

“El Falcon Verde como lugar simbólico y la posibilidad de su activación para un uso turístico responsable”

Virginia Sahores Avalís.

Lic. en Turismo Facultad de Ciencias Económicas

Universidad Nacional de La Plata

Virginia.sahores@gmail.com

Resumen

La última dictadura que sufrió la Argentina, desde 1976 hasta 1983, dejó en la memoria una serie de lugares simbólicos. Entre estos símbolos de la represión que siguen vigentes se encuentran diversos Centros Clandestinos de Detención (CCD) y otros, más relacionados con los espacios cotidianos, como el Falcon Verde. Dicho vehículo era utilizado por las Fuerzas Armadas para el cumplimiento del plan de *Reorganización Nacional*.

A partir de la necesidad de conservar este lugar simbólico, es que se busca demostrar que el Falcon, como objeto de uso turístico, puede adquirir un reconocimiento y valoración como símbolo identitario y de esa manera sortear el obstáculo que presenta la discontinuidad de su fabricación. Establecer que el uso turístico puede colaborar con la conservación y sostenibilidad en el tiempo del patrimonio cultural. El Turismo, como actividad cultural y social, puede colaborar con la conservación de los lugares simbólicos y evitar la mercantilización de estos, otorgando la posibilidad de pensar en construcciones de sentidos y resignificaciones. En este sentido, se pone en evidencia que el turismo puede no ser sólo una actividad económica sino también una expresión cultural y una práctica social que ayude a la conservación del patrimonio.

Se intenta mostrar la conexión directa existente entre el Patrimonio y el turismo, más específicamente el Patrimonio Cultural y el Turismo Cultural. Visto este último como una actividad social que involucra tanto a la comunidad receptora como a los visitantes.

Se busca ahondar en la significación del Falcon Verde, en tanto símbolo de la historia reciente de la República Argentina, a través de fuentes y testimonios. Así como la posibilidad de su activación para el uso turístico responsable.

A partir de entrevistas a referentes de activación de Sitios de la Memoria en Argentina, se busca dilucidar si es factible o no su activación patrimonial y turística y su posterior divulgación y visibilización.

Palabras clave: turismo cultural, patrimonio cultural, Falcon Verde, lugares de memoria, activación patrimonial y turística.

Introducción

A lo largo de esta presentación se trabajará sobre un símbolo representativo de la historia reciente de la Argentina, relacionado a la etapa correspondiente a la última dictadura militar que ocupó el período desde marzo de 1976 hasta diciembre de 1983. Al mismo tiempo se propone una metodología de tratamiento para este tipo de símbolos identitarios y su activación patrimonial y turística.

El trabajo será dividido en tres partes. La primera de ellas estará dedicada a la especificación del uso y recorrido por las apariciones del Ford Falcon desde su llegada a la Argentina en 1962 hasta la actualidad, su impronta a través de los años y las resignificaciones que fue sufriendo su imagen. En una segunda etapa se analizará las opiniones de los referentes involucrados en la recuperación de los espacios y símbolos surgidos de esta etapa y su opinión sobre la posible activación turística del vehículo a partir de su incorporación a los recorridos realizados hoy en la ex ESMA, dejando claro la incorporación de los conceptos de Turismo Conmemorativo y Turismo socialmente responsable en dicha activación. En una última etapa se presentarán las conclusiones y recomendaciones propuestas a partir del análisis conjunto de las dos primeras partes del trabajo.

El Falcon Verde

En esta primera parte se intentará demostrar a través de fuentes, información académica y expresiones culturales, la representación que el Ford Falcon Verde tuvo en la sociedad Argentina desde su llegada al país y hasta la actualidad. El objetivo es periodizar la vida del Falcon, poder revelar el carácter simbólico, su pertenencia a la identidad cultural de la Argentina, la capacidad de generar múltiples manifestaciones culturales que dan cuenta de ello y cómo la sociedad argentina incorporó al vehículo y lo convirtió en elemento representante del pasado reciente de este país.

Desde su aparición en Argentina en los años '60 y hasta la actualidad, el Falcon ha recorrido diversos espacios de representatividad. Primeramente fue el vehículo familiar, fuerte, que no sólo se veía en las calles, sino que llegó a ser protagonista en una serie en la televisión. Sinónimo de progreso y de crecimiento industrial el vehículo poblaba las calles y abría una nueva planta que generó nuevos puestos de trabajo. Posteriormente, durante los años de la última dictadura, su representatividad cambió de carácter, la violencia comenzaba a transformarse en su característica principal. Como se verá en los testimonios ofrecidos, la aparición del vehículo en la escena pública estaba relacionada con los objetivos del Plan de reorganización nacional y de las desapariciones de civiles. Luego de 1983 y hasta la actualidad el vehículo ha adquirido un carácter simbólico que, en esta última etapa mencionada, se relaciona con el terrorismo de estado, las desapariciones y el accionar militar y paramilitar.

Hoy existen diversas demostraciones sobre la utilización y representación del vehículo a lo largo de su existencia y el uso del mismo para expresiones artísticas y culturales. A continuación se expresa en detalle lo expuesto.

Desde su llegada a Argentina y hasta 1976

Para la realización de la siguiente descripción se realizó una búsqueda de estudios académicos. Ante la escasa existencia de los mismos se utilizaron, para reforzar la información, fuentes extraídas de páginas especializadas.

En 1961 Ford Motor Argentina importa dos vehículos Falcon Standard para probarlos en las rutas y caminos argentinos y adaptarlos a las necesidades del país. Luego de un año, en 1962, y posterior a una serie de pruebas y mejoras, se comienza a importar este vehículo para la venta. Los automóviles eran ensamblados en el país en la planta que la empresa tenía en La Boca. En Julio de 1963 salía de la planta que Ford tenía en Pacheco el primer Ford Falcon realizado íntegramente en Argentina. En ese momento es que el Falcon se reconoce como parte de la vida de los argentinos hasta 1991. El vehículo detentó seis remodelaciones, pero siempre mantuvo su aspecto exterior. "Pasará el tiempo y los Falcon que hoy andan gallardos por las calles de la ciudad comenzarán a desaparecer. Hasta el TC dejará de contar con un Falcon en su grilla de partida. Pero aún los que no lo conocieron sabrán su historia... como la de Gardel... como la de Leguizamon.... como la de cualquier mito Argentino" RT 1993 (Todo Falcon.com 2013).

A partir de esta exposición sobre la aparición en la escena pública del Falcon en la década del '60 se refleja el rol que este vehículo ocupaba en la vida de las familias argentinas, el auto fuerte, familiar y duradero. Esto sería potenciado, primero al darse comienzo al ensamblaje del vehículo en la Argentina y luego con la producción completa en el país. Por otro lado existió también un programa emitido por canal 13 llamado La Familia Falcón, era una clara campaña de promoción a este vehículo y sus características. El guión se basaba en el relato tradicionalista del estándar de la familia de clase media Argentina de la década del '60. El apellido de la familia era tomado del automóvil modelo "Falcon" que había lanzado al mercado la empresa Ford, que patrocinaba la telenovela. El programa se emitió durante 7 años (desde 1962 a 1969) y fue escrita y dirigida por Hugo Moser. En 1963, el éxito de la serie fue tal que se filmó una película con el mismo nombre¹ (Cinefis.com.ar, extraído en 2013).

En 1964, comienzan a verse en las calles los primero "Falcon Taxi", esta nueva incursión de la Ford en un modelo básico y con un fin determinado hizo aun más masiva la venta y la aparición de estos vehículos en las calles. Fueron 33.320 las unidades producidas de 1963 a 1965, lo que generó un gran crecimiento del parque automotor de la época en respuesta a la demanda creciente.

De 1966 a 1969 el Falcon adopta un aspecto totalmente nacional. Aunque tuvo cambios significativos las formas siguen siendo las mismas. De esta línea de Falcon se vendieron un total de 63.754. A partir de 1973 y hasta 1977 estructuralmente siguió siendo el mismo pero recibió modificaciones que le dieron un aspecto más moderno.

¹ Extraído de: <http://www.cinefis.com.ar/la-familia-Falcon/pelicula/35976> visitado el 16/01/2013

Durante 1976 y hasta 1983

A comienzos de 1976, y junto con la toma del poder por parte de las Fuerzas Armadas, comenzaba a gestarse la etapa más oscura en la historia del Ford Falcon, sobre todo del Ford Falcon Verde. Este vehículo, tan popular y asociado a la fortaleza, la durabilidad y a la familia de clase media Argentina se iría convirtiendo en cuestión de un año en el vehículo elegido por las fuerzas militares y pasó a cumplir un rol muy diferente, el de generar miedo, y la inevitable relación con la represión. De esta manera, los Falcon Verdes fueron ganando espacio en las calles ya no con la figura que lo caracterizó en la década de 1960 sino con una relación inevitable con lo que más tarde se conocería como el terrorismo de estado (Cavallin, 2012).

La empresa Ford, tuvo una relación activa con el gobierno de Videla durante los años de su mandato. Dicha relación se fundamenta a partir de los testimonios ofrecidos por los sindicalistas detenidos dentro de la fábrica y los expedientes secretos donde se evidencia la relación comercial entre la empresa y el gobierno.

En 1975, el ejército comienza a tener presencia en la fabrica Ford, en su planta de Pacheco. Líderes sindicales de esa época relataron cómo se les otorgaba a los miembros del ejército lugares donde reunirse, alimentarse e incluso proveerlos de vehículos. El ex sindicalista Carlos Propato, quien trabajaba en la Ford desde ese año y hasta su detención en 1976, señalaba: “[...] se manejaban (refiriéndose al ejercito) con camionetas de la Ford, todo le daban, movilidad, comida [...]”² Otro sobreviviente, también trabajador de la empresa Ford, Mario Villani, en su testimonio, cuenta como fue secuestrado de su domicilio por un Ford Falcon al que hace referencia como “[...] un Ford Falcon, era el auto típico [...]”³

Hoy, en 2013, comienzan las investigaciones a los dirigentes de la compañía en esos años y las denuncias a la empresa Ford Motor Company y su filial Ford Argentina⁴.

