

Valorización de patrimonios representativos de las ciudades del NEA

El tren y el puerto, y la infraestructura asociada, estuvieron vinculados al origen de muchas ciudades de la región noreste, elementos que necesitan ser revalorizados según plantea una especialista de la UNNE

Muchas ciudades de las provincias que conforman el Nordeste argentino estuvieron marcadas en su origen por el modelo de transporte predominante, siendo los elementos representativos de su origen el puerto o el ferrocarril, así como la infraestructura industrial asociada. Sin embargo en la actualidad la infraestructura histórica asociada a esas actividades tienen poca vitalidad dentro del paisaje urbano, por lo cual desde la UNNE plantean la necesidad de revalorizar su rol dentro de las ciudades,

pero con estrategias que no pasen únicamente por la idea de centro histórico o monumento sino para insertarlos en la vida y dinámica cotidiana de las mismas.

Particularmente en la provincia de Corrientes la organización de sus ciudades estuvo fuertemente marcada por el medio de circulación más seguro y confiable como lo fue la vía fluvial desde el periodo colonial en forma exclusiva hasta mediados del siglo XIX y en forma complementaria con el ferrocarril desde 1875 hasta 1950.

En el caso de la Provincia del Chaco, sus ciudades se desarrollaron a partir del Siglo XIX, donde la extracción de materia prima e instalación de estructuras industriales definió el trazado de las vías y estaciones del ferrocarril que influirían en la configuración de numerosas ciudades.

De igual manera ocurrió en la Provincia de Formosa, al haber estado influida principalmente por el ferrocarril, mientras que en la Provincia de Misiones se caracterizó también como Corrientes desde su origen por localizaciones sobre las márgenes de sus ríos navegables y definidas en su mayoría por el transporte fluvial.



Puerto de la ciudad de Goya, Corrientes

Varios factores durante el siglo XX condujeron a la pérdida de estos elementos referentes. La modificación del modelo productivo por una parte y la consolidación del transporte automotor por otra llevaron a la realización de las vías o rutas terrestres que transformó sustancialmente las relaciones del espacio urbano, visiblemente desde mediados del siglo XX.

Elo ha implicado en la región, como en otros puntos del país, el abandono de roles o funciones económicas y sociales de vastos sectores del territorio de las provincias estableciendo como uno de los desajustes más importantes la centralización y concentración de funciones económicas en las capitales provinciales.

Así, el ferrocarril o el puerto, que fueron elementos claves en el origen de la mayoría de las ciudades han perdido vitalidad en los últimos sesenta años por cambios en las políticas territoriales o de mercado, (económicos, productivos y comerciales).

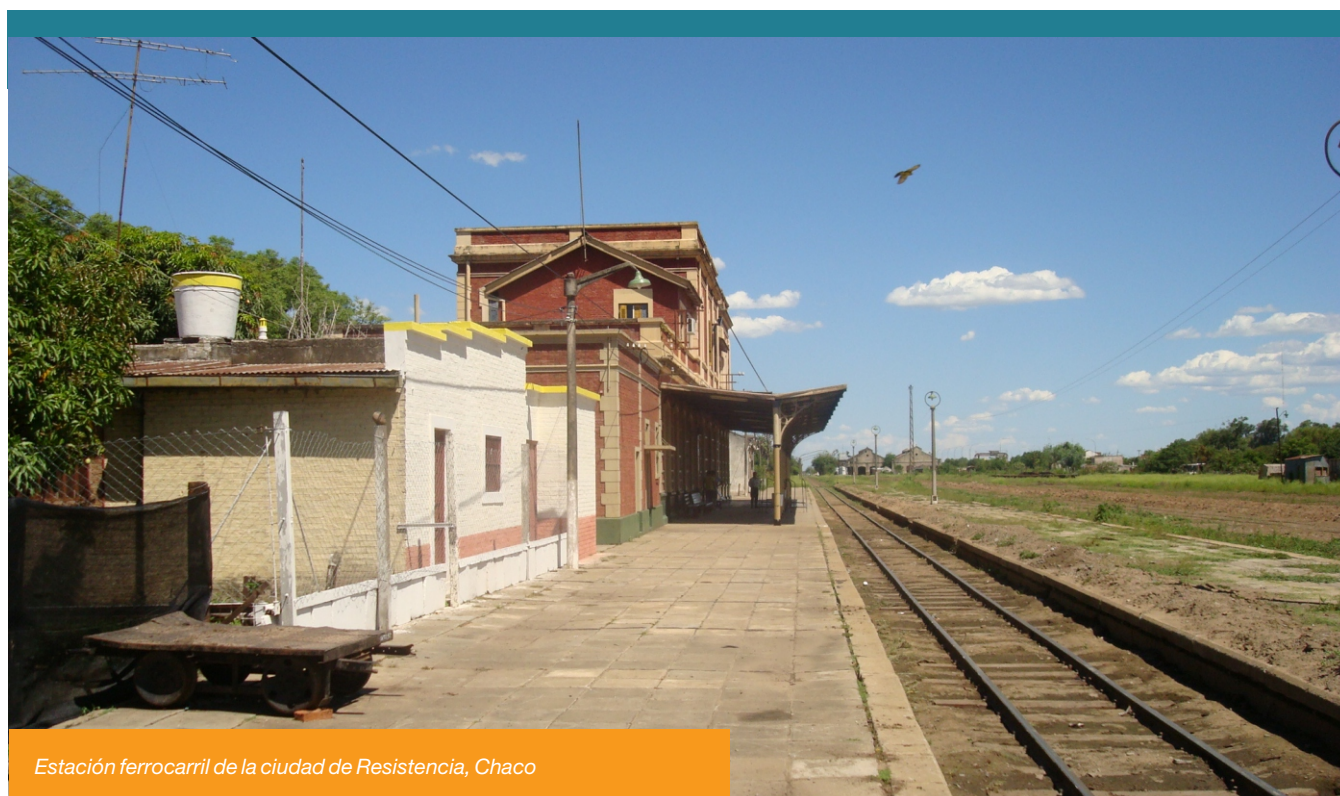
La doctora Ángela Sánchez Negrette, especialista de la UNNE analizó la situación que atraviesan muchas ciudades de la región que han perdido el rol que le diera origen o sustento y de qué manera impacta en el ordenamiento y desarrollo actual de las ciudades y áreas.

