



Tópico 1 - N°40

ANTIGUAS CARRETERAS Y PUEBLOS PERDIDOS LINEAMIENTOS DE GESTION PARA LA REVALORIZACION DE UNA REGION HISTORICA DE SALTA.

Bernasconi, Juan Carlos

Arquitecto, Universidad Católica de Salta – Campo Castañares. C.P. 4400 – 0387
4258942 arqjcbernasconi@gmail.com

RESUMEN

Este documento es parte de un trabajo de investigación realizado en el marco de la “Maestría en Valoración del Patrimonio Natural y Cultural” de la Universidad Católica de Salta y trata de brindar una visión integradora sobre los recursos patrimoniales de la región conocida antiguamente como “La Frontera de Salta”, con la finalidad de analizarlos y valorizarlos como herramientas para el desarrollo territorial.

Para ello, sintetizamos los procesos históricos poniendo énfasis en las fundaciones españolas (ciudades, fuertes y reducciones) y en la red de caminos que las intervinclaban, en el área de la cuenca hídrica del Río Pasaje, que constituye el límite natural entre los departamentos de Metán y Anta; y se intenta generar políticas territoriales de valor estratégico para el desarrollo local/regional a través de procesos de planificación aprovechando los valores y recursos patrimoniales regionales.

Esta revalorización del patrimonio, deberá, a través de planes de gestión y proyectos específicos, elaborados en trabajos multidisciplinarios, generar las oportunidades y condiciones que contribuyan a la integración del territorio y al desarrollo económico con los beneficios cualitativos de la integración social de sus habitantes

Palabras Clave: *Patrimonio cultural y natural; integración territorial y social; desarrollo local-regional; turismo cultural sustentable.*

1. INTRODUCCION

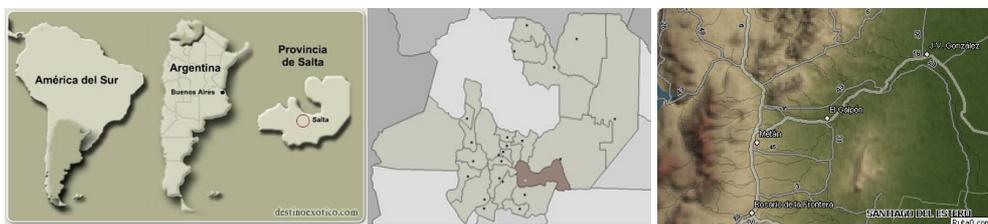


Figura 1 - Localización – Fuentes: destino exótico.com ; www.es.wikipedia.org; www.ruta0.co

Entendemos que el patrimonio, como confluencia e integración entre lo natural y lo cultural, es un recurso que debe ser utilizado como herramienta para el desarrollo social, por lo que la necesidad de preservar y *poner en valor los elementos patrimoniales naturales y culturales*, debe ir de la mano con la búsqueda de un mayor bienestar de las comunidades a ellos vinculadas, que han sabido generar productos históricos de valor social, cultural y ambiental.

Por ello, con miras a dejar planteadas las posibilidades de generar políticas territoriales estratégicas a través de procesos de planificación que tengan como objetivo las búsquedas de desarrollo local, que incluya desarrollo económico sumado a los beneficios cualitativos de la integración social de sus



habitantes, nos interesa estudiar algunos procesos históricos en el territorio que abarca la cuenca hídrica del río Pasaje o Juramento, en el área donde éste constituye el límite departamental entre Metán y Anta, ámbito conocido desde el siglo XVIII hasta mediados del XX como “*la frontera de Salta*”.

Definida esta cuenca hídrica como territorio de estudio, con una superficie estimada en 3.500 km², estamos en presencia de una *Escala Intermedia* de intervención. “*Está claro que esta aproximación tiene sentido fundamentalmente sobre escalas intermedias, es decir aquellas en que la confluencia de la matriz biofísica del medio y la acción antrópica ha conseguido modelar territorios relativamente individualizables y singulares*”. [1]

En este contexto es de especial valor el concepto de **corredor**, que es central para éste tipo de aproximaciones y constituye un recurso clave para la integración territorial. Esto es, redes que articulen internamente **territorios** con cierta personalidad: en nuestro caso lo asociamos al corredor que define la cuenca del río, más la red de caminos que estructuran el territorio, investigando las viejas carreteras que unían las estructuras patrimoniales (superficies) objeto de este estudio, tramos de las cuales aún hoy es posible reconocer (favorece el hecho de que se conserva en la **región** gran parte de la antigua toponimia).

El Espacio es anterior al territorio, es preexistente, lo que fue dado, y sobre él los hombres han inscripto sus marcas a través del tiempo para *territorializarlo*. Hablamos entonces de *Territorio* como espacio geográfico antropizado, es decir, apropiado, ordenado, construido; por lo tanto es un producto social e histórico (Feria, 2005). Este territorio *socializado*, sentido como lugar de pertenencia, pasa a la categoría conceptual de **territorialidad**, y se inscribe en una determinada **región**, particular, con homogeneidad, uniformidad, valorada por sus habitantes dentro de lo que podemos considerar como *regionalismo*.