Encuadre administrativo-legal: Expedientes secretos del Ministerio del Interior

El Ministerio del Interior a cargo de Albano Harguindeguy, durante la presidencia de Videla, era el encargado de la compra y suministro de vehículos y armamentos que serían otorgados a las policías provinciales para el cumplimiento del Plan de reequipamiento, el cual formaba parte del Proceso de Reorganización Nacional. Es así como el subsecretario de este Ministerio, Ernesto Orbea, contacta a la empresa Ford Argentina solicitando la compra de automóviles Ford Falcon, patrullero, no identificable. Dicha transacción se realizó en varias oportunidades a lo largo de los años que duró la dictadura.

En todos los expedientes mencionados a continuación, la primera nota enviada era firmada por el entonces subsecretario general del Ministerio del Interior, Ernesto Orbea y contestada por el Gerente Comercial de Ford Argentina en esos años, Jacinto

² Memoria abierta. *Testimonio de Carlos Propato*. San Fernando, Buenos Aires, 2006.

³ Memoria Abierta, *Testimonio de Mario Cesar Villani*. Buenos Aires, 2002

⁴ <http://www.pagina12.com.ar/diario/ultimas/20-63526-2006-02-23.html> y <http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-216688-2013-03-27.html> visitadas el 29/04/2013.

Padrosa. Era el Ministro del interior Albano Harguindeguy quien firmaba la autorización de compra definitiva.

En octubre de 1977, mediante Expediente n°294 el Ministerio del Interior solicita a FORD Argentina (ACFOR S.A.C) la compra de “noventa (90) automóviles Ford Falcon, no identificables, en su versión “estándar””. En ese mismo expediente, al que se le otorga carácter de secreto, Orbea, expresa la conformidad con 179 unidades de las mismas características, adquiridas en el mismo año y entregadas también a las fuerzas policiales de diferentes provincias no identificadas en el documento.

A su vez, el mismo año, bajo el Plan de reequipamiento y tras un pedido del gobernador de la provincia de San Juan, se solicita a la misma empresa la compra de ocho (8) Falcon de las mismas características y supeditada a las mismas condiciones de contratación que en el expediente n.º 294. En esta oportunidad el número expediente fue el 305.

El Plan de reequipamiento, formó parte del Plan de Reorganización Nacional, y así lo expresa el expediente secreto n.º 319, donde se solicita al entonces Presidente de la República tenga a bien dar carácter de ley al traspaso de bienes adquiridos o por adquirir a fin de concretar ambos planes. No sólo vehículos fueron transferidos sino también armas y municiones, detalladas en cantidad y lugar de destino en ese mismo expediente.

En 1978, bajo expediente secreto n.º 320, se da la adquisición de noventa y tres (93) unidades de Ford Falcon “estándar”, en las mismas condiciones de contratación que las anteriores y solicitando al Presidente de la República la autorización para la transferencia de dichos vehículos a las provincias y respaldado por los planes anteriormente mencionados.

Dos años más tarde, el expediente secreto n.º 983, solicitaba la compra de seis (6) Ford Falcon, “patrullero, no identificables”, sujeto a las condiciones de contratación de 1977, expresado así en dicho expediente.

Si bien a lo largo de los distintos expedientes no se especifica el color que debían tener los coches a adquirir, quedo en el imaginario aquel color “verde militar” asociado a estos vehículos. En las entrevistas realizadas, los entrevistados mencionan esta cuestión, y lo asocian, en algunos casos explícitamente y en otros más sutilmente a la relación del color verde con la representación del ejército. De todos modos, los vehículos en esa época no eran presentados en una gran gama de colores, lo que también colaboró al recuerdo de aquel Falcon Verde.

Testimonios presentados en el Informe “Nunca Más”

A continuación se presenta un análisis de los testimonios expuestos en el informe de la Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas (CONADEP, 1985), donde sobrevivientes a los secuestros, familiares o testigos oculares, cuentan de qué manera se veían involucrados automóviles Ford Falcon en distintas oportunidades.

A lo largo del informe se puede leer, a partir del relato en primera persona, una descripción de lo que significaba el accionar sistematizado de las Fuerzas Armadas a la hora de las persecuciones y desapariciones. Existen tres tipos fundamentales de testimonios que componen este informe. Relatos de sobrevivientes directos, expresados por las víctimas de los secuestros; el testimonio familiar, parientes de las víctimas que cuentan lo que recuerdan de lo sucedido; y la exposición de aquellos que presenciaron desde fuera los secuestros (pudiendo ser vecinos, compañeros de trabajo, etc.).

El Informe se organiza en Capítulos. A lo largo de estos puede verse la relación entre el Falcon y el aparato represivo montado por el gobierno. El primero de ellos está destinado a las etapas de la sistematización, las cuales eran: el secuestro, el traslado y la tortura.

En la sección B, El secuestro, dentro del primer título, “Incursión de los secuestradores o “patota” en los domicilios”, pueden leerse los testimonios de Lucio Ramón Pérez, quien relata el secuestro de su hermano que fue sustraído de su domicilio e introducido en un Ford Falcon, otro testimonio es el de la hija de Roque Núñez que cuenta como los efectivos al retirarse de su domicilio se llevan el Falcon que ella misma había adquirido (CONADEP, 1984).

En la sección C del informe, llamado La tortura, el Dr. Liwsky cuenta su experiencia de secuestro, fue llevado a la fuerza de su domicilio y arrojado en el piso de un auto, si bien no afirma cual fue el vehículo utilizado hace la referencia a que podría haber sido un Ford Falcon.

Sección E, Descripción de los Centros Clandestinos, en esta sección puede leerse el testimonio de Andrea Krichmar. A partir de una invitación que recibe para conocer la ESMA con una compañera del colegio, Berenice Chamorro (hija del Capitán Rubén Jacinto Chamorro), relata que desde una sala de juegos dentro del predio, pudo ver una mujer “encapuchada y encadenada de pies y manos” quien estaba siendo descendida de un Ford Falcon.

Los operativos de fusilamiento en masa también fueron parte del accionar de las Fuerzas Armadas, en la sección F se relatan testimonios sobre estos fusilamientos, uno de ellos es el de José Julián Solanille (testigo ocular). José relata cómo vio ingresar un operativo de 10 automóviles al Centro Clandestino La Perla, entre ellos algunos Ford Falcon. Recuerda dos de ellos que eran blancos. Dentro de uno logró identificar al Comandante del 3º cuerpo del Ejército el General Menéndez.

El capítulo 2 de este informe se refiere a las personas que eran blancos de las persecuciones. En este capítulo se realiza una división según el tipo de víctimas divididos en 8 categorías. Una de ellas es la que se encuentra en la sección 1, “Niños desaparecidos y embarazos”. Allí se encuentra el relato de Alicia B. Morales de Galamba, cuenta cómo ella, una amiga y los hijos de cada una fueron introducidos en un vehículo. Nuevamente sucede, como en el caso del Dr. Liwsky, la aclaración de que ese automóvil podría haber sido un Ford Falcon.

Otra sección es la de “Familias desaparecidas”, allí entre otros testimonios se encuentra el de la familia Coldaman, el operativo consistió en el ingreso de personal

militar, con uniforme, a la vivienda de la familia, previo rodeo de la misma con 2 Falcon y un Dodge 1500.

Al igual que estos testimonios, pueden encontrarse en la extensión de este informe un gran número de referencias al Ford Falcon (ver Anexo 2), pero lo que resulta importante destacar es el rol que cumplió a lo largo del proceso y tener en cuenta que estos testimonios son posteriores a ello, lo que demuestra aún más el carácter asociado al vehículo.

El análisis de varios testimonios como los aquí mencionados de Liwsky y Morales de Galamba, son representativos de la relación entre el Falcon y la represión. En ambos casos, los testigos no están seguros de cuál era el automóvil al cual fueron introducidos, pero sin previa alusión a ello, ambos mencionan que podría haber sido un Falcon. La presencia de este automóvil en las persecuciones, y la posterior identificación del Ford Falcon con el accionar de las Fuerzas Armadas pueden ser identificadas en estos testimonios. Al mismo tiempo, otro análisis posible de lo expuesto en este apartado es la pluralidad de usos que detentó el vehículo. A lo largo de los testimonios puede verse que tanto para desapariciones como para traslados oficiales el Falcon estaba presente, así lo expresa por ejemplo el relato de José Julián Solanille.

En las entrevistas realizadas a referentes, también se hace mención a la utilización del Falcon durante la dictadura, y lo expresan de las siguientes maneras:

- El Sr. Pérez Esquivel (CPM), comentaba cómo el Falcon fue un “instrumento más del horror [...], de la represión”⁵.
- Por otra parte María Rosa Gómez (IEM) explicaba que “el Falcon es un símbolo de los dispositivos utilizados por el terrorismo de estado, más allá de que hubo otros autos de otras marcas que también se usaron”⁶.
- Sabrina Osowsky, (EMyDDHH ex ESMA) cuenta cómo en ese lugar contaban con un espacio llamado “Automotores” donde se preparaban a los mismos para los secuestros. En la mayoría de los casos los Falcon, entre otros vehículos, eran propiedad de las personas secuestradas y eran “clandestinizados” para llevar a cabo sus operativos. Esa transformación consistía en extraer del vehículo su chapa patente, identificaciones que pudiera tener como calcomanías y proceder a dismantelar el baúl y asiento trasero para los traslados⁷.

Después de 1983 y hasta la actualidad.

A pesar de los sucesos relacionados a este vehículo entre 1976 y 1983, el modelo Falcon continuó manteniendo su fortaleza y presencia en las calles Argentinas por aproximadamente una década más. El último Falcon fabricado en Argentina, fue un modelo GL finalizado en Septiembre de 1991, la empresa Ford había decidido no continuar con la producción de ese modelo, y desde el comienzo de su fabricación se sabía que sería la última unidad del modelo que pasaría por las líneas de montaje. Una

⁵ Entrevista realizada a Adolfo Pérez Esquivel. Buenos Aires. Diciembre de 2012.

⁶ Entrevista realizada a María Rosa Gómez. Buenos Aires. Abril de 2013.

⁷ Entrevista realizada a Sabrina Osowsky. Buenos Aires. Febrero de 2013.

vez terminado al Falcon le colocaron en el parabrisas un cartel que decía "El inmortal", el Falcon fue sorteado entre los empleados de Ford Motor Argentina. Trece días después se dio por finalizada la producción del Falcon después de 30 años de producción y 494.209 unidades fabricadas.

