**TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN EL NOROESTE BONAERENSE: HUELLAS Y REINVENCIÓN**

Eje temático: 3

YULN, Melina

Centro de Estudios sobre Territorio, Energía y Ambiente TEAM

Instituto de Desarrollo Sostenible IDS

Universidad Nacional del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires UNNOBA

melinayuln@yahoo.com.ar; myuln@comunidad.unnoba.edu.ar

La región del Noroeste bonaerense (NOBA) se conformó durante los siglos XIX y XX, trazando trayectorias territoriales hasta el siglo XXI. Esas trayectorias se entienden como el devenir de los espacios a lo largo del tiempo, por su apropiación social y su valorización político-económica (Carrizo, Forget, Denoël, 2016). Durante la territorialización del NOBA se trazaron trayectorias paralelas y a veces superpuestas, que construyeron territorios con la lógica del palimpsesto, con restos y huellas de etapas anteriores. Las estancias, el ferrocarril, los pueblos, las comunidades indígenas y las actividades generadas por la sinergia entre los distintos actores llegan al siglo XXI atravesados por los cambios políticos y socioeconómicos. Las trasformaciones ocurridas durante el desarrollo de esas diversas trayectorias se plantean como una reinvención de los distintos territorios que conforman la región.

Permanecen los mismos actores: el Estado, a través de su representación nacional, provincial y municipal; los privados o empresas; y la sociedad civil organizada. El modo de apropiación y gestión de los recursos fue variando en función de la evolución de cada trayectoria territorial. El grado de participación de los distintos actores también fue variable de acuerdo con el uso dado y el valor asignado a los recursos. En determinados tramos de las trayectorias la participación conjunta del Estado y los privados definieron un valor económico en el modo de apropiación del espacio, mientras que, en otros, la sociedad y el Estado, en su vertiente municipal, fueron los gestores de los mismos recursos, pero a la luz de un proceso de reinvención territorial.

Este trabajo se divide en dos partes, por un lado, se analizará la trayectoria del ferrocarril y su incidencia urbana en el NOBA, los actores involucrados y los nuevos usos adquiridos. Por otro lado, se analizarán las trayectorias territoriales de las estancias y las comunidades indígenas asentadas en la región desde sus inicios, los actores intervinientes y su adaptación. Finalmente se ensayarán algunas conclusiones sobre las transformaciones de los territorios en la región, a partir de los viejos recursos disponibles y sus nuevos usos asignados.

1. **Ferrocarril y desarrollo urbano: nuevos actores y usos**

En el entresiglo XIX-XX el ferrocarril fue partícipe clave en la conexión entre estancias y pueblos con los puertos litoraleños, así como en la proliferación de nuevos pueblos durante el siglo XX. La impronta del Estado Nacional y los gobiernos provinciales, al promover la extensión de esta infraestructura de transporte y carga, fue acompañada por las inversiones de empresas extranjeras. Ambos actores -Estado y privados- fueron los promotores de esta red de impacto territorial, cuya finalidad fue el transporte de la producción del sector primario, con destino a la exportación. En el devenir de esta trayectoria, los actores intervinientes fueron cambiando. A mediados del siglo XX, con la estatización de los ferrocarriles, el Estado (Nacional o Provincial, según las zonas) quedó como único gestor. Se iniciaría un proceso paulatino de declive del sector ferroviario, ya no solo entendido como infraestructura de servicios sino también como generador de puestos de trabajo y agente territorializador. Al llegar a finales del siglo XX, la privatización de las empresas ferroviarias aceleró un proceso de desmantelamiento, con su consecuente efecto des-terrritroalizador. Ese efecto, difícil de revertir, tendría un nuevo punto de inflexión con la reestatización del sector, en la primera década del siglo XXI. A la par del impacto duradero de la des-territorialización se iniciaron acciones tendientes a gestionar los bienes y recursos ferroviarios que subsistieron al desarme del sector. Con el Estado como único gestor de esos recursos, pero prácticamente neutral en cuanto al aprovechamiento y uso de una infraestructura abandonada, entraron en el juego otros actores, hasta el momento invisibles. Estos actores, no estatales, provenientes de la sociedad civil organizada o de las comunidades locales, le dieron un nuevo rumbo a las identidades territoriales perdidas. La infraestructura ferroviaria, entonces, no cumplía su función original, ya que la circulación de trenes se vio interrumpida total o parcialmente por falta de instalaciones básicas para su funcionamiento (como el desmantelamiento de vías férreas). Las organizaciones comunales buscaron la manera de dar un nuevo uso, es decir, de re-funcionalizar esos recursos, que luego adquirieron un valor patrimonial- no ya comercial- convirtiéndose en un bien común de las sociedades. De este modo, la acción de ONGs, miembros de las comunidades locales y municipios encabezaron acciones que llevarían a una reinvención identitaria (Yuln, Montecelli y Carrizo, 2017). Desde finales de 2015 el cambio en las políticas de gobierno nacional y provincial le ha dado un nuevo impulso al ferrocarril, con la puesta en funcionamiento de ramales no operados. Son cambios recientes que tienden a la restitución de la función ferroviaria original y contribuyen a iniciar procesos de reinvención, basados en la recuperación de identidades territoriales perdidas.

***Patrimonio ferroviario re-funcionalizado***

Hacia 1929, la depresión económica que afectó la economía mundial tuvo su repercusión en el sector ferroviario en Argentina, cuyos capitales eran mayormente extranjeros. Durante los años siguientes, las ganancias de las empresas declinaron paulatinamente –a la par de la inversión–, y en 1948, bajo el gobierno del presidente Juan Domingo Perón, los ferrocarriles fueron estatizados. El Estado nacional los conservó hasta 1993, cuando fueron privatizados por el gobierno del presidente Carlos Menem. En 2015, el gobierno de Cristina Kirchner volvió a re-estatizarlos.