Estos equipamientos históricos, en general, están abandonados en sectores urbanos de alto valor en su tasación como tierra urbana, pero sin usurpación o exentos de pobladores, sólo abandonadas, al no mantenerse las condiciones para su desarrollo, pertenecientes en varios casos al dominio estatal, sin estar sujetos a especulaciones inmobiliarias.

“El objetivo es poner en evidencia que estos equipamientos, la infraestructura asociada al puerto y el ferrocarril, deben ser revisados y ser planteados dentro de una planificación de desarrollo local, por su calidad y valor patrimonial generando estrategias mediante regulaciones que, conscientes de su valor, preserven también el significado y carácter para su conservación-rehabilitación tan necesaria en los centros a los que pertenecen” sostiene.

Pero aclara que los cambios de roles y las transformaciones de las ciudades reclaman una mirada abierta y no excluyente, una mirada que vaya más allá de la idea del centro histórico y del monumento.

Así, plantea la necesidad de poner en marcha estrategias que permitan integrar el patrimonio histórico que dio origen a las ciudades a la vida actual de las ciudades.



Estación ferrocarril de la ciudad de Resistencia, Chaco

“Los centros históricos y las áreas históricas en las ciudades no deben ser aisladas de todo contexto, sino que deben integrarse como un todo orgánico al sistema urbano”.

Señaló que los usos posibles no tienen que ver exclusivamente con una revalorización y refuncionalización para lo cultural o el turismo, o meramente monumentos del pasado, sino en considerarlos edificios en vacancia que permitirían por ejemplo establecer empresas, organismos públicos, y generar puestos de trabajos sin que se pusiera en riesgo el mensaje de las obras de arquitectura.

Sostuvo que la idea de preservar un bien patrimonial desconectado de la vida de la ciudad, no teniendo ese patrimonio industrial abandonado un rol claro y coherente, “es lo que provoca el descrédito de las declaraciones de interés o de las razones de por qué preservar y conservar”.

En ese sentido, indica que se requieren ideas propuestas bajo un concepto superador al concepto de las “ciudades y sus patrimonios” y que se desarrolle una lectura de la “ciudad como patrimonio”.

“La ciudad es un hecho histórico por naturaleza y por ello es imprescindible entender que la historia se sigue escribiendo en la ciudad, de manera que esta posición es ajena a toda idea de congelamiento y negación de lo nuevo” explica.

Agrega que el enfoque de la “ciudad como patrimonio” se basa, ante todo, por el conocimiento y la valoración. “El punto de partida de toda lectura y reflexión sobre la ciudad como patrimonio debería ser el modelo de ciudad que heredamos, con todas sus diferentes y sucesivas capas y procesos históricos; y será a partir de su reconocimiento que deberíamos definir el modelo de ciudad al que aspiramos, el que sin dudas se irá actualizando en el tiempo”.

La investigadora considera que las tareas de preservación y conservación debieran formar parte de las políticas y planes de gestión urbana, para la adopción de criterios de intervención conservativos que busquen conectar la idea de identidad propia de cada región con la idea de proyecto a futuro de la ciudad.

Añade que la consolidación de una memoria se basa en el sentido de pertenencia que la comunidad logre en conciliación con sus realizaciones dentro del patrimonio arquitectónico y paisajístico cultural. Señala que muchas veces darle solamente un fin histórico o turístico a estos equipamientos los termina desconectando de la vida de la ciudad y del vínculo con los habitantes.

En el caso de la nueva arquitectura y de las nuevas intervenciones urbanas, indica que las mismas debieran tener como sustento primero a la historia de cada lugar, y como aspiración ineludible la calidad no sólo intrínseca del nuevo bien sino en cuanto al diálogo con su entorno y al tipo de aporte que en todos los casos se hace a la ciudad. “La arquitectura de hoy es el patrimonio del mañana”.

“Las tareas de preservación y conservación debieran formar parte de las políticas y planes de gestión urbana”.

Para la investigadora, se observa una falta de propuestas creativas para readaptar y poner en vigencia un capital inmobiliario en términos económicos pero también, en términos sociales. “En vez de verlo como una pérdida debería establecerse como una posibilidad para que esta arquitectura genere respuestas a nuevos roles dentro de una estrategia para el futuro de la ciudad”.

Pero aclara que si bien no se puede desconocer el compromiso ineludible del Estado -desde el municipal al nacional- en la defensa del patrimonio, “esto no será suficiente sin la participación activa de los diferentes actores sociales de la comunidad capaces de hallar respuestas alternativas y creativas para enfrentar los desafíos de desarrollo con respeto y valoración de su identidad”.

José Goretta