Manifestaciones artísticas, cinematográficas y de opinión

En los años posteriores a la dictadura, desde 1984 hasta la actualidad, ha surgido un importante número de manifestaciones artísticas que han utilizado la figura del Ford Falcon, en tanto protagonista o como elemento periférico a los sucesos que se relataban, pero en todos los casos la figura del automóvil poseía una fuerte relación a la historia reciente.

A continuación se realizará una enumeración y descripción de algunas manifestaciones, las mismas serán divididas en tres categorías generales: A) Manifestaciones artísticas. B) Expresiones audiovisuales. C) Literatura y periodismo. Al finalizar se realizará un análisis del rol del vehículo y su presencia en las distintas categorías.

A. Manifestaciones artísticas

Dentro de esta primera clasificación se encuentran dos obras de arte que poseen al Ford Falcon como objeto principal y que además de ello tienen la particularidad de haber sido planteadas y expuestas en el predio de la ex ESMA. Además se podrá encontrar una descripción de la canción "Pensé que se trataba de cieguitos", donde se hace referencia al vehículo, ya no tan protagonista sino como parte de un relato general.

La primera obra seleccionada se titula "Desaparición de un Ford Falcon en la ESMA"⁸, su autor es Martín Kovensky. La Obra fue presentada en 2005 en el marco de la discusión sobre cuál debía ser el fin de los edificios del dominio de la ex ESMA. En ese contexto, Kovensky, planteó una intervención artística que consistía en la incorporación de un Ford Falcon a uno de los Jardines de la Escuela.

El boceto, realizado a partir de la impresión de la imagen del vehículo en lienzo e intervenido con acrílicos, propone que el coche sea colocado en algún punto visible y dejar que alrededor de él y en un perímetro de aproximadamente 2 metros, la flora del lugar se desarrolle libremente, generando así sensaciones como la de "la vida contra la muerte" y realiza una comparación entre el tiempo, lento, que lleva la disolución del hierro y los años que llevará a los ciudadanos argentinos comprender los sucesos de la última dictadura militar. La obra intenta mostrar, a partir de un hecho físico como es la desaparición del Falcon entre la vegetación, la relación existente entre dos símbolos del terrorismo de estado como lo son el Ford Falcon y la ex ESMA.

Otra de las obras seleccionadas se encuentra en exposición permanente en el Centro Cultural de la Memoria Haroldo Conti. Este Centro Cultural se encuentra en uno de los edificios de la ex Escuela de Mecánica de la Armada y cuenta con una colección de piezas estables y muestras itinerantes.

⁸ Dirección general de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires. *Arte y Memoria*. Buenos Aires 2005. Ver Imagen en ANEXO 2.

Autores Ideológicos, es el trabajo de Omar Estela, Javier Bernasconi, Marcelo Montanari, Marcela Oliva, Luciano Parodi y Margarita Rocha, y es el nombre que lleva esta muestra estable del Centro Cultural. El objetivo de los autores consistió en poder acercar al Falcon a lo artístico, la búsqueda de una crítica desde el objeto mismo que fue partícipe de los hechos. En la muestra el automóvil se encuentra completamente desmantelado y pintado de blanco, el sentido de esta deformación del vehículo apunta a la apertura de un espacio de reflexión sobre lo impuesto y padecido en los años del proceso, la materialidad del pasado, un cuestionamiento artístico de nuestra historia reciente. Los autores, es su fundamentación critican la falta de respuestas por parte de la historia, haciendo alusión a los desaparecidos, y reconocen su obra como una nueva búsqueda de ellas. Es pertinente incorporar la cita textual de la fundamentación de la obra “Un acto que trae al presente un pasado por medio de sus objetos para construir una escena que nos posicione “cuerpo a cuerpo” con los hechos”⁹.

Por último, se ha seleccionado como manifestación artística la canción de la banda Los Twist “Pensé que se trataba de cieguitos”, escrita por Hugo Cipolatti y presentada en el álbum La Dicha en Movimiento que el grupo lanzó en 1983. Con la vuelta a la democracia el rock nacional iniciaba un nuevo camino, aunque aún con fuertes marcas de la dictadura militar, Los Twist supieron incorporarse nuevamente a la vida pública con canciones que expresaban su queja pero con música divertida y combinado con letras inteligentes, lo que le dio un giro a la música de protesta.

En su letra, relata el proceder de las fuerzas militares en los años de la dictadura. Comienza narrando en forma de canción cómo se aproximaban a la persona, la manera en que se dirigían a ella, como eran trasladados y es allí donde se incorpora la figura del Ford Falcon Verde, los tratos que se le daban a esas personas y bajo qué circunstancias eran detenidos y liberados. Todo narrado de manera irónica y simpática.

En la letra, el Falcon aparece en dos frases que se expresan a continuación:

“[...] Muy bien peinados, muy vestidos, y con un Ford... verde

Pensé que se trataba de cieguitos, anteojos negros usaban los seis

Al llegar me dijeron buenas noches, donde trabaja, donde vive, ¿Ud. quién es?

Acto seguido, me invitaron a subir, al Ford [...]”

B. Manifestaciones Cinematográficas

A continuación se encuentra una serie de cortometrajes y películas en las que, al igual que en las manifestaciones artísticas, el Falcon forma parte de sus tramas en diferentes niveles de importancia y presencia. En una primera parte, se presentan dos cortos los cuales presentan al vehículo como actor principal, el primero de ellos es la creación original y el segundo es una adaptación, por parte de un taller de teatro. Segundo se realizará una enumeración y análisis de películas, organizadas en orden cronológico.

⁹ <http://www.autoresideologicos.com.ar/funda.html>, visitado por última vez el 05/05/2013.

El primer corto al que se hace referencia se titula "Ford Falcon, Buen Estado"¹⁰. Sus autores fueron Juan Carlos Barcos y José González Asturias con guión y dirección de José González Asturias. Fue presentado por la Secretaría de Cultura de la Nación (Instituto nacional de cinematografía) en 1984 y fue premiado, junto a otros 20 cortometrajes de similares características, en el Concurso nacional de cortometrajes en 1985.

En la trama, Luis, padre de una familia tipo con 2 hijos y su esposa, encuentra un aviso en el diario que dice "Ford Falcon, buen estado" y decide ir a verlo. Luego se encuentra con el vendedor, inspecciona el vehículo y decide comprarlo.

La primera noche deja el auto junto a la puerta de su casa y al día siguiente lo encuentra estacionado a unos 20 m de donde lo dejó la noche anterior. La situación se repite a la noche siguiente. Al tercer día decide esperar junto a un amigo a ver quién estaba utilizando su auto de noche y descubre que el vehículo tenía comportamientos extraños. Comenzó a andar sin nadie al volante, se dirigió a un baldío y allí abrió sus puertas y baúl y comenzaron a escucharse gritos y disparos, luego el auto se cerró y en silencio volvió al domicilio de Luis.

Al día siguiente acuerdan con su amigo no comentar a nadie lo sucedido y pone en venta el Falcon nuevamente.

La escena donde el vehículo comienza la recorrida nocturna representa el accionar de las fuerzas represivas durante la dictadura. Es decir, cómo secuestraban, trasladaban y asesinaban a quienes ellos consideraban enemigos.

Como detalle en el Ford puede verse una calcomanía en forma de corazón que tenía el lema "Los argentinos somos derechos y humanos", frase utilizada como slogan en 1979 ante la llegada al país de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) de la OEA¹¹.

El segundo cortometraje es una aproximación al presentado en 1984, pero de carácter animado y menor duración. Sus autoras fueron Lucía Gaztañaga, Pilar Méndez Trueba, Ana Paz Cervantes, Lucía Melman. Taller de cine El Mate. (2004)¹². El relato cuenta cómo un hombre compra un Ford Falcon Verde modelo 76. Al cabo de un tiempo nota un comportamiento inusual en el auto, este comienza a encenderse solo, va tomando formas extrañas y encuentra en un compartimiento delantero recortes de diario de 1978. La animación es de carácter digital La obra fue realizada en el marco de los talleres para jóvenes del Taller de Cine "El Mate"¹³ de la ciudad de Vicente López.

Por otra parte, en los distintos largometrajes sobre la dictadura Argentina, correspondientes a diferentes años desde 1986 hasta el 2012 aparece la imagen del Falcon asociada a las fuerzas militares, su accionar durante el proceso e incluso el coche como pertenencia de las víctimas de los sucesos. A continuación se analizan una

¹⁰ Cortometraje e información sobre el mismo disponible en:

<http://www.youtube.com/watch?v=iikqCMiZt4E> visitado el 23/04/2013.

¹¹ Extraído de: <http://edant.clarin.com/diario/2006/03/23/elpais/p-01501.htm> el 23/04/2013.

¹² Disponible en: <http://www.youtube.com/watch?v=taU4ezmvWZQ> Visitado el 21/02/2013.

¹³ <http://www.tallerelmate.com.ar>

selección de películas, las mismas representan como, a lo largo de los años, la figura del vehículo sigue vigente. En cada caso se ha escogido una escena donde el automóvil se hace presente, ya que en cada una de las películas la aparición del vehículo es recurrente.

En orden cronológico la primera película que se expone es “La Noche de Los Lápices” (1986)¹⁴. Esta película narra la historia de un grupo de estudiantes de la ciudad de La Plata que comienzan con la lucha por el boleto estudiantil. Luego se desencadenan los secuestros de este grupo de estudiantes y su encarcelación. Durante el resto de la película se muestra de que manera estaban encarcelados, como eran tratados y las condiciones en las que los mantenían. De forma paralela se narraba la historia de sus familias y las relaciones entre los prisioneros. Su guión está basado en el relato de uno de los sobrevivientes a dicho suceso.

A los 36 minutos de la película, se observa cómo dos Falcon Verde, acompañados de otro vehículo Peugeot 504, se detienen frente a una casa, ingresan violentamente al domicilio del estudiante Pablo Díaz y lo suben por la fuerza y encapuchado a uno de los coches. Esa es la primera aparición de un Falcon en esta película.

La segunda película que incluye esta selección es “Garage Olimpo” (1999)¹⁵. El film cuenta la historia de María, quien trabaja en la alfabetización de adultos en zonas pobres. Su padre ha muerto y para sostener la casona familiar, su madre alquila habitaciones. Un día irrumpe en la casa un grupo comando militar vestido de civil, secuestra a la joven y la llevan a un Centro Clandestino de Detención, allí se encuentra con Félix, un inquilino de su madre que está enamorado de ella y que resulta ser uno de los encargados de torturarla.