El concepto de región, posee numerosas acepciones de acuerdo con el ámbito disciplinario desde el cual se lo aborde. Este puede ser geográfico, geopolítico, político institucional, paisajístico morfológico, productivo, cultural, histórico, etcétera. Hoy autores analizan nuevos significados otorgados a la categoría región, agrupándolas en *concepciones novedosas*: Nuevas formas de centralidad, ciudades globales; Nuevas formas de metropolización, ciudades región; Nuevos territorios de competitividad, regiones del conocimiento; Nuevos escenarios de integración territorial, regiones bisagras. (Vitalone, 2009:14) [2]

2 . RECONOCIMIENTO Y DIAGNOSTICO DEL TERRITORIO.

La cuenca del *viejo Pasaje*



Figura 2 - Vista Río Pasaje-Juramento

Foto: Perotta, S.

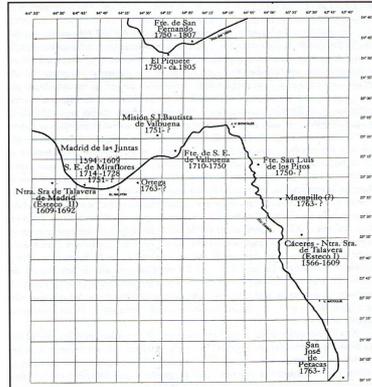
2.1. RECURSOS PATRIMONIALES DEL TERRITORIO.

Si bien pueden reconocerse en el área de estudio numerosos bienes que se consideran como patrimonio de la región y sus habitantes, tanto naturales como culturales, tangibles e intangibles, a los fines del presente trabajo nos interesa que puedan desarrollarse unas manifestaciones patrimoniales, productos de procesos históricos que tienen que ver con las **fundaciones españolas de ciudades, fuertes y reducciones**, y la **red de caminos** que las vinculaban entre si y con el resto



del territorio que España estaba colonizando desde el Perú hasta Buenos Aires, elementos de fuerte configuración territorial histórica, que hasta hoy, no han despertado el interés para estudios arqueológicos, con pocas excepciones.

2.1.a. Las Fundaciones Españolas: Ciudades, Fuertes y Reducciones.



Fundaciones españolas en el área de influencia del Río Pasaje y su continuación, el Salado del norte, desde el siglo XVI al XVIII. Las coordenadas fueron establecidas mediante el navegador satelital (GPS), con excepción de la Villa de la Nueva Madrid, el fuerte de San Luis de los Pitos y la reducción de Macapillo, que aún no fueron localizados.

Figura 3 – Fundaciones sobre el Río Pasaje
Fuente Tomasini – Alonso

[...] Hasta fines del siglo XVI la gobernación del Tucumán resumió la historia argentina. Su capital, Santiago del Estero, constituyó durante un tiempo el extremo sur del territorio ocupado por España en Sudamérica. La inmensa llanura pampeana era desconocida por el hombre europeo y los valles del occidente andino estaban eficazmente defendidos por sus habitantes precolombinos. Éstos fueron derrotados definitivamente cuando ya había transcurrido un siglo desde el comienzo de la colonización de las tierras bajas orientales. Las ciudades que fueron organizadas en las llanuras del Tucumán poseyeron un Hinterland fecundo y poblado por numerosos indígenas que en su mayor parte fueron sometidos con facilidad. Con éstos distribuidos en encomiendas, esos centros urbanos llegaron a constituirse en centros de elaboración y comercialización de productos de la agricultura y la ganadería [...].

[...] A partir de la campaña de Urizar (1710) comenzaron a formarse poblados de españoles y criollos en terrenos aledaños al río. En 1750 el espacio ocupado se extendió hacia el Este y el Norte, fueron construidos nuevos fuertes y se organizaron varias reducciones. Una expansión territorial semejante debió contar necesariamente con una red vial adecuada para permitir el tránsito de viajeros y de las mercaderías que el territorio incorporado podía aportar a la economía regional, esto es, maderas autóctonas, ganado vacuno, equino y mular y productos de la agricultura. Para efectuar un intento de reconstrucción de dicha red contamos con algunos documentos del siglo XVIII, con el mapa de Camagno y con otros correspondientes al siglo XIX, que fueron elaborados por Guillermo Aráoz y por el Instituto Geográfico Argentino [...]. [3]

Los sitios históricos de estudio son:

- Nuestra Señora de Talavera, *Esteco I*. 1566 – 1609 -- 25° 34' L.S. ; 63° 51' L.O.
- Nueva Madrid de las Juntas. 1594 – 1609 -- 25° 21' L.S.; 64° 43' L.O.
- Nuestra Señora de Talavera de Madrid, *Esteco II*. 1609 – 1692 -- 25° 21' L.S.; 64° 21' L.O.
- Fuerte San Esteban de Valbuena. 1710 – 1750 -- 25° 12' L.S. 64° 21' L.O.
- Reducción San Esteban de Miraflores. 1710 – 1728; 1751 – ? -- 25° 21' L.S.; 64° 43' L.O.
- Reducción San Juan Bautista de Balbuena. 1751- ? -- 25° 08' L.S.; 64° 25' L.O.
- Reducción de Ortega. 1751 - ?
- Fuerte San Luis de los Pitos. 1750 - ? -- 25° 16' L.S.; 64° 02' L.O.
- Reducción de Macapillo. 1763 - ?