La región NOBA no fue ajena a los cambios en el desarrollo de las redes ferroviarias. Estuvo sujeta tanto a los vaivenes propios de los procesos de desarrollo –asociados a la extensión ferroviaria–, como al proceso posterior de declinación, ligado a una reducción de inversiones y de la actividad.

Además de los ramales que llegaron al NOBA desde finales del siglo XIX, se instalaron talleres ferroviarios en las localidades de Junín y Mechita (Bragado). Esto generaría impactos de desarrollo local y de transformación regional.

a) en Junín:

Se instaló el taller de la ex-línea BAP (Buenos Aires al Pacífico) en 1886. El vínculo entre el ferrocarril y la exportación agrícola de este período produjo un crecimiento exponencial de la población en los años subsiguientes. Hacia principios de 1900, 40% de su población dependía del trabajo ferroviario, que constituyó la principal fuente de empleo y de recursos económicos de la ciudad y de su zona de influencia (Pompei, 2011).

El predio de los Talleres conforma un polígono de 30 hectáreas y tiene 100.000 m2 de superficie construida (Dillon, 2010). El tendido de las vías sobre el límite de la traza urbana fundacional contribuyó a delimitar nuevos barrios y zonas de la ciudad, en espacios destinados al crecimiento futuro de la cuadrícula. Durante el proceso de crecimiento y desarrollo urbano de Junín, la irrupción de los ramales ferroviarios en el corazón de la ciudad fue decisiva para su configuración espacial resultante. El archipiélago ferroviario estaba formado por: 1) los talleres propiamente dichos, ubicados dentro del predio poligonal de 30 hectáreas, 2) los edificios complementarios, ubicados en torno a la estación y 3) los edificios subsidiarios, localizados en las inmediaciones del predio central (Montecelli, Yuln y Carrizo, 2017).

b) en Mechita:

En 1908, a 10 km de la ciudad Bragado, se construyeron los talleres ferroviarios sobre la línea del Ferrocarril Oeste. El complejo se componía, además de un depósito de locomotoras, una playa de maniobras y una colonia de viviendas para el personal ferroviario. En 1910, se inauguró la "Estación Mechita" y la localidad creció a raíz del flujo de bienes y personas generado por la propia estación. La economía del pueblo se concentró casi exclusivamente en los talleres ferroviarios. Durante la década de 1950 la población llegó a unos cinco mil habitantes y las 118 viviendas de estilo inglés, construidas inicialmente, fueron rebasadas ampliamente. Circulaban entre seis y siete trenes diarios de pasajeros hacia y desde la Capital Federal y varios trenes diarios a la ciudad de Bragado para transportar operarios (Morello y Aguilar, 2006).

Junín y Mechita se beneficiaron de la dinámica impulsada por el ferrocarril y se convertirían en nodos estratégicos de la red nacional. Hacia finales de la década de 1970, las políticas nacionales privilegiaron el transporte vial y esto contribuyó al abandono y desmantelamiento del ferrocarril. La actividad ferroviaria decayó y muchas personas debieron cambiar de trabajo y /o emigrar. A pesar de la importancia del ferrocarril para el país y sus territorios, sus redes y servicios fueron progresivamente reducidos y prácticamente desmantelados tras su privatización. Así, durante la década de 1990, un proceso de des-territorialización[[1]](#footnote-1) tomó celeridad.

Los edificios que componen los complejos ferroviarios fueron rehabilitados para desempeñar nuevas funciones. Mientras en otras partes del mundo estos predios se lotean o se destinan a inversiones inmobiliarias y comerciales, en los casos analizados se impuso la actividad cultural, universitaria y turística.

En Junín, el complejo ferroviario fue sectorizado en tres talleres, cesando poco después la actividad de reparación de vagones. Esta desafectación dejó como saldo, además de 30 hectáreas casi sin uso, en pleno centro de la ciudad, alrededor de 100.000 m2 de construcciones de distinto porte, con un valor intrínseco, ya que son ejemplos constructivos de la tradición industrial inglesa. Además, existe un amplio patrimonio de arqueología industrial con herramientas, enseres, maquinarias y otros objetos que muestran el desarrollo tecnológico de los talleres (Dillon et al, 1999).

Pero fue a partir de principios de la década de 1990, con la privatización de los ferrocarriles, cuando tiene lugar la re-funcionalización de los edificios. Los talleres fueron asiento de cooperativas, Asociaciones civiles y emprendimientos varios. A pesar de la presencia de múltiples actores, la mayor parte del predio y galpones de los talleres se encuentran en estado de deterioro edilicio. Por su parte, los edificios subsidiarios del complejo ferroviario, gestionados por la UNNOBA y unos pocos por el Municipio, tuvieron un destino de rehabilitación y re-funcionalización que ha dinamizado la vida de las zonas urbanas o barrios en los cuales tienen asiento (Montecelli et al, 2017).

En Mechita, la re-significación identitaria del pueblo y la re-funcionalización de construcciones ferroviarias se vincula a experiencias que llevó a cabo el municipio de Bragado en conjunto con ONGs y empresas. Se apostó a poner en valor el patrimonio cultural con el objetivo de fortalecer la identidad local y promover el desarrollo rural. Para eso se amplió la estructura edilicia del Museo de Artes Visuales y se promovió la creación de una oficina de turismo, a la vez que se conformó una red de actores locales, encargada de brindar capacitaciones en turismo, diseño y arte a jóvenes de la localidad, con la finalidad de posicionar al pueblo como destino turístico y generar posibilidades de inserción laboral local. La comunidad procuró poner en valor el patrimonio ferroviario y posicionar a Mechita como un referente turístico cultural de “pueblo ferroviario”. En 2010 vivían en Mechita unos 1.800 habitantes (INDEC 2010) y unas 40 personas estaban empleadas en los talleres, aún en funcionamiento. La crisis de la industria ferroviaria en Argentina obligó a disminuir las actividades, hasta que en 2011 cesaron los trabajos de reparación y la extensa playa de maniobras se convirtió en depósito de vagones y locomotoras en desuso. La comunidad local buscó otros usos y destinos culturales a los edificios y objetos ferroviarios a través de proyectos turístico-culturales (Yuln et al, 2017).