Aproximadamente a los 37 minutos de la película, se observa la salida de un camión seguido de un Falcon Verde y el ingreso posterior de otro Falcon al lugar. En la escena puede verse cómo es descendido un hombre del vehículo con los ojos vendados y María es llevada en el baúl del coche.

Existen también películas extranjeras sobre la última dictadura militar Argentina, una de ellas es “Imagining Argentina” (2003)¹⁶. La película cuenta la historia del secuestro de Cecilia Rueda, una periodista que decide publicar una nota sobre un grupo de estudiantes secuestrados que luchaban por el boleto estudiantil (la historia de los jóvenes de La noche de los lápices). Paralelo al relato de lo que sucedía con Cecilia, su marido, Carlos Rueda, la busca imperiosamente sin abandonarla hasta que logra dar con ella. La película realiza un repaso por sucesos importantes de esos años, no sólo hace mención a los jóvenes de La noche de los lápices sino también posee una escena donde se reproduce el secuestro a las monjas francesas en la Iglesia de la Santa Cruz, del barrio de San Cristóbal. Otro hecho que se encuentra en relación directa a este secuestro fue el de la infiltración de Gustavo, un enviado del gobierno militar quien delato a las monjas y a Carlos.

¹⁴ Puede verse la escena en: <http://www.youtube.com/watch?v=0HL7XkfhsYE>.

¹⁵ Puede verse la escena en: <http://www.youtube.com/watch?v=wC9ikhSZEbQ>.

¹⁶ Puede verse la escena en: <http://www.youtube.com/watch?v=0bA3q7n-5nI>.

A lo largo de la película el Falcon Verde aparece en escena, en todos los casos, en relación directa con el accionar militar y la desaparición de personas. Un ejemplo de ello puede verse a los 40 minutos de la película, cuando se observa llegar a la Iglesia de la Santa Cruz 7 Falcon Verdes, sin chapa patente, de los cuales descienden personas vestidas de civiles que ingresan al establecimiento por la fuerza. Es allí cuando se produce el secuestro de las monjas francesas y de siete mujeres pertenecientes a Madres de Plaza de Mayo. Las nueve mujeres fueron encapuchadas y subidas a los vehículos.

La última película en orden cronológico es “Infancia Clandestina” (2012). La película cuenta la nueva vida Juan, un niño de 12 años que vuelve a la Argentina junto a su familia luego del exilio en Brasil y que regresan con una nueva identidad, Juan se llamaría Ernesto. Su madre Charo, su padre Daniel y su tío Beto luchan desde la clandestinidad por sus ideales, mientras Juan lucha por llevar una vida como el resto de sus compañeros. Un buen día decide vivir su propia clandestinidad y huye con María, una niña que conoce en la escuela y que logra conquistar su amor. Debido al miedo de María es que deciden volver cada uno a su hogar y ya no vuelven a verse. Una noche, un grupo de militares ingresa al domicilio y secuestra a sus padres, Juan, que se encontraba escondido con su hermana bebe, es llevado por las fuerzas policiales.

Si bien la presencia del Falcon no es central, concentra un gran sentido el momento de su aparición. En la escena final, se observa como un Falcon deja a Juan en la puerta de la casa de su abuela y luego dobla en una esquina y desaparece. Esta aparición del vehículo como protagonista de la escena demuestra la presencia y utilización del vehículo.

C. Artículos de opinión

En la actualidad no sólo lo artístico refleja la representatividad del automóvil. A continuación se presentan, un ensayo y 2 notas de periódicos nacionales actuales, sobre la representatividad del vehículo en la sociedad actual.

El primer artículo es un ensayo presentado en el marco del concurso: “Argentina Los lugares de la Memoria”, de la Escuela de Capacitación Docente – Centro de pedagogías de anticipación (CePA), este ensayo se titula *Falcon Verde*. Su autora es Graciela Beatriz Gutiérrez y la presentación de dicho artículo es de 2009. Los textos presentados en ese concurso trazan la necesaria línea de continuidad entre una historia en la que se reconocen y el presente (Nardi, Sampaolo, et. al, 2009).

El artículo narra cómo el Falcon Verde atravesó la vida de la autora en diferentes etapas. Comienza narrando su niñez, donde aparecía en la presentación de un programa de tv “La familia Falcón”, pasando por su adolescencia, donde comenzaba a tomar una connotación negativa a partir de las persecuciones y secuestros y hasta el presente. Es a partir de allí donde realiza un análisis del carácter simbólico que adquirió la marca y en especial el modelo y enuncia como fue cambiando la concepción que se tenía del Falcon.

El primer artículo periodístico pertenece al Diario Clarín, su publicación es de Marzo del año 2003 y está titulado como “Iban a rematar los Falcon del terror, y a

último momento dijeron que no”¹⁷. Su autor, Alberto Amato, relata a lo largo de la nota de qué manera el Banco Ciudad había decidido frenar el remate de un lote de automóviles Ford Falcon y un Chevrolet Chevy. Todos los vehículos eran de modelos de entre 1976 y 1982, pertenecientes a la Armada Argentina. El argumento del Banco fue que su valor comercial era poco y que no ameritaba la subasta, Amato cuestiona lo expuesto por los dirigentes del Banco. Al mismo tiempo señala al Ford Falcon, y sobre todo aquellos de color verde, como “Símbolos del terror”, y relata cómo fueron incorporados por las fuerzas policiales para su accionar. Además menciona que los automóviles habían sido expuestos en la Base Naval de Puerto Belgrano y en la División de Suministros de la fuerza, en la Dársena Sur.

La siguiente nota periodística corresponde al Diario La Nación en su versión digital del día 28 de marzo de 2013 y su titular enuncia “Secuestran más de 40 Falcon utilizados durante la última dictadura”¹⁸. En la nota relata la confiscación por parte de autoridades judiciales de los vehículos hallados en la Subjefatura de la Intendencia de la Base Naval Puerto Belgrano. El Juez federal Tentoni fue quien ordenó la medida y las posteriores pericias sobre los automóviles, argumentando que: “Son innumerables los testimonios que dan cuenta de la intervención de distintos Ford Falcon en los operativos realizados por las Fuerzas Armadas en la denominada lucha contra la subversión, y en particular por la Armada Argentina”.

Ambos artículos periodísticos presentan una relación directa. Aquellos automóviles que serían rematados en 2003 son los mismos que fueron secuestrados por autoridades judiciales en 2012. Es importante destacar la importancia de la preservación de instrumentos del terrorismo de estado y la investigación sobre estos.

Análisis

A lo largo de este capítulo se ha puesto en evidencia la presencia del Ford Falcon en la historia, desde su llegada al país y hasta la actualidad. Es importante, más allá de la simple enumeración de diversas manifestaciones relacionadas con el vehículo, realizar un análisis sobre su presencia en ellas, su rol principal en algunas y complementario o periférico en otras.

Lo primero a tener en cuenta es el cambio en la visión sobre el vehículo. Como se puede leer al principio del capítulo el Falcon se encontraba en una posición positiva frente a los ojos de los ciudadanos argentinos, era aquel vehículo que desembarcó en la argentina para impulsar el crecimiento, la modernización, y otorgar masividad a la posesión de un auto. Con la caída de la democracia y el posterior ascenso de las fuerzas militares al poder, la imagen del automóvil fue cambiando. En poco tiempo paso a convertirse en un elemento utilizado para la desaparición de personas y su aparición en las calles ya no era tan bien recibida. En la etapa posterior a la dictadura, y a pesar de

¹⁷ Amato A. (2003). “Iban a rematar los Falcon del terror, y a último momento dijeron que no”. Clarín.com. Edición Domingo 23.03.2003 <http://edant.clarin.com/diario/2003/03/23/p-03601.htm>.

¹⁸ Diario La Nación. (2012). “Secuestran más de 40 Falcon utilizados durante la última dictadura”. Miércoles 28 de marzo de 2012 | 16:25 <http://www.lanacion.com.ar/1460358-secuestran-mas-de-40-Falcon-utilizados-durante-la-ultima-dictadura>.

que la circulación del Falcon como instrumento de los operativos militares había disminuido, su imagen nunca volvió a ser positiva. El recuerdo del automóvil es asociado hasta la actualidad al proceso.

En varias de las manifestaciones expuestas se puede ver el carácter protagónico que adquiere el vehículo. Tanto en la obra de Kovensky como en Autores Ideológicos la figura del Falcon es el centro de la misma, ambas ceraciones buscan la ruptura con la estructura y la idea de trascender el significado del automóvil al mismo tiempo que se persigue la creación de conciencia y entendimiento de lo sucedido desde una perspectiva abstracta. De manera más contundente y no tan protagonista, la canción Pensé que se trataba de cieguitos hace mención directa al Falcon Verde, este aparece claramente asociado al sistema de detenciones de la época que es relatado de manera irónica y divertida. Por su parte, los cortometrajes expuestos, son una especie de fusión entre lo abstracto de las obras y lo real de la canción. El vehículo posee claramente un rol principal en ambos cortos y muestran como era utilizado el Ford Falcon Verde, pero a partir de actos que no son efectivamente reales.

En cuanto a las películas expuestas, ninguna de ellas se basa exclusivamente en el Ford Falcon, pero su representatividad es clara. Durante la duración de todas ellas la figura del Falcon aparece asociada nuevamente a los hechos ya mencionados. Lo interesante de analizar es que la película que mas muestra el Falcon Verde es “Imagining Argentina”, una producción extranjera que basó su guión en testimonios de sobrevivientes y relatos de nuestra historia reciente. Es un punto importante a la hora de comprender la representación simbólica de este elemento no sólo para la sociedad argentina sino la imagen que posee el extranjero sobre la última dictadura militar.

El Falcon, su posible activación patrimonial y su uso turístico

Cada sociedad produce una serie de elementos que son el reflejo de ella misma, el patrimonio. Este puede ser fruto de procesos tanto económicos como políticos o culturales que sientan sus bases en las decisiones de determinados grupos, pero su representación simbólica no se obtiene hasta que no son tomados de forma autónoma por la colectividad. Es indispensable el dialogo, la creación de espacios de intercambio y la participación de la comunidad y de los sectores público, privado y otras organizaciones, para la construcción de una gestión compartida, ya que esos espacios que se desean patrimonializar son los espacios donde se desarrollan muchas de sus actividades cotidianas (Camarata, 2006).