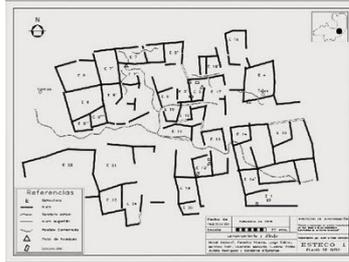


Figura 4 – Plano reconstrucción Esteco I

Fuente Tomasini

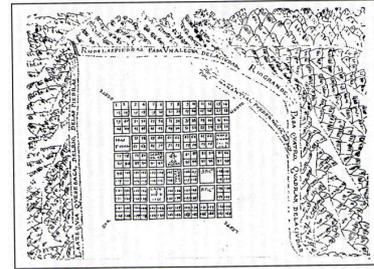


Figura 5 – Plano fundación Esteco II

Fuente Torre Revello.



Figura 6 – Estado actual sitio de Esteco II

Foto: Perotta, S.



Figura 7: Reducc. San Esteban

Foto: Perotta, S.



Figura 8: Reducc. S.J.Bautista

Foto: Chavarri,O.

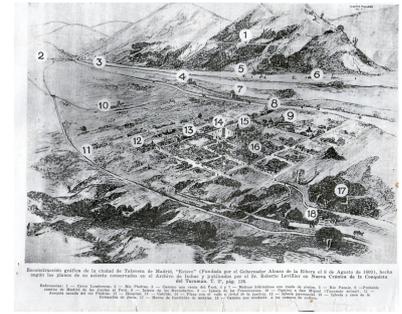


Figura 9: Gráfico de Esteco II

Fuente Carrizo, J.A.

2.1.b. La Red de Caminos que las vinculaban.

Los caminos de la colonia

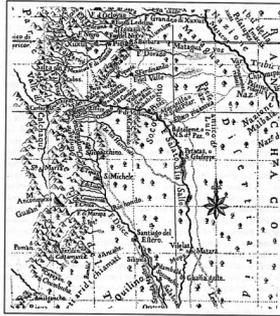
Estos partían de Santiago del Estero por el Sur; el más antiguo pasaba por Nuestra Señora de Talavera, el segundo por San Miguel de Tucumán en su nuevo asiento –por un terreno algo accidentado- y el tercero se extendía al este de los cordones más meridionales de las Sierras Subandinas. Todos ellos se unían en el lugar llamado “las Juntas”, donde el río Pasaje recibe las aguas del arroyo de Las Piedras y en cuyas cercanías fueron edificadas la Villa de la Nueva Madrid y Nuestra Señora de Talavera de Madrid. Esos caminos eran aptos para el tránsito de carretas precisamente hasta el punto de su convergencia.

Fue durante la segunda mitad del siglo XVI cuando los caminos secundarios del Este se convirtieron en los principales tanto para jinetes como para las carretas, que comenzaron a ser utilizadas hacia esa época. A mediados del XVII, cuando los valles calchaquíes quedaron en condiciones de ser ocupados y colonizados después de su conquista definitiva, los caminos serranos recobraron parte de su importancia. Abreviaban la distancia existente entre Santiago y Tucumán por el Sur y Salta y Jujuy por el Norte; además, al iniciarse el siglo antedicho comenzaron a crecer en intensidad las invasiones de los indios del Chaco, quienes asaltaban tanto a los poblados como a los viajeros. Por ello, jinetes y conductores de mercaderías que podían ser transportadas a lomo de mula prefirieron transitar las sendas aptas para carretas.



El uso de carretas y carretones se generalizó en el Tucumán y en los llanos que se extienden al sur después de la organización de las primeras ciudades, cuando comenzó a dar fruto la actividad agropecuaria de las estancias y de los pueblos de indios que se hallaban en jurisdicción de aquellas. Pero esos pesados vehículos estaban condicionados por el relieve del terreno y transitaban con mayor facilidad por la llanura

Hasta la tercera década del siglo XVII aproximadamente su recorrido concluía en Talavera de Madrid. Desde allí hacia el Norte se continuaba viaje a lomo de caballo o de mula. Más tarde las carretas llegaron hasta Salta, y todavía durante gran parte del siglo XIX el camino que conducía desde esa ciudad al Alto Perú fue de herradura. [4]



Fragmento del mapa de Joaquín Camacho, S. J., que está incluido en la obra de Jolis (op. cit. frente a página 26). Están señaladas las dos ciudades de Esteco y las reducciones y fuertes construidos durante el siglo XVIII en las cercanías del río Pasaje y en las contribuciones orientales de las sierras subandinas.