El cambio de gobierno operado en 2015 trajo algunos cambios estructurales en materia de política ferroviaria. En 2019 los Talleres de Mechita fueron puestos nuevamente en servicio, mediante el aporte de una inversión extranjera. A su vez, la UNNOBA ha iniciado una Tecnicatura en mantenimiento ferroviario, en paralelo con la reapertura de los Talleres y del impacto regional de esta iniciativa.

Desde 2017 la empresa rusa de ingeniería ferroviaria, Transmashholding (TMH) realiza trabajos para la reactivación de los Talleres de Mechita. El Ministerio de Transporte de la Nación, le concedió a TMH Argentina (TMHA) el uso provisorio y por tres años de los Talleres y de la playa de maniobras contigua, con el exclusivo propósito de reabrirlos y ponerlos nuevamente en funcionamiento a través de una importante inversión de la empresa que permitirá su reequipamiento y modernización. El objetivo es crear un polo industrial, con una fuerte inversión en talleres de mantenimiento, reparación y actualización integral, y en la construcción de plantas de fabricación de material rodante de última generación. En 2019 TMHA reabrió los talleres, en los que realizará las tareas de mantenimiento y reparación. Como parte del acuerdo suscripto con el Estado nacional, la empresa contrató a todos los empleados asignados hasta entonces en los Talleres y que manifestaron su interés en sumarse a este nuevo desafío, creando empleos de calidad, con continua capacitación. La primera etapa del plan de inversión en Mechita es de 3 millones de dólares y prevé el empleo de 100 trabajadores en forma directa[[2]](#footnote-2).

1. **Estancias e Indígenas: viejos actores y recursos**

Con la expansión ganadera de la segunda mitad del siglo XIX, los pueblos de la provincia de Buenos Aires crecieron, convirtiéndose en proveedores de mano de obra y en mercado de servicios para las estancias, de manera que ambos se retroalimentaron socioeconómicamente durante el proceso de territorialización del Noroeste bonaerense (NOBA). Las redes de comunicación y transporte y las redes institucionales contribuyeron al desarrollo regional y la estancia se impuso como el motor productivo de la región.

El ferrocarril se constituyó en un actor de primer orden que favoreció el proceso de poblamiento rural y el surgimiento y crecimiento de nuevos núcleos urbanos. Desde 1880, la red ferroviaria se extendió rápidamente por la provincia con diversos ramales que tenían la finalidad de conectar los centros agropecuarios con el puerto de Buenos Aires, por eso muchas estaciones se localizaron directamente dentro de las estancias. Las entidades bancarias oficiales constituyeron otra red que aportó servicios financieros en distintos puntos de la provincia. De manera que dieron respuesta a las nuevas necesidades, propiciaron diversas iniciativas socioeconómicas y acompañaron las políticas nacionales y provinciales de fomento y promoción de expansión territorial.

De este modo, la intervención de actores privados -los estancieros- pero también la presencia del Estado, a través de las políticas de tierras, de tendido de infraestructura y de apoyo financiero, fueron los gestores del territorio constituido por las estancias. En el entresiglo XIX-XX la producción de materia prima con destino a la exportación, fue el objetivo principal de estas empresas, representando un valor económico directo. Las estancias -además de agentes territorializadores- fueron empresas que supieron adaptarse a los vaivenes político-económicos de las distintas épocas. A principios del siglo XX la participación del Estado en el armado de una estructura de desarrollo dejó de ser relevante, quedando los actores privados como únicos gestores de las estancias. Con su capacidad característica de amoldarse a los cambios político-institucionales y económicos, la estancia permaneció como referente social y productivo del ámbito rural. Aparecieron entonces nuevas estrategias para el sostenimiento de las empresas productivas. Con más de un siglo y medio de existencia en la región constituían un legado identitario de los territorios. De este modo, adquirieron un valor patrimonial que se sumó -y en algunos casos suplantó- a la actividad económica agropecuaria.

Compartiendo el espacio rural con las estancias, las comunidades indígenas del NOBA tienen su trayectoria específica. Su participación en la construcción territorial no ha cesado desde el siglo XIX hasta la actualidad y siempre han mantenido una relación asimétrica con el Estado provincial, el otro gran actor definitorio de sus destinos. A finales del siglo XIX el gobierno bonaerense reconoció derechos de propiedad de tierra a numerosas comunidades mapuches radicadas en el NOBA (Yuln, 2015; 2017). Estas acciones se concretaron acompañadas por insistentes reclamos de los grupos indígenas involucrados. La tierra era un recurso preciado para ambos actores. Para la provincia tenía un uso comercial y su valor económico aumentaba progresivamente. Para las comunidades indígenas, además del valor productivo tenía un valor simbólico, ya que constituía el lugar de asiento de sus habitantes y de reposo de sus muertos. Durante el siglo XX el trayecto de estos pueblos puede resumirse como un itinerario de despojos e intentos de in-visibilización, si bien su identidad cultural se mantiene ligada a la tierra hasta nuestros días. El siglo XXI ha significado la re-visibilización de estas comunidades, una reivindicación de la multiculturalidad presente en nuestro país desde los orígenes y a la vez oculta bajo el manto de la argentinidad. Los actores presentes en este cambio de paradigma son el Estado -a través de las instituciones oficiales dedicadas a los asuntos indígenas-, las Instituciones académicas y científicas y la sociedad civil -a través de las ONGs y representantes de las comunidades locales. El valor netamente económico asignado en su origen a las tierras indígenas hoy ha mutado en un valor patrimonial, que inserta estos territorios dentro de nuevos modelos de sociedad y de desarrollo.