Como plantean Chama y Sorgentini, los asuntos relacionados a la memoria de la historia reciente de nuestro país han tenido un importante y acelerado avance en las Ciencias Sociales. La creciente publicación de artículos en revistas académicas, libros, ponencias en congresos y mesas de debate, es en parte la demostración de ello. Incluso se observan, cada vez más, estudios de la temática desde distintas áreas, diferentes enfoques metodológicos y posiciones ideológicas. Se ha comenzado una exploración sistemática del pasado político y el terrorismo de estado, lo que produce la creación de nuevos conocimientos y saberes sobre los impactos y huellas de dicho proceso histórico en el presente de la argentina (Chama – Sorgentini 2010).

Un canal para transmitir un legado es sin dudas la preservación del patrimonio. Éste transmite la historia, las raíces de una cultura. La globalización genera continuos cambios y evolución en las sociedades y estos testimonios tangibles o intangibles ayudan a generar una identidad y un sentido de pertenencia promulgando el respeto por lo que ha precedido a nuestro presente. Responder ante la necesidad de preservación de dichos patrimonios impulsa el arraigo de los valores tanto sociales como culturales y asegura la perpetuidad, no sólo de los patrimonios, sino también de la memoria y la identidad de un pueblo (Cuadernos de la Memoria 4, 2011 pp.15).

Para obtener la opinión y posición respecto de los aspectos planteados en este trabajo se decidió entrevistar a referentes de las distintas organizaciones que participan hoy en la recuperación de espacios utilizados para crímenes de lesa humanidad durante la última dictadura Argentina. Esos representantes fueron:

1. Adolfo Pérez Esquivel, premio Nobel de la paz, presidente de la Comisión provincial por la memoria de la provincia de Buenos Aires y Director de SERPAJ, Servicio de Paz y Justicia, organismo que vela por los derechos humanos.

2. María Rosa Gómez, coordinadora del área de investigación y Silvina Manguia integrante del área de recuperación de centros clandestinos y Sitios de Memoria, del Instituto Espacio para la Memoria de la ciudad de Buenos Aires, quienes también participan del órgano ejecutivo del Espacio memoria y DDHH.

3. Martin Fraga, integrante de la agrupación H.I.J.O.S., esta organización forma parte, junto a Madres de Plaza de Mayo, de los organismos de derechos humanos que participan dentro del espacio.

4. Romina Grigioni, vicepresidente de EMATUR, ente turístico de la ciudad de La Plata y desde donde se comenzó a promocionar desde Enero de 2013 un Circuito de la Memoria en la ciudad (ver Anexo 1, digital y Anexo 2 incorporado).

5. Sabrina Osowski, coordinadora de la capacitación a guías dentro del Espacio Memoria y Derechos Humanos e integrante del área de Programas y actividades quienes se encargan, entre otras tareas, de la organización y determinación de las visitas guiadas.

La desaparición del Falcon como producto, sumado a la representatividad que posee, tanto para la comunidad encargada de la recuperación de espacios para la memoria como para la sociedad, es un aspecto importante que justifica la necesidad de su activación. Se plantea como objetivo de este trabajo la posibilidad de incorporar al Falcon a las visitas realizadas en el predio de la ex ESMA. Hoy en día funciona allí el Espacio Memoria y Derechos Humanos. Dicha organización se compone de un gobierno tripartito, al que se denomina Órgano Ejecutivo, conformado por el gobierno nacional representado por el Archivo Nacional de la memoria, el gobierno de la ciudad de Buenos Aires que participa con el Instituto Espacio para la Memoria y diferentes

organismos de derechos humanos, representados en el órgano por Madres de Plaza de Mayo.

En dicho espacio se realizan visitas guiadas a instituciones educativas, organizaciones diversas y público en general. Dichos recorridos están basados en la comprensión y la generación de conciencia sobre lo sucedido allí dentro y en general sobre el terrorismo de estado en los años de la dictadura. María Rosa Gómez, coordinadora del Área de Investigación del Instituto Espacio para la Memoria, en la entrevista realizada, comentaba los lineamientos de la visita que fueron determinados, antes de abrir sus puertas, por una comisión bipartita formada por el gobierno nacional y el gobierno de la ciudad de Buenos Aires.

Esos lineamientos fueron:

- La visita no debe incorporar subjetividades de los guías. Al ser temas susceptibles se pide a los guías que no ofrezcan opiniones ni tendencias políticas a lo largo del recorrido.
- Se definieron tramos sobre el recorrido donde sólo se hace mención a lo allí sucedido para evitar la polémica o valoraciones éticas y evitar inferir en el pensamiento del visitante. (Ejemplo, las peceras dentro del Casino de Oficiales donde trabajaban el Staff, grupo de secuestrados que eran obligados a realizar tareas tanto intelectuales como de mantenimiento para los militares o el Mini Staff grupo de detenidos que decidieron formar parte de los grupos de tareas de la ESMA).
- El objetivo principal del recorrido es la generación de conciencia en el visitante sin interferir mediante el relato en sus opiniones.
- La visita, los sitios que la integran y el relato debe respetar los testimonios de los sobrevivientes de ese espacio.

A continuación se expresan las opiniones de los representantes de esa comunidad en relación con el vehículo, su representatividad y la posibilidad de convertirlo en patrimonio cultural. Sumado a la posibilidad de su incorporación a las visitas en el Espacio Memoria y Derechos Humanos.

En su entrevista, Pérez Esquivel afirma la posibilidad de activar patrimonialmente al Falcon. Luego de preguntarle si veía al vehículo susceptible de una activación patrimonial como se está haciendo con los sitios recuperados por la comisión, y la posibilidad de incorporarlo a un recorrido como es el que se realiza hoy en día en la ex ESMA, contestó “Me imagino que si, si hay un lugar donde hay un Falcon lógicamente que es tener visible uno de los centros [...] fue uno de los instrumentos de la represión”. “El lugar donde se encuentre, puede ser en la ESMA o en cualquier otro lugar. No es la gran cosa, es un coche, pero es un coche que cumplió una trágica función”.

En su exposición Sabrina Osowski reconoce la representatividad de este automóvil, el sentido que concentra relacionado a los operativos de secuestro, la carga

simbólica, que ha adquirido, no sólo relacionada a su uso extendido, sino a su uso dentro de los operativos militares.

Expresa que sería bueno poder trascender esa imagen que hoy posee el vehículo, que su activación debe más bien pasar más allá de los límites del Espacio Memoria y Derechos Humanos, desde una visión más general, evitando que el vehículo concentre aún más sentido o que sólo se relacione el terrorismo de estado a este símbolo. En sus palabras “[...] si el auto sirve para abrir sentidos y poder pensar que implica un operativo de secuestro a plena luz del día, en pleno centro de la ciudad, no sólo la significación, la carga simbólica que tuvo después, sino qué función tenía eso para el terrorismo de estado [...] usar, algo que ya tiene una carga simbólica muy grande y muy enquistada, muy reconocible, para romperla un poco y abrirla, que permita cierto acercamiento, cierto acceso a cuál era la lógica sistemática del terrorismo de estado”.

Martin Fraga, afirma el carácter simbólico del Falcon, justifica ello desde su experiencia personal como hijo de desaparecidos y recuerda el estupor que causaba, y aún hoy le causa ver un Falcon en las calles. Al mismo tiempo, reconoce que no sólo ese auto era utilizado por las fuerzas militares, pero que la imagen del Falcon Verde fue la que perduró en el tiempo. En cuanto a la posibilidad de incorporar al vehículo en los recorridos, afirma esta posibilidad y explica que no piensa de qué manera podría hacerse.

Por su parte María Rosa Gómez, integrante del Instituto Espacio para la Memoria decía: “... creo que sí, que el Falcon ya podemos entenderlo desde la concepción de símbolo, lo mismo que las siluetas, ya es un símbolo, es parte de la iconografía de la memoria y es indiscutible”. Hace referencia al vehículo como un elemento funcional al plan sistemático represivo y lo define como una marca simbólica a la que quienes han vivido la etapa o se dedican al estudio de lo que significó el terrorismo de estado no lo niegan.

Al momento de pensar en la activación patrimonial del vehículo y su incorporación a un centro clandestino de detención, María Rosa señala que ello depende de cada sitio de memoria y de la comunidad que participa de su patrimonialización. Sostiene que deben ser ellos quienes definan cómo contar lo sucedido, con qué recursos y si una de las formas de materializar las “prácticas terroristas” es a partir de la instalación de un Falcon en un Centro clandestino estará bien si así lo decide la comunidad que lo gestiona.

En relación a lo expuesto por María Rosa, Romina Grigioni, al consultarle sobre la incorporación del vehículo al recorrido propuesto por el Circuito de la Memoria de la Ciudad de La Plata, sostiene que consultaría a las instituciones involucradas en él. Al mismo tiempo que reconoce la representatividad del vehículo.

Siguiendo con el análisis de las entrevistas realizadas, pero enfocado ahora en el reconocimiento de la actividad turística en los distintos espacios, se presentan a continuación las opiniones de cada uno de los referentes. En cada caso se explicó a los entrevistados las conceptualizaciones propuestas de Turismo Conmemorativo y Turismo Socialmente Responsable (Ver Anexo I, Definiciones Utilizadas).

En primer lugar se expone lo comentado por Romina Grigioni, representante de un organismo turístico. A diferencia del resto de los entrevistados, no posee relación directa con la memoria y los Derechos Humanos, y es por ello que su camino hacia el Circuito de la Memoria fue inverso, y otorga un ejemplo de lo que se pretende con esta investigación.

Romina comentaba que la idea surge a partir de reconocer la importancia de la historia reciente y que como organismo público no se puede estar ajeno a ello. Fue así que en un trabajo conjunto con la subsecretaria de Derechos Humanos de la Municipalidad de La Plata, se definieron cuáles serían los sitios a incorporar y los textos que comprenderían tanto la folletería como la cartelería. La vicepresidenta del Ematur, resalta a lo largo de la entrevista el valor de la reflexión y de la concientización sobre los sucesos trágicos acontecidos entre 1976 y 1983.

