". Madrid. Editorial A. G. GRUPO, S.A.. Harvard University, Universidad de Palermo, Universidad de Buenos Aires.
 - VARAS, Alberto, 2000: "Buenos Aires natural + artificial". Madrid, editorial A.G. GRUPO, S.A.
- * La fuente de los planos es la Municipalidad de Quilmes y la información volcada en ellos del informe facilitado por la Secretaría de Desarrollo Ambiental de la misma Municipalidad -citado en la bibliografía-