***Sostenibilidad del recurso: turismo de estancias***

Como vimos, hacia el último tercio del siglo XX, el desmantelamiento del ferrocarril, la disminución de flujos comerciales y de personas, la degradación de la infraestructura y la pérdida de población, conllevaron procesos de des-territorialización con debilitamiento de la identidad social. En estos procesos de re-territorialización, las comunidades incorporan actividades turísticas y culturales, enriqueciendo su identidad original. Un nuevo escenario aparece dinamizado por la rehabilitación y re-funcionalización de espacios. En este contexto entran en juego la valorización de la historia y la identidad de las comunidades, de manera que se incluye no sólo al patrimonio edilicio, sino también al patrimonio productivo rural o de infraestructuras. La arquitectura rural representa un legado patrimonial histórico y cultural, cuya posibilidad de explotación abre nuevas perspectivas para las comunidades que deciden re-significar su antiguo uso.

La región consolidó un perfil agropecuario, apuntalado por las estancias, con el que se ha identificado a lo largo del tiempo. Las actividades agrícolo-ganaderas se expandieron a la par del tendido de infraestructura. Las estancias contaban con equipamiento y edificios subsidiarios para el desarrollo de sus actividades productivas, pero la vivienda principal, el “casco”, constituye un emblema del patrimonio histórico de la región.

La provincia de Buenos Aires tradicionalmente ha sido un destino turístico reconocido en el ámbito nacional. A fin de siglo XX aparece una diversificación de la oferta, con nuevas modalidades de turismo y de incorporación de recursos patrimoniales. En este nuevo escenario, ocupa un lugar destacado el turismo rural, que combina la vida campestre con aspectos culturales e identitarios del ámbito rural. La apertura al público de granjas y estancias se incrementó desde principios de la década de 1980. por su extensión, su actividad agropecuaria y el número de establecimientos rurales dedicados al turismo, la provincia ocupa el primer lugar en el país en el desarrollo de esta modalidad que encuentra en el ámbito cultural una posibilidad para el desarrollo local (Conti, 2011).

El patrimonio cultural proporciona a las comunidades un conjunto de recursos que se heredan del pasado, se revalorizan en el presente y se transmiten a las generaciones futuras. Abarca tanto el patrimonio material, como el patrimonio natural e inmaterial. Esos recursos no son renovables y su gestión requiere políticas y modelos de desarrollo que preserven y respeten su diversidad y su singularidad, ya que su pérdida resultaría irreversible (Conti y Cravero Igarza, 2010:13). El patrimonio constituye el caudal cultural de las sociedades contemporáneas. Contribuye a la revalorización identitaria, y es un vehículo para la transmisión de experiencias y conocimientos entre generaciones. Asimismo, es relevante para la cultura y el desarrollo, enriquece el capital social conformando un sentido de pertenencia, individual y colectivo, que ayuda a mantener la cohesión social y territorial.

La ampliación del concepto de patrimonio tiene su correlato en el desarrollo y diversificación de la oferta turística. El turismo cultural, como vía de desarrollo, tiende a lograr un equilibrio entre la conservación y el uso turístico del patrimonio incluyendo una gestión participativa que involucre a la comunidad. Apunta a un turismo que favorezca al desarrollo entendido por la mejora de la calidad de vida de la población a partir de la generación y distribución equitativa de beneficios económicos, del respeto por el ambiente natural y construido y por la identidad sociocultural de la comunidad involucrada (Conti et al, 2016:98).

El patrimonio se vincula estrechamente con valores identitarios y culturales, de manera que el turismo con base patrimonial se caracteriza por la legitimación cultural del objeto que se convierte en atractivo turístico. Esa legitimación se manifiesta en las adhesiones suscitadas en la comunidad. Los lugares turísticos se redefinirán cuando sus atributos patrimoniales adquieran el valor de atractivos turístico. Por ejemplo, la designación oficial de patrimonio de un sitio, un área o un objeto implicará que un lugar obtenga algún tipo de reconocimiento a una escala determinada (provincial, nacional o internacional). Esto les dará un nuevo estatus a los lugares de destino turístico, ya que pasarán a formar parte del conjunto de monumentos históricos provinciales, nacionales o municipales e ingresarán en los ámbitos de competencia de organismos e instituciones que operan a estas escalas. Actuarán nuevos actores vinculados a la gestión del patrimonio, la presencia de nuevos turistas, nuevos emprendimientos relacionados a servicios, infraestructura o equipamientos. Los procesos de patrimonialización y puesta en valor turístico de este patrimonio representarán nuevas formas de obtención de ganancias y la posibilidad de insertar o reinsertar lugares en circuitos turísticos (Almirón et al, 2006:120).

Los casos estudiados en el NOBA demuestran una variedad de situaciones respecto del valor patrimonial de la arquitectura rural en la región. Desde ejemplos de abandono a lo largo del tiempo, hasta ejemplos de óptima conservación, pasando por casos que han sufrido el desgaste material propio del paso del tiempo, pero que han recibido una oportuna intervención. Así de diverso es el panorama del patrimonio arquitectónico rural. La puesta en valor de la estancia, como un símbolo de identidad pampeana, contribuye a revalorizar el patrimonio construido del entorno productivo rural.