Figura 10 – Mapa de J. Camaño Carta del Chaco 1789. Fuente Tomasini. **Figura 11 – Uso actual de antiguos caminos.** Foto: Perotta, S.

Camino de Las Juntas, de La Plata o del Perú: El camino de La Plata (Sucre) se extendía desde Santiago del Estero hacia el norte; pasaba al este de la Sierra Colorada hasta llegar al Río Pasaje, el que atravesaba para pasar a Talavera. Luego giraba hacia el oeste siguiendo el curso del río, hasta donde más tarde iban a erigirse la Villa de Nueva Madrid y Nuestra Sra. De Talavera de Madrid después.

Este camino fue transitado en partes hasta bien entrado el siglo XX, cuando se construyó el ramal ferroviario de Metán a Barranqueras del antiguo Ferrocarril Central del Estado, llamado más tarde del Norte Argentino y finalmente General Belgrano. Años después fue trazada la Ruta Nacional 16, en gran parte paralela al ramal ferroviario. Es el camino que a nosotros nos interesa rescatar, pues tras el abandono de Esteco I, durante varios siglos sirvió como vía de comunicación entre fuertes y reducciones. Estos, luego se fueron transformando en pueblos y estancias, y con la llegada del ferrocarril y la nueva ruta, paso a ser senda vecinal. En algunos tramos aún es visible y transitable, en parte por vehículos y en partes por caballerías. Por lo tanto no resulta difícil seguir el trazado del viejo camino de La Plata en su tramo salteño.

Camino Real o de Postas: Llegaba a Santiago del Estero desde Córdoba, viraba hacia el noroeste y se bifurcaba en el río Lules. Uno de sus ramales se dirigía a San Miguel (Tucumán) y continuaba hacia el Norte. Ése era el camino real o de postas. También perduró hasta el siglo XX, y en algunos de sus tramos aún es utilizado actualmente. El otro ramal se extendía por el llano, al este de los cordones serranos orientales. Se trata del camino de las carretas o del Palomar y Tenené. Poco antes de atravesar el río Horcones los dos volvían a formar uno solo, que continuaba hasta Cobos.

Camino del Palomar y Tenené o de las Carretas: Este nuevo camino era apto para el tránsito de carretas y de utilidad para los arreos de mula, ya que se extendía por el llano. También debe considerarse que el territorio atravesado por la nueva ruta albergaba a las estancias más antiguas otorgadas en merced, que se hallaba libre del peligro que representaban los calchaquíes de los valles y que las escasas poblaciones españolas del río Pasaje – Salado le otorgaban cierta protección ante las invasiones provenientes del Chaco.



2.2. ESTRATEGIAS DE INTEGRACIÓN DETECTADAS EN EL ÁREA DE ESTUDIO:

En relación con los *nuevos escenarios de integración territorial* que citamos en páginas anteriores, hemos podido advertir que estas modalidades de regionalización se constituyen a través de la integración, ya sea con la participación de dos o mas provincias vecinas, o la de municipios que trata de articular políticas a otras escalas (*microrregiones - comarcas*), o con acuerdos al exterior involucrando a regiones de países vecinos a través de acuerdos transfronterizos. En éstos casos de trata de las llamadas *macroregiones*.

[...] Sabemos que en la década del 90 los múltiples efectos de los procesos de reestructuración económica global (y de renovadas formas de cooperación interregionales) signaron el cambio de las relaciones entre economía, sociedad y espacio, generando, a la vez, nuevas estructuras territoriales de producción, gestión, circulación y consumo, así como también nuevas formas de regionalización. Supra regiones transfronterizas, regiones conformadas por pasos de integración bioceánicos y redes de ciudades; regiones inteligentes, consorcios de complementación de estrategias de desarrollo por acuerdos entre municipios e, inclusive, regiones de planeamiento estratégico, son solo algunas de las expresiones que dan cuenta de nuevas formas de organización del espacio y de intentos por crear nuevos regionalismos, al interior y por sobre los estados nacionales [...]. (Vitalone, 2009. op. cit.)

A partir de lo expuesto hasta aquí, estamos en condicines de analizar brevemente algunas de las manifestaciones plasmadas como nuevas formas sobre el espacio regional micro y macro, desde los últimos años del siglo XX:



Figura 12– Esquema Corredor Bioceánico

Entre los acuerdos macroregionales podemos puntualizar:

- *Zicosur (Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur)-1997-2005*
- *Corredor Bioceánico Porto Alegre – Antofagasta/Iquique.*
Ambos insertos dentro de un nuevo escenario de integración económica Macroregional como es el MERCOSUR.