Sabrina Osowsky comentaba que si bien no es su motor principal, son consientes de que lo que se realiza en el Espacio Memoria y derechos humanos es una práctica turística. La entrevistada reconoce en los visitantes extranjeros la categoría de turista, pero al mismo tiempo toma en consideración a los visitantes nacionales (tanto de instituciones, como particulares) como posibles turistas.

Martin Fraga, afirmaba que tienen en cuenta que la apertura de las puertas al público de los sitios recuperados trae aparejada la actividad turística. Ejemplificaba y justificaba esta postura, al igual que Sabrina, con la presencia de visitantes extranjeros, que se acercan al Espacio con el fin de conocer de manera directa lo que sucedía allí dentro.

En la entrevista realizada a Adolfo Pérez Esquivel, este sostiene firmemente que desde la Comisión Provincial por la Memoria no piensan en turismo al momento de realizar las activaciones patrimoniales de los sitios que fueron escenario de la última dictadura militar. A lo largo de la entrevista afirma que son “visitas de la memoria” y ve al turismo como una banalización de las mismas. Sin embargo desde la perspectiva del turismo cultural y conmemorativo se podrían enmarcar a estas visitas dentro de la actividad turística sin caer necesariamente en una mercantilización de los espacios, evitar que turistas se aventuren a visitar estos lugares sólo por una rememoración del horror.

María Rosa Gómez y Silvina Manguia por su parte, comentan que no están en contra de que se realicen visitas de turistas a los centros clandestinos e incluso plantean que está en sus manos el acercamiento de material sobre los centros a distintos puntos de información turística y la posibilidad de solicitar visitas guiadas. Si se niegan a incorporar estos espacios a tours, como los realizados por ejemplo por los colectivos de Buenos Aires turismo, en lo que se coloca al mismo nivel de construcción de sentido a estos Sitios de Memoria con la visita a un monumento, el consumo de productos regionales o la gastronomía. Sostienen que debe ser decisión del turista acercarse a este pasado reciente de la Argentina o de lo contrario se caería en una mercantilización de la memoria.

A partir de lo planteado anteriormente y realizando un análisis conjunto de las entrevistas realizadas, podemos afirmar que la porción de la comunidad encargada hoy

de la recuperación, activación y puesta en visibilidad de los Sitios de Memoria de la última dictadura Argentina reconocen en el Falcon el carácter simbólico que se plantea, colaborando ello a su reconocimiento y permanencia en el tiempo a pesar de la discontinuación de su fabricación. Si bien los organismos consultados no plantean sus lineamientos y cursos de acción desde una base turística, en su mayoría reconocen que esta actividad forma parte de la activación que llevan adelante con los centros recuperados.

Hasta aquí se ha expresado la opinión y posición de los referentes entrevistados respecto del Falcon Verde y su posible activación patrimonial y uso turístico. Pero es necesaria la fundamentación teórica de estas postulaciones para definir finalmente la factibilidad de la patrimonialización del vehículo.

Teniendo en cuenta el razonamiento de Bertoncello quien expone que, la naturaleza y la cultura, distribuidas en el territorio, son tomadas como materia prima susceptible de una activación para el turismo (Bertoncello, 2006), existe un aspecto primordial a tener en cuenta, y es la relación entre los objetivos de los organismos públicos, la comunidad que participa en la activación, y los de la comunidad local al momento de realizar esa activación turística. Es significativo tener en cuenta las necesidades de la sociedad receptora y no sólo el enriquecimiento de los poderes estatales y el beneficio del visitante.

Como plantea Prats (2003) se debe tener cuidado al momento de relacionar patrimonio y turismo: si bien puede resultar benéfica la relación entre ambos, es necesario prestar especial atención a los fines de los proyectos que posean miras en esta relación. Muchas veces estos proyectos responden a necesidades de las administraciones públicas y dejan de lado el beneficio o la participación de la comunidad implicada.

En relación con este aspecto benéfico de la relación, el ICOMOS en su carta sobre patrimonio y turismo cultural, describe al turismo como una fuerza positiva para la conservación de la naturaleza y la cultura, reconociendo la capacidad de captar los aspectos económicos del patrimonio y aprovecharlos para su conservación, obteniendo de esa manera los fondos necesarios para su mantenimiento, educando tanto al visitante como a la comunidad local e influyendo en sus políticas. Se pueden obtener resultados positivos a partir del conocimiento de los deseos y expectativas de los visitantes y teniendo en cuenta las aspiraciones de las llamadas comunidades anfitrionas o locales (ICOMOS, 1999).

Hoy en día la activación patrimonial da presencia y otorga la capacidad de transformar atributos naturales o culturales en atractivos turísticos desde una posición benéfica frente a la creciente competencia entre destinos para acercar a los turistas (Almirón, Troncoso, Bertoncello, 2006), teniendo en cuenta las nuevas tipologías de turismo, turismo alternativo, turismo cultural, etc. imperantes en los tiempos que corren (Bertoncello, 2006). A ello podríamos agregar la importancia que puede otorgar la activación de dicho atributo y la valorización que le otorga a nivel identitario.

A colación de lo expresado en el párrafo anterior se acuerda que el turismo como actividad social y cultural colabora con la sostenibilidad en el tiempo de lugares simbólicos a partir de la incorporación de los mismos a distintos recorridos. No implica

necesariamente la implantación física de dicho símbolo, sino el reconocimiento e internacionalización del elemento patrimonial por parte de la comunidad local y la transmisión al visitante de la importancia del mismo.

CONCLUSIONES

“La actitud natural del hombre no es guardar las cosas sino usarlas, no es aislarlas de nuestro entorno sino darles nueva vida y reutilizarlas nuevamente” (Cammarata, 2006).

En este trabajo y teniendo en cuenta la importancia que representan los símbolos patrimoniales para la identidad de una nación, se plantea la activación patrimonial de dichos sitios y su desarrollo turístico bajo los conceptos de responsabilidad social y sostenibilidad. El turismo y en particular el turismo cultural pueden contribuir a las metas del desarrollo a través del vínculo entre la sostenibilidad ambiental y la sostenibilidad cultural, ambas articuladas por las políticas públicas. Se plantea entonces una relación de concordancia entre la patrimonialización y el uso turístico responsable a fin de reforzar conciencia en el visitante y el sentido de pertenencia en la comunidad local.

Se puede concluir en que el turismo y el patrimonio cultural pueden presentar una relación beneficiosa, como expresa Tresserras (2003) el punto está en hallar una armonía entre conservación y uso. A partir de ello es que se cree posible la activación de los elementos identitarios de una nación mediante lo siguiente: a) la participación de la comunidad es su apropiación y significación; b) el tratamiento de ellos por parte de los organismos involucrados en su reconocimiento y conservación y c) el impulso de las administraciones públicas. Por su parte el turismo colabora a partir de la promoción de los espacios desde una perspectiva de concientización, su divulgación y comprensión e impulsando la reflexión. El turismo como actividad social y cultural, mediante una realización responsable y consiente de la actividad, colabora en la conservación en el tiempo de dichos espacios mediante la apertura de estos a visitas y a diversas interpretaciones.

En el caso particular del Falcon, el cese en la producción y su paulatina desaparición de las calles es una de las bases fundamentales para impulsar su patrimonialización y reivindicar la representatividad que hoy posee. Se hace necesaria la activación del mismo como parte del Patrimonio Cultural del pasado reciente de nuestro país y la incorporación a un recorrido que otorgue presencia, debido a su carácter identitario. Esta incorporación debe darse mediante el trabajo conjunto de los organismos involucrados, en este caso, el Espacio Memoria y Derechos Humanos de la ex ESMA, por medio de su Órgano Ejecutivo, en concatenación con los sobrevivientes del lugar y la comunidad local. Como plantean Conti y Cravero Igarza, *“el turismo debe ser parte de las aspiraciones y objetivos de la comunidad, tomando siempre como referencia los valores, ideales y estructuras sociales y económicas previas de la misma.”* (Conti y Cravero Igarza, 2010).

La acción conjunta es lo que hace posible la visibilización, no sólo física sino simbólica del Falcon Verde.

A lo largo de esta investigación se trabajó sobre un símbolo en particular, el Falcon Verde, lo cual no es sinónimo de una limitación de la aplicación de este estudio sólo a este ejemplo. Se intenta analizar una posible metodología para la activación turística de casos patrimoniales con una alta connotación simbólica y donde las coyunturas políticas y sociales son significativamente sensibles, sin incluirlos necesariamente dentro del paraguas del turismo negro.

Comenzar por un trabajo de rescate simbólico en la comunidad portadora de aquel símbolo, una definición de aquello que se crea pertinente conocer en profundidad. Una indagación sobre los alcances representativos de la situación conflictiva en la sociedad en que se enmarca, incluyendo el encuadre histórico y sus alcances socioculturales, para recién posteriormente, y en conjunto con la comunidad directamente involucrada, delinear las bases de la activación turística mediante cursos de acción concretos. Como por ejemplo, la activación turística de territorios habitados por los pueblos originarios, rescatando los distintos procesos de invisibilización por parte de los estamentos del estado y los conflictos desprendidos de la lógica de posesión comunal de las tierras.

Por ejemplo, y sin agotar en este las posibilidades de análisis, la activación patrimonial y turística de la región habitada por la Comunidad Quom “La Primavera”, esta comunidad hoy presenta una lucha contra el gobierno provincial por la posesión de las tierras que habitan actualmente. Un trabajo conjunto con sus integrantes y una concientización sobre la importancia de estos territorios puede colaborar a la preservación de la comunidad originaria, sus creencias, costumbres y principalmente el territorio que habitan desde hace siglos.