Se han identificado dos grandes grupos. Por un lado, los casos patrimoniales que encontraron en el turismo tanto una actividad económica como un medio para re-significar su identidad, promoviendo el desarrollo de las comunidades locales. Por otro lado, casos en los cuales se vislumbra la potencialidad del desarrollo turístico, ya que se trata de elementos componentes de una red de patrimonio rural que se extiende en toda la región.

La mayoría de las estancias NOBA son de propiedad privada, con lo cual no hay registros oficiales y se dificulta el acceso a la información. Un trabajo inicial de identificación permitió compilar material documental inexistente hasta la fecha, que sirvió para confeccionar un mapa regional, de actualización permanente (Yuln, Carrizo et al, 2013; Yuln y Carrizo, 2014). Hay ejemplos de estancias dedicadas al turismo rural, ya sea como única actividad o como complemento de actividades agropecuarias. Otra gran cantidad de ejemplos podrían incorporarse a un circuito rural y promover el desarrollo de la actividad turística, ya sea por sus características arquitectónicas, emplazamiento o por las actividades que generan.

Los emprendimientos turísticos de estancias, por tratarse de propiedades privadas en su mayoría, son promovidos por particulares. Entre los potenciales casos de integración a un circuito turístico rural se han tomado ejemplos que tienen vínculos con instituciones públicas, y a su vez generan concurrencia de visitantes, como el Reducto Fortificado de INTA Pergamino o la casa de El Molino, de ubicación céntrica en la localidad de Alberti y sede del Archivo Histórico local. Por su parte, los casos del ámbito privado se han integrado al paisaje cotidiano y forman parte de la identidad local. La estancia La Chica (Salto) recibe afluencia de ciclo-turistas y tours de fotografía, mientras que la cúpula de La Marión (Villegas), es visible desde la ruta y funciona como un hito en el camino. Si bien los ejemplos son numerosos y variados, y exceden el propósito de este trabajo, aquí lo presentamos como una posible vía de desarrollo en la región, que podría redundar en beneficios para las comunidades locales, algo que ya se ha realizado en otras experiencias, como la del patrimonio ferroviario (Carrizo y Yuln, 2014; Yuln et al, 2016; 2017b).

**Cultura indígena (re)visibilizada**

La cultura indígena ha pasado por diferentes estadios en su tratamiento como parte integrante de la identidad nacional. Durante gran parte del siglo XIX el tema indígena fue factor ineludible en el tratamiento de las políticas y acciones en la frontera. Es decir, que no se ocultaba a una porción fundamental de la población, en el país que se aspiraba a formar. No había ocultamiento desde el discurso y desde las políticas aplicadas, porque para el Estado la presencia indígena representaba un factor de inestabilidad en la frontera. Pero no ocurría lo mismo desde las representaciones de ese Estado en formación, como es el caso de los mapas y las estadísticas oficiales. En unos, se borraba a los indígenas de antemano y en otros, se los omitía. Con el cierre de la frontera y el sometimiento de las últimas tribus que resistían el avance estatal, durante la década de 1880, las instituciones, los gobiernos y la sociedad fueron invisibilizando la pervivencia de algunos sectores indígenas que decidieron amalgamarse al nuevo estado de las cosas.

Para los estudios culturales la relevancia de este tema atiende a cambios sociales, culturales y ambientales generados por los procesos de territorialización. Dentro de las ciencias sociales, los “estudios de frontera” son aquellos que rompen con una cierta tradición de características centralistas para pensar los problemas históricos, políticos y culturales de una sociedad, desde la periferia[[3]](#footnote-3). Con el advenimiento de la democracia en Argentina comenzaron a multiplicarse los textos que introducían al “indio” en la discusión: un individuo que ocupaba el territorio supuestamente *desierto*, que habitaba la pampa supuestamente *despoblada* y que subsistía de sus extensas tierras declaradas *improductivas*. Estos textos introdujeron en el debate la existencia del *otro* –el *otro* más débil, en definitiva- y pusieron de relieve el papel de la participación indígena en la historia nacional (Yuln, 2014).

De este modo se fueron ampliando los canales por los cuales se mantenía vigente la presencia de las comunidades indígenas y sus manifestaciones culturales. Las investigaciones científicas comenzaron a desempolvar una diversidad cultural que no se limitaba solamente a la presencia de inmigrantes europeos, sino que contenía elementos de culturas ancestrales pampeanas y trasandinas. El estado, a través de sus instituciones científicas y académicas (CONICET, Universidades Nacionales, etc.) generó un punto de quiebre, a partir del cual se reconoce la diversidad y se revalorizan las culturas que permanecían invisibilizadas.

Además del reconocimiento cultural, la presencia indígena en la sociedad argentina fue reconocida a nivel normativo en el país y las provincias, a través de la incorporación de tratados de Derechos Humanos, desde la reforma de la Constitución Nacional (1994), las Constituciones provinciales y la ampliación de derechos por la reciente reforma del Código Civil y Comercial (2015).