Como acuerdo entre distintas provincias:

- *Norte Grande Argentino. 1987*
- *Noroeste Argentino. 1992*

Políticas a nivel nación:

- *Reactivación del Belgrano Cargas.2006. 2012-2013*
- *Capacitación en Agroindustria y Turismo Rural. (Intendentes Salteños, programa entre CFI, Federación Argentina de Municipios y Federación Latinoamericana de Ciudades). Israel, Mayo 2012*

Proyectos y estudios a nivel Provincial-departamental-municipal:

- *Programa de Municipalización del Turismo. Gob. Pcia. Salta, “Turismo Futuro o Futuro del Turismo?”. 2011*



- *Plan de Desarrollo Estratégico Salta 2030. Fundación Salta y Gobierno Provincial. 2009/2012/2013*
- *PNUD. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Proyecto N° 24: Metán, El Galpón, Río Piedras (Formulación de P.E. de desarrollo productivo en microrregiones).*
- *Análisis del CFI en el Municipio de El Galpón (Plan Estratégico para el Desarrollo de El Galpón): Diagnóstico – Conclusiones – Recomendaciones. Año 2001/2002*
- *Proyecto Investigación: “Arqueología Prehistórica e Histórica del Extremo Sur Occidental del Chaco y Vertiente Oriental de las Sierras Subandinas” desde el año 2000 por parte del Dr. Juan Alfredo Tomasini (Conicet- UNLP), convenio en el marco de la Ley 6649 y Res. N° 178/00 con el Gobierno de la Provincia de Salta, y los Municipios de El Galpón, Río Piedras, Las Lajitas, Joaquín González y El Quebrachal.*
- *Declaratoria de Interés Provincial de los bienes patrimoniales arqueológicos del referido estudio por el Gobierno de la Provincia de Salta. Decreto N° 1542/98.*
- *Ordenanzas Municipalidad de El Galpón: Años 2000 y 2004, Protección Patrimonial a las ruinas históricas y al patrimonio urbano.*

Ahora bien, las planificaciones antedichas, puestas a funcionar sobre el territorio exhibe rasgos positivos, pero éstos son a menudo meramente potenciales, ya que resultan perceptibles algunos déficits importantes desde lo conceptual que incide negativamente sobre lo operativo:

Debilidades

Quizás la principal debilidad detectada en éstos estudios es que no se ha trabajado en la **valoración de los recursos patrimoniales existentes en nuestra cuenca- territorio**, su análisis y diagnóstico como base para generar propuestas de integración para el desarrollo territorial.

Un rasgo característico de ésta región, y de otras, es aquel que se manifiesta por las *debilidades endógenas*, producto de un registro histórico de disparidades marcadas en cuanto a la apropiación de los recursos disponibles sobre el territorio, llegando hasta nuestros tiempos con las formas de un territorio explotado en superficies desmesuradas por pocos grupos económicos concentrados con desarrollo de actividades productivas (primarias) de altas tecnologías y expulsión de mano de obra, junto a una gran masa de población pobre que no se ha capacitado en tareas u oficios específicos, y que por ende carece de la posibilidad de insertarse en algunas de las actividades productivas propias de la modernidad.

Algunas de éstas redes estratégicas a gran escala, no han producido sobre zonas deprimidas los efectos deseados del desarrollo, sino que por el contrario, han profundizado algunas asimetrías, con transferencia de rentas a grandes empresas productoras, exportadoras, ya que no se ha intentado crear modelos de desarrollo local y regional asentados en su propia realidad geográfica, cultural y socioeconómica que tengan la capacidad de modificar las disparidades que se perciben en los modelos existentes y se complementen con los planes micro.

Estos corredores, en general tienden a unir los grandes centros exportadores, los polos industriales desarrollados, profundizando la recurrente macrocefalia latinoamericana, con regiones históricamente marginadas. (*Vemos que nuestro país tiene que mantener miles de kilómetros de rutas para que solo transiten grandes camiones de Brasil y Chile, que no aportan beneficios ni al estado ni a la comunidad*).

El Belgrano Cargas, parte de la red ferroviaria más importante de transporte de cargas, fue privatizado en 1999. En 2006 se conformó la Sociedad Operadora de Emergencia con grandes grupos empresarios y corporaciones sindicales, que solo cobraron subsidios estatales y no hubo reinversión para la extensa red. El pasado 25 de octubre, el gobierno nacional puso fin a ese



vínculo disponiendo su intervención y pasándolo a la órbita de la Sociedad Operadora del Estado. El servicio hoy solo transporta el 10 % de la producción que podría transportar en otras condiciones.

Los planes de características micro formulados entre la Provincia o algunas Organizaciones No Gubernamentales y los Municipios, tienen muchas dificultades para su puesta en marcha; es como que mas allá de las buenas intenciones, hay que vencer anclajes de viejas inercias, preparar recursos humanos, técnicos que puedan instrumentar su puesta en marcha, conseguir los recursos económicos; y en general se ven perjudicados por los cambios de gobiernos que, en general desechan u obstaculizan su implementación.