Bibliografía

- Almirón, A., Bertoncello, R., Troncoso, C.A. (2006). *Turismo, Patrimonio y Territorio. Una discusión de sus relaciones a partir de casos de Argentina*. Estudios y Perspectivas en Turismo. Vol. 15 pp. 101-124. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, Argentina.
- Bertoncello, R. (2006). *Turismo, territorio y sociedad. El 'mapa turístico de la Argentina'*. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo, Brasil.
- Brodsky, Marcelo (coord.) (2005). *Memoria en Construcción: el debate de la ESMA*. 1º edición. La marca. Buenos aires, Argentina.
- Byron Ospina, F. (2011). *Espacializando la memoria: Reflexiones sobre el tiempo, el espacio y el territorio en la constitución de la memoria*. Aletheia, N°3, volumen 2, La Plata, Argentina
- Cammarata, E.B. (2006). *El turismo como práctica social y su papel en la apropiación y consolidación del territorio*. En publicación: América Latina: cidade, campo e turismo. Amalia Inés Geraiges de Lemos, Mónica Arroyo, María Laura Silveira. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo.
- Caraballo, L., Charlier, N., Garulli, L. (2011). *Dictadura (1976-1983): Testimonios y Documentos*. 2ºed. Eudeba. Buenos Aires, Argentina.
- Cavallin, A. (2012). *El Ford Falcon y su significación en la Sociedad Argentina. 1960 y 1970 (I Parte)*. Revista digital Huellas de la historia, n°28, año 3. ISSN 1853-2756.
- Cavallin, A. (2012). *El Ford Falcon y su significación en la Sociedad Argentina. 1960 y 1970 (II Parte)*. Revista digital Huellas de la Historia, núm. 30, año 3. ISSN 1853-2756.
- Cavallin, A. (2012). *El Ford Falcon y su significación en la Sociedad Argentina. 1960 y 1970 (III Parte)*. Revista digital Huellas de la historia, n°28, año 3. ISSN 1853-2756.
- Chama, M y Sorgentini H. (2010). *A propósito de la memoria del pasado reciente argentino. Notas sobre algunas tensiones en la conformación de un campo de estudios*. Aletheia, volumen 1, número1. La Plata, Argentina.
- CONADEP. (2006). *Nunca más, informe final de la Comisión Nacional sobre la Desaparición de Personas*. 8º Edición. Eudeba. Buenos Aires, Argentina.
- Conti, A. y Cravero Igarza, S. (2010). *Patrimonio, Comunidad Local y Turismo: La Necesidad de Planificación para el Desarrollo Sostenible*. Notas en Turismo y Economía, N° 1, Año 1 pp. 8-31. Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Ciencias Económicas. La Plata, Argentina.

- Cuadernos de la Memoria. 1. Leyes. Principales Instrumentos Legales sobre Derechos Humanos y Memoria. (2009). 2ªed pp.108. Instituto Espacio para la Memoria. Buenos Aires, Argentina
- Cuadernos de la Memoria. 4. Patrimonio. Centros Clandestinos de Detención, Tortura y Exterminio y Sitios de Memoria. (2011). 2ªed. Instituto Espacio para la Memoria. Buenos Aires, Argentina
- Dirección general de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires. (2005). *Arte y Memoria*. Buenos Aires.
- Figueiredo, S.L., Nóbrega, W. , Bahia, M., Piani, A. (2012). *Planificación y gestión de las visitas al patrimonio natural y cultural y a los atractivos turísticos*. Estudios y Perspectivas en Turismo. Volumen 21 pp. 355 – 371. Universidad do Para. Belem, Brasil.
- García Canclini, N. (1999). *Los usos sociales del Patrimonio Cultural*. Cuadernos de Patrimonio Etnológico. Nuevas perspectivas de estudio. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía pp. 16-33. En Aguilar Criado, E. (1999).
- Gutiérrez, B. (2009), *El Falcon Verde*. En Nardi, S., Sampaolo, M., Trotta, A., (ET. AL). (2009). *Los lugares de la Memoria*. Madreselva, Buenos Aires, Argentina.
- ICOMOS. (1976). *CARTA SOBRE TURISMO CULTURAL*, adoptada por ICOMOS en Noviembre de 1976. http://www.icomos.org/tourism/tourism_charter.html
- ICOMOS. (1999). *CARTA INTERNACIONAL SOBRE TURISMO CULTURAL*. La Gestión del Turismo en los sitios con Patrimonio Significativo. 12ª Asamblea General. México
- Larraín, J. (2003). *El concepto de Identidad Cultural*. Revista FAMECOS. COMUNICAÇÃO & CULTURA. Nº 21 pp. 30-42. Porto Alegre, Brasil.
- Lifschitz, J.A. (2012). *La memoria social y la memoria política*. Aletheia, Nº 5, volumen 3. Programa de Posgrado en Memoria Social (PPGMS/UNIRIO). ISSN 1853-3701. Rio de Janeiro, Brasil
- Martín de la Rosa, B. (2003). *Nuevos turistas en busca de un nuevo producto: El patrimonio cultural*. Revista Pasos. VOL I Nº2 pp. 155 – 160.
- Molando, O.L. (2006) *La identidad cultural, uno de los detonantes del desarrollo territorial*. Taller Internacional “Territorios con Identidad Cultural”, Cusco, 19 y 20 de abril, Perú.
- Nora, P. (1992). *La era de la conmemoración*. En: *Les Lieux de Mémoire*. T. III, Les Fraces. Vol. 3. Gallimard. París, Francia. En: *Pierre Nora en Les Lieux de Mémoire*. (2008). Ediciones Trilse (comp. y traducción). Montevideo, Uruguay.
- Organización de Estados Iberoamericanos. (2006). *La cultura y el turismo como medios de desarrollo socioeconómico*. Ponencia presentada en el Seminario

Iberoamericano de Cultura, Turismo y Desarrollo (AECI-acerca/OEI). Cartagena de Indias, Colombia.

- Palacios, C. (2010). *Turismo y Memoria. Reflexiones teórico metodológicas sobre el Espacio para la Memoria*. Estudios y Perspectivas en Turismo Volumen 19 pp. 268 - 278. Buenos Aires, Argentina.
- Pastor Alfonso, M.J. (2003). El patrimonio cultural como opción turística. Revista Horizontes Antropológicos N°20, Año 9, pp. 97-115. Porto Alegre, Brasil.
- Prats, L. (1998). *El concepto de Patrimonio Cultural. Política y Sociedad*. N°27 pp. 63-76. Madrid, España.
- Prats, L. (2003). *Patrimonio + Turismo= ¿Desarrollo?* PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. N°2, Vol. 9 pp.127-136. Universidad de Barcelona. Barcelona, España.
- Prats, L. (2005). *Concepto y gestión del Patrimonio Local*. Cuadernos de Antropología Social N° 21, pp. 17-35
- Prats, L. (2011). *“La viabilidad turística del patrimonio”*. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. N° 2 Vol.9 pp. 249-264. Universidad de Barcelona. Barcelona, España.
- Sarlo, B. (2012). *Tiempo Pasado: Cultura de la Memoria y Giro Subjetivo*. Una discusión. 1ªed. 2da Reimp. Siglo Veintiuno Editores. Buenos Aires, Argentina.
- Tresserras, J.J. (2003). *Patrimonio, turismo y desarrollo local: situación y perspectivas*. Portal Iberoamericano de Gestión Cultural.
- UNESCO (2003). *Texto de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial*, en su 32ª reunión. París del 29/9 al 17/10.
- UNESCO, (2005). *Convención sobre la protección y la promoción de la diversidad de las expresiones culturales*. En su 33ª reunión, del 3 al 21 de octubre. Paris, Francia.
- Valles, M.S. (1999). *Técnicas Cualitativas de Investigación Social. Reflexión Metodológica y Práctica profesional*. pp. 177-232. SINTESIS S.A. Madrid, España.
- Velasco González, M. (2009). *Gestión turística del patrimonio cultural: Enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural*. Cuadernos de Turismo, nº 23, pp. 237-253 .Universidad de Murcia. Murcia, España. ISSN: 1139-7861.

Fuentes:

- CANAL ENCUESTRO, Programa de tv “Quizás porque III. Vamos las bandas”.
http://www.encuentro.gov.ar/sitios/encuentro/programas/detallePrograma?rec_id=50695
- CINEFIS: Sinopsis de La Familia Falcon
<http://www.cinefis.com.ar/la-familia-Falcon/pelicula/35976>
- CLACSO: Textos de Bertoncello, F. y Cammarata, E.B.
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/18berton.pdf>
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/20cammar.pdfColombia>
- DIARIO CLARÍN:
<http://edant.clarin.com/diario/2006/03/23/elpais/p-01163793.htm> “La orden que dio la Dictadura para la compra de Falcon Sin Patente”. Nota del 23 de Marzo de 2006.
<http://edant.clarin.com/diario/2003/03/23/p-03601.htm> “Iban a rematar los Falcon del terror, y a último momento dijeron que no”. Nota del 23 de Marzo de 2003.
- DIARIO LA NACIÓN:
<http://www.lanacion.com.ar/1460358-secuestran-mas-de-40-Falcon-utilizados-durante-la-ultima-dictadura> “Secuestran más de 40 Falcon utilizados durante la dictadura”. Nota del 28 de Marzo de 2012.
<http://www.lanacion.com.ar/788817-no-hay-que-confundir-memoria-con-historia-dijo-pierre-nora> “No hay que confundir Memoria con Historia”, Entrevista a Pierre Nora.
- DIARIO PÁGINA 12
<http://www.pagina12.com.ar/diario/ultimas/20-63526-2006-02-23.html> y
<http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-216688-2013-03-27.html>
- FACEBOOK: Página Oficial de Pipo Cipolatti
<https://www.facebook.com/notes/cipolattissimo/29-a%C3%B1os-de-la-dicha-en-movimiento-primer-album-de-los-twist/392253244943> .
- INFOLEG.COM, Decretos de Indultos del 2741 – 2746/1990
http://infoleg.mecon.gov.ar/?page_id=216&id=27044
- MEMORIA ABIERTA: Página de testimonios y Documentos Históricos
http://www.memoriaabierta.org.ar/materiales/documentos_historicos.php
<http://www.memoriaabierta.org.ar/bases/opac/>
- OMT: Definiciones

<http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>

- OBRA AUTORES IDEOLÓGICOS:

<http://www.autoresideologicos.com.ar/creditos.html>

- PORTAL IBEROAMERICANO DE GESTIÓN CULTURAL

<http://www.gestioncultural.org/>

http://www.gestioncultural.org/ficheros/1_1316770943_CToselli-TurCultural.pdf

http://www.gestioncultural.org/ficheros/1_1321272045_JJuan_PatrimTurDes.pdf

- REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: Definición de Conmemoración

<http://lema.rae.es/drae/?val=conmemoracion> 22º edición

- TODO FALCON:

<http://www.todoFalcon.com.ar/Efemerides.htm>

<http://www.todoFalcon.com.ar/historia.htm>

- YOU TUBE:

<http://www.youtube.com/watch?v=0bA3q7n-5nI> Escena 4 de 11, Película Imagining Argentina.