Actualmente en Argentina una red institucional estatal se ocupa de los temas que atañen a los derechos de las comunidades indígenas. En el plano nacional se encuentra el Instituto Nacional de Asuntos Indígenas (INAI), que depende de la Secretaría de Derechos Humanos, del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Esta institución desarrolla y coordina políticas públicas para garantizar el desarrollo comunitario, el derecho a la salud y la educación, el acceso a la tierra y la preservación de las identidades culturales indígenas. Además, impulsa la participación de las comunidades en el diseño y gestión de las políticas de Estado que las involucran, respetando sus formas de organización tradicional y sus valores. Del INAI dependen[[4]](#footnote-4):

* 1. la Dirección de Tierras y Registro nacional de comunidades indígenas
	2. la Dirección de Desarrollo de comunidades indígenas
	3. la Dirección de Afirmación de los Derechos Indígenas

En la Provincia de Buenos Aires el Consejo Provincial de Asuntos Indígenas (CPAI) es un órgano de codecisión perteneciente a la Secretaría de Derechos Humanos de la Provincia de Buenos Aires. Su objetivo es cumplir, fomentar y gestionar políticas públicas destinadas a la población indígena radicada en el actual territorio bonaerense, para proteger, respetar y garantizar los derechos humanos consagrados en las normas provinciales, nacionales e internacionales. El CPAI está integrado por cuatro funcionarios del Estado provincial y por el Consejo Indígena de la Provincia de Buenos Aires (CIBA), conformado por representantes de pueblos con asiento bonaerense. De esta forma, se materializa de manera directa el derecho a la participación y consulta en la elaboración y gestión de las políticas públicas a través de asambleas periódicas. Participan en el CIBA los pueblos Mapuche-Tehuelche, Kolla, Qom y Guaraní. Cada uno cuenta con dos representantes elegidos en asamblea de las máximas autoridades comunitarias, de acuerdo con su propia cosmovisión, sin la intervención del Estado. Sus mandatos duran dos años. El CPAI cuenta con un Mapa de Comunidades Indígenas de la Provincia, que incluye aquellas con personería jurídica otorgada o en trámite y realidades comunitarias identificadas sin personería jurídica. Además, lleva adelante diversos Programas[[5]](#footnote-5):

En la región NOBA varias comunidades indígenas se asentaron de manera definitiva durante el siglo XIX y permanecen hasta la actualidad con actividades que las vuelven visibles y vigentes. Ejemplo de ello son las comunidades ubicadas en los partidos de Junín[[6]](#footnote-6), Gral. Viamonte[[7]](#footnote-7), Bragado[[8]](#footnote-8) y 25 de Mayo[[9]](#footnote-9).

En Junín, la comunidad Mapuche de Campo la Cruz está asentada en un terreno de 106 hectáreas en la zona rural, a 5 kilómetros del casco urbano de la ciudad de Junín. Allí residen desde 1881, cuando el gobierno Nacional cedió dos suertes de chacras para que la tribu del cacique Nahuel Payán (o Payún) fijara su residencia. El número de residentes actuales es fluctuante, ya que el parentesco o la amistad permiten que nuevas personas se asienten de manera temporaria. Sin embargo, se pueden estimar unas 25 familias (Laius, 2018: 2). La actividad económica principal de buena parte de los integrantes de esta comunidad ha sido, durante el siglo XX -y lo que va del XXI-, la fabricación de ladrillos. Esta actividad extractiva derivó en conflictos legales sobre la propiedad de la tierra comunal y su corolario fue la promulgación de una ordenanza municipal en 2007[[10]](#footnote-10), que imposibilitaría la realización de estas actividades. Se inició, desde entonces, un proceso de reclamos en el Municipio y en sede judicial, que se mantiene hasta la actualidad (Laius, 2017).

Los Toldos (Gral. Viamonte), es el sitio de asiento de los descendientes de Coliqueo y su tribu, quienes se afincaron a mediados del siglo XIX a orillas de la laguna La Azotea. En Los Toldos están presentes diversas ONG´s dedicadas a la difusión de la cultura mapuche. El principal núcleo lo constituye la Casa Cultural mapuche que funciona como centro regional ya que congrega comunidades de Junín, Trenque Lauquen, Bragado, Carmen de Patagones, Olavarría, y otros partidos de la provincia. Allí se dictan talleres -abiertos a toda la comunidad- de hilado, platería mapuche y criolla, tallado en madera, pintura sobre todo tipo de superficies, macramé, crochet y dos agujas, cultura e idioma mapuche. Este centro cuenta con el apoyo del municipio, que también impulsa otras actividades relacionadas a la difusión de la cultura indígena. Desde el gobierno local se promueve un festival, de periodicidad anual, que consiste en el acercamiento a la cultura mapuche a través de la música, la gastronomía, la lengua, la medicina y los trabajos de hilado y tejido artesanal. Asimismo, durante todo el año se puede recorrer el “circuito de la tribu”, un recorrido auto guiado por los caminos rurales. En 2017 el municipio, con acuerdo de las comunidades indígenas locales, firmó un convenio de cooperación con la Universidad Nacional del Centro de la provincia de Buenos Aires (UNICEN). El convenio apunta a proteger y conservar el Cementerio Histórico Mapuche de la laguna La Azotea. Un equipo de arqueólogos de la Unidad ejecutora INCUAPA-CONICET trabaja para determinar el lugar exacto del cementerio, así como la restitución de los restos de los antepasados mapuches. Esto permitirá darle valor histórico y cultural -además de asegurar la preservación- del cementerio indígena más importante de la Provincia de Buenos Aires[[11]](#footnote-11).

 En Bragado se encuentra la comunidad mapuche de los descendientes del cacique Melinao y su tribu. Desde su asentamiento en el siglo XIX, se nuclearon en la localidad de Olascoaga, una estación intermedia del FFCC Oeste, que se extendió de Bragado a 9 de Julio en 1883. Actualmente el pueblo cuenta con una escuela primaria, una unidad sanitaria y una pequeña capilla. Allí vivía el último cacique Máximo Coñequir, quien lideraba un centro de “Salud Intercultural” en las instalaciones de la Estación de Ferrocarril de Olascoaga. Coñequir -fallecido a principios de 2019- fue reconocido por sus sanaciones y curaciones, y era visitado por creyentes de todo el país. Anualmente se realiza en Olascoaga la fiesta de la Pachamama, organizada por la Asociación Civil Comunidad Mapuche Melinao, que congrega a la comunidad indígena local y a las regionales.