[...] Ante el proceso creciente de globalización de las ultimas décadas, observamos una especie de naturaleza reactiva en los gobiernos que trastocan los objetivos de las políticas a largo plazo, por las respuestas a lo inmediato que deben darse. Por lo que se abren grandes brechas entre “lo que se podría hacer” y “lo que se hace”, lo que obliga a revisar algunos procedimientos en pos de “organizar la acción” detectando debilidades y fortalezas en el entorno, “planificando las políticas”, diseñando herramientas adecuadas para su implementación, esto es abordar los conceptos de la “planificación estratégica” sobre el territorio [...].

[...] Con la reforma del estado en los años 90, se modificaron las relaciones Nación-provincias-municipios, trasladando nuevas competencias a los sistemas subnacionales, lo cual urgía a innovar sus tradicionales métodos de planificación y gestión pro-desarrollo, ante un Estado “en retirada”, cada vez mas desligado de los problemas concretos y de los procesos decisorios “reales”, crecientemente instalados en éstos sistemas subnacionales [...]. (Vitalone, 2008:49-50)

Fortalezas

Desde hace más de una década las provincias del Norte Grande impulsan una propuesta de corredor bioceánico multimodal que las integre con el sur de Brasil, Paraguay, Bolivia y el norte de Chile (desde la IIRSA, Iniciativa de Integración Regional para Sud América, lo denominan Corredor de Integración Capricornio). Desde las debilidades planteadas anteriormente se puede pensar a nivel de fortaleza que posee el corredor la idea de que si va a ser una vía de exportación (toneladas de alimentos para el sudeste asiático e India), debe plantearse que se haga con **valor agregado** localmente.

Para ello hay que pensar políticas de equilibrio que tiendan a los desarrollos locales explotando los recursos, las capacidades, las infraestructura que existen en nuestros “Hinterland” generando una política de desarrollo intrínseco con justicia social, real integración territorial y sustentabilidad en el tiempo. Suplir importaciones de consumo popular en defensa de nuestras PYMES, debería estar ligado también a corredores de integración entre regiones que producen “para adentro” y constituyen una herramienta interesante para evitar repetir viejos errores. (Diario ABC de Paraguay, 04 de agosto de 2010, acerca de la reunión realizada entre las provincias del Norte Grande con la Subsecretaria de Planeamiento de la Nación, Arq. Graciela Oporto y representantes de los países de la región).

Algunos autores plantean, cuando hablan de los corredores bioceánicos de América del sur, *la Teoría del Rombo*: buscar una nueva estrategia que plantea la unión de cuatro vértices: Buenos Aires, Lima, Caracas y Brasilia, logrando una complementación entre el MERCOSUR y el Pacto Andino. Y dentro de éste esquema, se forma un rectángulo entre La Paz, San Pablo, Asunción y Salta, por lo que nuestra provincia vinculada con Santa Cruz de la Sierra, tiene una importancia geoestratégica sustancial, asumiendo desde el NOA la representación de Argentina. *Esto es, no solo la región debe pensar en sacar sus productos por Jama o por Sico, sino pensar en el eje estratégico que la une con Santa Cruz y La Paz en una nueva inserción estratégica suramericana.*
[5]

En cuanto al Belgrano Cargas, si es rehabilitado como se espera, tiene una gran fortaleza, al ser un transporte económico que permite grandes volúmenes, y su red puede integrarse al sistema



nacional y de los países vecinos (no solo hacia los puertos de Rosario y Buenos Aires), como parte de esta nueva inserción estratégica suramericana. El gobierno nacional se fijó como objetivos, con su renacionalización del 10 de octubre pasado, su rehabilitación estimando que en 10 años, el 35 % de la carga de la región será transportada por tren. *Esto también puede tener su incidencia positiva en la reconversión de los sistemas ferroviarios urbanos (estaciones, vías, talleres, viviendas), elementos que forman parte sustancial del patrimonio de los pueblos, hoy en estado de semiabandono, sobre localidades que han nacido con el tren, fuente de trabajo y desarrollo.*

En relación a la microregión podemos mencionar como positivo que a raíz de los procesos de estudios y propuestas que se vienen realizando en los municipios desde hace algunos años, si bien son pocos los avances registrados, nos encontramos hoy con poblaciones sensibilizadas y receptivas acerca de los beneficios que pueden generar la puesta en marcha de algunos planes de desarrollo local en función de economía social, emprendimientos turísticos, e infraestructura, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las sociedades involucradas.

Contrapuesto a aquella debilidad principal, reconocemos en la cuenca estudiada un amplio abanico de recursos patrimoniales, entendiendo que sus *valores históricos* son los primordiales para pensar en una integración territorial, por encima de cualidades monumentales, estéticas o artísticas. Y éstos recursos patrimoniales históricos *concretos* son los que deben *ponerse en valor*, con el desafío de *articularlos* con el desarrollo territorial (en su territorio *concreto*).