<http://www.youtube.com/watch?v=0HL7XkfhsYE> Película La Noche de Los Lápices.

<http://www.youtube.com/watch?v=wC9jkhSZEbQ> Escena 4 de 11, Película Garage Olimpo.

<http://www.youtube.com/watch?v=iikqCMjZt4E> Cortometraje Ford Falcon, Buen Estado.

<http://www.youtube.com/watch?v=taU4ezmvWZQ> Cortometraje de Taller de Cine El Mate, El Falcon Verde.

<http://www.youtube.com/watch?v=n-ZWJQsP3WI&feature=related> Entrevista a Videla donde hace referencia a “los desaparecidos”. Desde minuto 1:16 hasta el minuto 5:00. Visitado por última vez el 6/02/2013.

- TESTIMONIOS MEMORIA ABIERTA: Archivo Audio-visual.

- Memoria Abierta (2002). *Testimonio de Mario Cesar Villani*. Buenos Aires, Argentina

- Memoria abierta (2006) *Testimonio de Carlos Propato*. San Fernando, Buenos Aires, Argentina.

- Memoria Abierta (2001). *Testimonio de Rodolfo María Ojeda Quintana*. Buenos Aires, Argentina

- Memoria Abierta (2006). *Testimonio de Pedro Troiani*. Buenos Aires, Argentina
- Memoria Abierta (2006). *Testimonio de Adolfo Sanchez*. Tigre, Buenos Aires, Argentina
- Memoria Abierta (2006). *Testimonio de Luis De Giusti*. Buenos Aires, Argentina
- Memoria Abierta (2007). *Testimonio de Vicente Ismael Portillo*. Don Torcuato, Buenos Aires, Argentina
- Memoria Abierta (2002). *Testimonio de Olga Demitrópulos*. San Salvador de Jujuy, Jujuy, Argentina
- Memoria Abierta (2002). *Testimonio de Ernesto Saman*. San Salvador de Jujuy, Jujuy, Argentina
- Memoria Abierta (2002). *Testimonio de Miguel Farías*. San Salvador de Jujuy, Jujuy, Argentina
- Memoria Abierta (2002). *Testimonio de Isabel Cerruti*. Buenos Aires, Argentina
- Memoria Abierta (2011). *La Dictadura en el Cine: Catálogo de películas sobre la última dictadura, el terrorismo de Estado y la transición democrática en la Argentina*. 1ªed. Digital. Buenos Aires, Argentina.

- EXPEDIENTES SECRETOS NOMBRADOS A LO LARGO DEL TRABAJO

Ministerio del Interior, 1977, Expediente secreto n°294. Archivo General de la Nación, visita personal Febrero 2013.

Ministerio del Interior, 1977, Expediente secreto n°305. Archivo General de la Nación, visita personal Febrero 2013.

Ministerio del Interior, 1978, Expediente secreto n°319. Archivo General de la Nación, visita personal Febrero 2013.

Ministerio del Interior, 1978, Expediente secreto n°320. Archivo General de la Nación, visita personal Febrero 2013.

Ministerio del Interior, 1980, Expediente secreto n°983. Archivo General de la Nación, visita personal Febrero 2013.

ANEXO I

a. Definiciones utilizadas:

Turismo conmemorativo:¹⁹

La real academia española define conmemoración como: “*Memoria o recuerdo que se hace de alguien o algo, especialmente si se celebra con un acto o ceremonia*”²⁰. Es importante

¹⁹ Creación propia, a partir de la lectura de bibliografía específica, para la confección de un marco teórico en la Tesis presentada el 10/07/2013 en la Facultad de Ciencias Económicas de la Unlp.

destacar la palabra “memoria”. La conmemoración implica la construcción de un espacio de estudio sobre los conflictos a los que se somete la memoria. Conmemorar, implica “fijar, materializar y cristalizar” los recuerdos de un suceso específico y su visibilización (Da Porta, 2006). Lo que Nora define como la “*era de la conmemoración*” (Nora 1992), una creciente representación del pasado en el presente, lo que requiere interpretación y estudio, lo que se ve reflejado en prácticas conmemorativas.

El turismo conmemorativo no es aún una tipología definida de turismo, pero se podría hablar de un aspecto conmemorativo del turismo cultural, el cual se basa en la rememoración de aspectos históricos llevados a cabo en el lugar de los hechos, constituidos como sitio de memoria, y donde se evocan los sucesos allí acontecidos desde una perspectiva analítica y en vistas de la concientización. El autor Nora (Nora 1992) hace mención a los aspectos conmemorativos de la memoria y es a ello a lo que se apunta.

Los sitios de la memoria suelen confundirse con espacios de representación del horror. Existe hoy en día una tipología de turismo que hace referencia a este tipo de espacios y es el Turismo Negro. Este se define como el viaje a sitios relacionados con la muerte, el desastre y la destrucción (Sharpley, Stone, 2009). Esta tipología de turismo se basa en la visita a espacios donde la gente puede contemplar hechos atroces sucedidos allí, como por ejemplo la visita a Auschwitz, un campo de concentración Nazi construido en Polonia luego de la invasión en 1939, ex zonas de guerra; o los lugares donde fueron asesinadas figuras importantes. Un ejemplo de ellos en Argentina es el cuarto donde asesinaron a Urquiza, en el Palacio San José, próximo a la ciudad de Concepción del Uruguay en la provincia de Entre Ríos.

Lo que se busca bajo la idea de turismo conmemorativo es poder trascender la búsqueda de la evocación del horror. Generar en los visitantes un espíritu interpretativo. Generar conciencia y proclamar la reflexión son las bases de esta tipología de turismo cultural. Al mismo tiempo respondiendo a la creciente conmemoración, sobre todo en Argentina, de los sitios representativos de nuestra historia reciente.

Turismo socialmente responsable²¹

Si bien no existe una definición explícita sobre lo que se entiende como turismo socialmente responsable se procederá a continuación a una aproximación a ello.

Bertoncello plantea que el turismo puede ser visto bajo el paraguas de los procesos sociales, dentro de los cuales se comprenden tanto la práctica turística, como los atractivos que le dan soporte. Existe una serie de actores que intervienen en estos procesos y que abren camino a la valorización turística supeditada a la transformación de sus rasgos específicos en atractivos. Hace referencia principalmente al territorio y a la naturaleza, pero estas ideas son extensibles a los componentes más bien intangibles del turismo cultural (Bertoncello, 2006).

Es allí donde podemos observar la tendencia actual a relacionar la actividad turística, en un sentido amplio, no sólo económico, a procesos sociales. Al mismo tiempo la participación de la comunidad local en los procesos de revalorización del patrimonio es indispensable, hace generar una conciencia colectiva tanto en la comunidad como en el turista (Velazco Gonzales

²⁰ <http://lema.rae.es/drae/?val=conmemoracion> 22° edición. Visitado por última vez el 02/05/2013.

²¹ Creación propia, a partir de la lectura de bibliografía específica, para la confección de un marco teórico en la Tesis presentada el 10/07/2013 en la Facultad de Ciencias Económicas de la Unlp.

2009, pp. 244-245, Figueiredo, Nóbrega, Bahia, Piani 2012, pp. 369, Prats 2003, pp. 136, Toselli, 2003). Lo que se podría llamar una cadena de concientización. Es de suma importancia que la comunidad reconozca la envergadura de su patrimonio y del turismo como activación del patrimonio para de esa manera generar un turismo socialmente responsable.

Uno de los principios del desarrollo sostenible plantea que la diversidad cultural forma parte de las riquezas tanto de las personas como individuos, así como de las sociedades. La promoción, mantenimiento y protección de esta diversidad son requisitos ineludibles para el desarrollo, todo ello en beneficio de las generaciones actuales y futuras (UNESCO, 2005). La OMT por su parte, define conceptualmente al turismo con desarrollo sostenible como: “El turismo que tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas”. Al mismo tiempo expone como principios aquellos aspectos medioambientales y sus usos óptimos; económicos que otorguen beneficios bien distribuidos; y socioculturales respetando lo auténtico de las comunidades receptoras; promulgando un equilibrio entre esas dimensiones para garantizar la sostenibilidad a largo plazo²².

Tanto el turismo con vista a corto plazo, con mala administración y excesivo, como el turismo que sólo encausa su misión y visión en el crecimiento económico pueden hacer flaquear al Patrimonio, tanto natural como cultural y sus características identificativas. Esto también genera la disconformidad de la comunidad local y la degradación de la experiencia del visitante. En respuesta a ello el ICOMOS postula, a partir del reconocimiento del turismo nacional e internacional como motor del intercambio cultural, que la promoción de su conservación otorga oportunidades “responsables y bien gestionadas” para la comunidad receptora y la posibilidad de una comprensión y percepción inmediata de la cultura y el patrimonio del lugar (ICOMOS, 1999).

Podríamos concluir entonces en que el turismo socialmente responsable está basado en la sostenibilidad a largo plazo de los bienes que conforman el patrimonio y la identidad de una cultura, proponiendo la participación tanto de las administraciones públicas como de la comunidad local para el desarrollo de destinos con atractivos identitarios y el respeto del visitante hacia esas expresiones de la cultura anfitriona. Por otra parte, es indispensable que la comunidad anfitriona reconozca la singularidad de sus símbolos, los respete, participe de su preservación y colabore a ella, para de esa manera generar conciencia en el visitante.

b. Preguntas planteadas en entrevistas:

- i. ¿Cómo trabaja su institución y que tareas realiza?
- ii. ¿Qué actividades realiza Ud. dentro de la misma?
- iii. ¿Tienen en cuenta al turismo en esas actividades?
- iv. ¿Reconoce la representatividad del Falcon Verde a partir de su utilización en la última dictadura?
- v. ¿Vería a este vehículo susceptible de adquirir una activación patrimonial? Y la posible incorporación al recorrido realizado hoy en la ex –ESMA?

²² Disponible en <http://sdt.unwto.org/es/content/definicion>. Visitado por última vez el 25/4/2013.