Por otra parte, en UNNOBA funciona desde 2010 la Cátedra Libre Pueblos Originarios, coordinada por un integrante de la comunidad Nahuel Payún de Junín y que nuclea actividades de difusión relativas a la cultura indígena en la región.

1. **Consideraciones finales: viejos recursos y nuevos usos**

La región NOBA presenta en sus territorios huellas de épocas pasadas, así como reinvenciones identitarias a partir de esas huellas o de sus vestigios. El ferrocarril, que se extendió durante el entresiglos XIX-XX a escala nacional y tuvo un alto impacto territorial, dejó de ser un sistema clave en la organización territorial del país. Su paulatino desmantelamiento se tradujo en el cese de actividades que aportaran al desarrollo de los pueblos y sus territorios. A pesar de la dureza de acciones contrarias al sostenimiento ferroviario, parte de la infraestructura, la arquitectura y el equipamiento que caracterizarían a esta red, subsistieron. Así, este recurso -el ferrocarril- puede considerarse como un viejo conocido, y uno de los actores clave en la conformación de la región. Pero los cambios políticos, culturales y socioeconómicos durante el siglo XX y lo que va del XXI generaron puntos de inflexión que podían llevar desde el abandono total y sin remedio hasta la reinvención de la territorialidad. La producción agropecuaria, representada tradicionalmente por las estancias, o el arraigo por la tierra, característica distintiva de los pueblos indígenas esparcidos en la región, constituyen la cultura rural que sirvió de base a la conformación del NOBA. Transformados así en valores patrimoniales, estos recursos han adquirido la categoría de bien común, y por lo tanto su preservación y puesta en valor llevó a incorporar -además de los privados- actores estatales o asociaciones comunales. De este modo, viejos recursos -como el ferroviario, la producción o la cultura de la tierra- se reversionaron y surgieron en el nuevo siglo con nuevos usos, nuevos destinos y paradigmas. Ante una demanda global de acciones de sostenibilidad -tendientes a generar desarrollo sin transferir perjuicios en el espacio, ni en el tiempo, ni entre individuos o grupos sociales-, el NOBA se reinventa sobre las trayectorias territoriales que lo acercaron a nuestros días.



**Bibliografía**

ALMIRÓN, A. et al (2006) Turismo, patrimonio y territorio. Una discusión de sus relaciones a partir de casos de Argentina. Estudios y Perspectivas en Turismo, vol. 15, núm. 2, pp. 101-120.

CARRIZO S, y YULN, M. (2014) Patrimonio arquitectónico en perspectiva geo-histórica: la territorialización del noroeste de la Provincia de Buenos Aires. EURE (SANTIAGO) - Revista Latinoamericana De Estudios Urbano Regionales. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile. 2014 vol.40 n°120. p73 - 90. ISSN 0250-7161. eISSN 0717-6236

CARRIZO, S., FORGET, M., & DENOËL, M. (2016). Implantaciones mineras y trayectorias territoriales. El noroeste argentino, un nuevo centro extractivo mundial. Revista de Estudios Sociales, (55), 120-136.

CONTI, A. (2016). Cultural heritage and tourism: possibilities of a sustainable relationship. Czasopismo Techniczne.

CONTI, A. L. (2011). El patrimonio cultural en la oferta turística de la provincia de Buenos Aires. Jornadas Nacionales de Investigación y Acción en Turismo, CONDET (Mar del Plata, 2011).

CONTI, A. L., & CRAVERO IGARZA, S. (2010). Patrimonio, comunidad local y turismo. Notas en turismo y economía.

DILLON, P. et al (2010) <http://programa-ferrourbano-junin.blogspot.com.ar/>

FRANCO, Laura y DILLON, P. (1998) Proyecto Ferro-Urbanístico. Municipalidad de Junín.

LAIUS, M. (2017). Del espacio étnico al espacio estatal, recorrido socio histórico de una comunidad mapuche: El caso" Campo la Cruz"(1873-2017). Trama. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades., 6(2), 58-71.

LAIUS, M. (2018) Aproximaciones a la propiedad, posesión, uso y herencia de la tierra en el “Campo La Cruz”: Del espacio social a la juridicidad. Seminario espacio social y políticas públicas de acceso a la tierra y la vivienda en ámbitos urbanos y rurales. Facultad de Filosofía y Letras, UBA (inédito).

MONTECELLI, F.; YULN; M; CARRIZO, S. (2017) “Archipiélago ferroviario en Junín (Buenos Aires, Argentina). Lectura histórica de planos técnicos”. Bitácora Urbano- Territorial, Vol.27. ISSN 0124-7913

MORELLO, A. y AGUILAR, G. (2006) “La logica del sistema ferroviario como germen para concebir un proyecto de rehabilitacion integral del patrimonio. Los casos de mechita y colonia sola, dos experiencias para la recuperación de viviendas ferroviarias”. *Congreso Internacional Patrimonio Industrial, Puesta en valor del Patrimonio* *Industrial. Sitios, Museos y casos*. Chile. <http://www.morelloyaguilar.com/espanol/documentos/La%20logica%20del%20sistema%20ferroviario.pdf>

POMPEI, Ana Laura. Historia de los talleres Ferroviarios de Junín. Desde su creación a la conformación de la Cooperativa de Trabajo Talleres Junín (1886-1994). Tesis de Licenciatura en Historia, UNNOBA, 2011. Inédito.