“Hoy más que nunca cada región debe diseñar su propio modelo de desarrollo adoptado a las características del entorno socio productivo, del entorno sociopolítico y del entorno cultural específico. De esta manera podremos esperar una mayor posibilidad de promover un cambio estructural de la sociedad dinamizando el potencial de sus recursos endógenos, mediante una metodología de planificación adaptada a la realidad territorial de que se trate [...] Reforzar las sinergias del potencial endógeno acumulado [...]”. [6]

3. PROPUESTA . Lineamientos para la gestión del patrimonio arqueológico.

3.1. Enfoque

Explotar la riqueza del área desde el punto de vista *arqueológico, histórico, productivo, paisajístico – ambiental, patrimonial- cultural* (lo tangible e intangible) en su escala de región.

Necesidad de *valorar, rescatar y revitalizar* los elementos de referencia, que son parte importante de nuestro patrimonio histórico. Dicha necesidad se torna más evidente si nos detenemos en el análisis de su olvido, el abandono de que fueron objeto durante siglos y la destrucción que han sufrido, tanto por factores naturales como por la mano del hombre.

Herramientas a utilizar: *Planes de Manejo generales y Programas Específicos de Gestión* en un proceso consensuado, participativo, interdisciplinario, en acciones coordinadas entre el sector público y el privado con el fin de lograr un mayor compromiso de los actores intervinientes con la conservación y el desarrollo de éste patrimonio cultural, de un modo sostenible y permanente. Una política de conservación, restauración y puesta en valor adecuada, permitirá lograr ingresos –en gran parte por vía de los aportes que puede brindar el turismo – que harán que esos elementos de valor histórico-arqueológico lleguen a autofinanciar en gran medida su mantenimiento.

3.2. Visión General

La población aborígen y criolla de la región tiene pocas posibilidades de inserción laboral, pese a las políticas públicas inclusivas y distributivas generadas en estos últimos años; y observamos que se hace necesario generar un desarrollo sustentable sobre el territorio y los bienes de la comunidad local y regional, para intentar mejorar la calidad de vida de los diferentes estratos de la sociedad.



Entendemos que hay que apuntar al rescate del patrimonio, tangible e intangible, que han ido construyendo los pobladores a través del tiempo, herramientas con las que desde los inicios, se ha gestado su historia.

Esa historia, a dejado restos arqueológicos, ruinas valiosas en algunos casos, construcciones interesantes en mejor estado, en otros, modos de hacer, saberes, tradiciones; elementos todos que conjugados en óptimas gestiones, rescatados, conservados, pueden abrirse a los otros pueblos del mundo en la búsqueda de una nueva actividad, el Turismo Cultural y Sustentable, que aporte divisas genuinas y ayude a consolidar esa mejor calidad de vida buscada.

3.3. Misión General

De acuerdo con la riqueza observada en el área, debe partirse del supuesto de que es necesario extender los trabajos que serán emprendidos por todo el territorio de "la frontera". Se tomarán en consideración los *ejes productivos*, las *redes hídricas* y sus canales y acequias de riego, las *ruinas arqueológicas* de las fundaciones españolas, los *yacimientos prehispánicos*, los *pueblos* de la región con sus *construcciones de valor patrimonial* (en si mismas y/o como parte de conjuntos que caractericen el paisaje urbano), los elementos del *paisaje natural*, los aspectos *culturales intangibles* (lo culinario, las artesanías, el folclore, la herencia gaucha, etc.), que pueden ser desarrollados a través de numerosos Planes de Gestión.

Ya hemos señalado que en éste trabajo intentamos específicamente esbozar algunos **lineamientos** que puedan servir de guía para una futura **gestión sobre los yacimientos arqueológicos de las fundaciones españolas y los caminos que los vinculaban**, considerado en conjunto un Paisaje Cultural Evolutivo Fósil (en el sentido que concluyó su vida útil como sistema orgánicamente desarrollado, pero exhibe rasgos materiales visibles), que tiendan a revalorizarlos y conservarlos, como parte de una lectura histórica que nos lega testimonios de una época.

3.4. Análisis de Indicadores de Gestión FODA.

Debilidades:

- Las dificultades propias de gestionar sobre bienes de propiedad de diversos organismos estatales (nacional, provincial, municipal) y de diversos propietarios privados, con los intereses en el tema que cada uno pueda manifestar.
- El desarrollo de planes concretos de gestión, con sus programas y proyectos necesita una adecuada organización de recursos humanos, y una inyección de recursos económicos para llevarlo a cabo.
- No se cuenta con una organización pública o privada, ni con las infraestructuras adecuadas, en cuanto al turismo receptivo que permita el desarrollo óptimo de la actividad.

Amenazas:

- Se deben sortear las pujas de intereses políticos parciales que a menudo operan en beneficio de un sector particular en detrimento de los intereses comunitarios.
- Si no se generan planes de manejo concretos adecuados, potenciados y articulados en un proceso sinérgico, se puede naufragar en el intento con el consiguiente desencanto de todos los actores involucrados, lo que generaría una inercia difícil de resolver en nuevos proyectos.
- Los sitios históricos pertenecen territorialmente a distintas jurisdicciones municipales, por lo que es imprescindible aunar criterios y esfuerzos de gestión entre ellas, involucrando además fuertemente a los organismos provinciales y nacionales.