YULN M. (2017) Pueblos indígenas en la frontera bonaerense. Los asentamientos de “indios amigos” durante el siglo XIX. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788

YULN Melina; CARRIZO Silvina; LIMA Luis; MANZIONE Graciela; MARVEGGIO Liliana; TAGHÓN Alejandra (2013a). La territorialización del Noroeste bonaerense a través de sus estancias. Argentina. La Plata. Congreso. 3º Congreso Iberoamericano y XI Jornada Técnicas de Restauración y Conservación del Patrimonio. CIC-LEMIT

YULN, M. (2016) Les villages de frontière dans le processus de territorialisation de la pampa argentine au cours du XIXe siècle. Cahiers des Ameriques Latines. París: IHEAL, Universidad Sorbonne Nouvelle- Paris 3. 2016 vol. n°81. P.155 - 178. eISSN 2268-4247

YULN, M. (2017) Pueblos indígenas en la frontera bonaerense. Los asentamientos de “indios amigos” durante el siglo XIX. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788

YULN, M., & SILVESTRI, G. (2015). Una forma territorial alternativa: la tribu de Coliqueo en la pampa bonaerense. Antíteses, 8(15), 313-344.

YULN, M.; LIMA, L.; CARRIZO, S.; MONTECELLI, F.; TAGHON, A.; MANZIONE, G. (2017a) “Patrimonio y territorio NOBA en el entresiglos XIX-XX: la investigación desde la Universidad”. Revista Materiales y Construcciones, Laboratorio de Ensayos de Materiales y Estructuras (LEMEJ, UNNOBA). (en prensa).

YULN, M.; LIMA, L.; MONTECELLI, F.; TAGHON, A.; MANZIONE, G. (2017b) “Experiencias de valoración y potencialidades turísticas del patrimonio en el Noroeste bonaerense”, Jornadas Internacionales Gestión del Patrimonio Cultural como Recurso Turístico, Instituto de Investigaciones en Turismo, Facultad de Ciencias Económicas, UNLP. 25 y 26 de septiembre de 2017, La Plata ISSN 2591-6149.a

YULN, M; CARRIZO, S. (2018) “Historia e identidad en el Noroeste de la provincia de Buenos Aires: tres etapas de la territorialización NOBA”. XII Bienal del Coloquio Transformaciones Territoriales, AUGM, Universidad Nacional del Sur, 8-10 Agosto, Bahía Blanca ISSN: 1853-5011.

YULN, M; MONTECELLI, F.; CARRIZO, S. (2017) “El patrimonio ferroviario, un vehículo para la valoración del territorio. Rehabilitación y re-funcionalización de Talleres en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires”. Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. ISSN 1695-7121.

YULN, M; TAGHÓN A. Y MANZIONE, G. (2016) “Patrimonio arquitectónico rural: las estancias del noroeste bonaerense”. Encuentro Latinoamericano 200 años de Territorio, Ciudad y Arquitectura. El patrimonio cultural del Bicentenario. San Miguel de Tucumán, 24-26 Agosto de 2016.

1. Por des-territorialización se entiende a una fase de debilitamiento de la relación individual o colectiva con el espacio considerado como apropiado (Brunet, Thery, 1998). Esa pérdida de territorialidad puede conducir a su reinvención -por la aparición de otra forma de relacionamiento al lugar- y un proceso de re-territorialización. Un evento político como la reforma del Estado argentino en los años 1990, desencadenó profundas transformaciones socioeconómicas. En los territorios especializados -como los ferroviarios, pero también en otros como los petroleros- esto puede significar pérdida de identidad. Las actividades que suplanten a aquella desaparecida irán modelando una nueva identidad. [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.tmhargentina.com.ar/ [↑](#footnote-ref-2)
3. En las últimas décadas estas investigaciones se han incrementado, dando relevancia al análisis de espacios antes considerados marginales o carentes de interés para el estudio de la historia, suplantando la idea de que las decisiones políticas, las operaciones económicas, las transformaciones sociales y culturales se desarrollaban en el corazón de la sociedad más que en su periferia y así el territorio puede ser entendido como un elemento clave de la construcción nacional y no sólo un mero escenario de procesos políticos, sociales y económicos (Grimson, 2000; 2005). [↑](#footnote-ref-3)
4. https://www.argentina.gob.ar/derechoshumanos/inai [↑](#footnote-ref-4)
5. https://www.gba.gob.ar/derechoshumanos/consejos\_provinciales [↑](#footnote-ref-5)
6. Comunidad Mapuche Tehuelche Nahuel Payún (en trámite CPAI); la Comunidad Mapuche de Junín (INAI) y la Comunidad Mapuche Ñuque Mapu del Campo La Cruz (INAI). [↑](#footnote-ref-6)
7. Comunidad Mapuche Tribu Ignacio Coliqueo (CPAI), Comunidad Hermanos Mapuche de Los Toldos (CPAI), Comunidad Kintu Kimun (CPAI); Comunidad Pikun Lelfun (en trámite CPAI); y las Asociaciones civiles Comunidad Mapuche Barrio Los Eucaliptos y Comisión Laguna La Azotea. [↑](#footnote-ref-7)
8. Asociación Civil Comunidad Mapuche Melinao. [↑](#footnote-ref-8)
9. Comunidad indígena Tribu de Rondeau (INAI) [↑](#footnote-ref-9)
10. Dicha ordenanza declara “Zona Protegida de Reserva, y Patrimonio Histórico, Cultural, Ecológica y de Interés Público a las tierras (…) cedidas a la tribu del Cacique Nahuel Payán y los Capitanejos Chenquelén, Farías Nuculpán y Juan Negrete por el Estado Nacional Argentino” y prohíbe la realización de actividades que afecten la ecología y la depredación del ambiente y el suelo. Esta determinación entraría en conflicto con la existencia de hornos de ladrillo en los campos de la Cruz. [↑](#footnote-ref-10)
11. [www.unicen.edu.ar](http://www.unicen.edu.ar) [↑](#footnote-ref-11)