Fortalezas:

- Poseer un patrimonio cultural, que es representativo de la región en el proceso histórico de su desarrollo.



- Disponer de estos bienes en un área reducida, sin gran conflictividad y con localizaciones ya identificadas (a excepción de las ruinas de Nueva Madrid de las juntas).
- Esta situación geográfica, de ubicación estratégica regional, posiciona el área desde el punto de vista del turismo de orientación cultural, manteniendo vínculos históricos, pero complementado con riquezas paisajísticas que dan su atracción natural.
- Haber desarrollado en el tiempo algunas acciones desde lo institucional, que han contribuido a valorizar éstos bienes desde la propia conciencia de funcionarios y sectores de la comunidad.

Oportunidades:

- Integrar un territorio que tiene amplios antecedentes históricos-culturales y paisajísticos potenciando sus posibilidades turísticas y de desarrollo territorial ambiental.
- Oportunidad de considerar al patrimonio como herencia pero también como recurso. Como un capital social que posee valor económico intrínseco.
- Lograr a través de objetivos comunes, consolidar el entramado social, repensando los roles que cada sector tiene.
- Involucrar a la sociedad toda en un proceso de gestión viable y sustentable con el patrimonio; lograr una mayor voluntad de gestión por parte de las instituciones correspondientes.
- Buscar un mayor desarrollo de la infraestructura de servicios de la región, como políticas públicas; y de un proceso de autosuperación social generando aquella infraestructura necesaria para recibir a los visitantes, que va a redundar en una mejor calidad de vida para el conjunto de la población.

3.5. Objetivos Generales para un Plan de Gestión:

- Promover la Sustentabilidad del Territorio y su Patrimonio.
- Consolidar lo identitario. Importancia del Patrimonio como factor central de la consolidación de la identidad de una sociedad.
- Generar una Política Cultural Inclusiva.
- Favorecer la interacción Poder Público – Privado- sociedad.

Lineamientos de gestión sobre los Sitios:

- Realizar acciones para recuperar la *Identidad regional*, su valor como memoria histórica de la comunidad y propiciar su **puesta en valor**, recuperando los espacios culturales propios de la sociedad (lo cual significa pensar en una “Dimensión Social del Patrimonio”).
- Catalogar los yacimientos arqueológicos y las huellas de los antiguos caminos *considerados de valor patrimonial*, en franco proceso de deterioro, y proponer su recuperación, luego de realizar exhaustivos análisis de los mismos, priorizando las acciones a realizar.
- Proponer que éste sistema patrimonial revalorizado sea *componente del Camino Turístico Cultural* que recorrería el territorio revalorizado.
- Establecer criterios de *consenso* entre el poder público y los propietarios de las estancias y terrenos donde se localizan los bienes, para el correcto manejo de las intervenciones, y generar amplias campañas de difusión que involucren a la sociedad toda; en un proceso que debe ser democrático y participativo, donde la comunidad sea protagonista activa junto a los especialistas y al poder administrativo local.

3.6. Actividades y Tareas específicas a realizar dentro de los Planes de Gestión:

Realizar *análisis y diagnósticos* necesarios para luego *tomar intervención* en el listado de yacimientos arqueológicos de valor patrimonial de la región descrita, significativos en su proceso histórico, los que se reflejarán en documentos escritos, gráficos, fotográficos, y toda aquella documentación descriptiva.

Crear los *instrumentos normativos* que generen las acciones para su *tutela*, tareas de *conservación* y *salv guarda*, *puesta en valor* y *reuso*. Estas normativas deben ser parte del esquema de



consenso entre los poderes públicos y cada propietario, mediante *convenios de adhesión* que fijen claramente las responsabilidades de las partes. Ampliar la declaratoria de Interes Provincial que poseen los sitios hacia una protección normativa más rigurosa.

Una vez sancionadas las mismas, generar espacios culturales, Museos de Sitio y otros, donde se expongan los objetivos y contenidos de los proyectos de investigación, sumando las piezas arqueológicas y todo dato y objeto de interés referido a cada sitio.

Realizar *campañas de divulgación y concientización* en el seno de la comunidad a través de foros populares explicando los alcances y significado de los proyectos; con permanentes intercambios con el poder político local y provincial. Trabajo continuo en las escuelas y colegios. Difusión en los medios de comunicación locales y regionales. Ello genera mayor compromiso de la sociedad con su patrimonio.

Realizadas las tareas definidas de puesta en valor, podrán identificarse e incorporarse los bienes a un recorrido a través de un *circuito turístico* que los identifique claramente, completando así el ciclo de la revalorización.

Continuar fuertemente con las campañas de exploración iniciadas, sumando instituciones y organismos como por ej. universidades, con cuerpos docentes y alumnado de las carreras de antropología, arqueología, historia, arquitectura, turismo; y especialistas de distintos ámbitos interesados en trabajar la temática, en una interacción de capacidades científico-tecnológicas disponibles, en trabajos multidisciplinarios que aborden integralmente su puesta en valor. Aquí puede ser válido el aporte de especialistas en el ámbito nacional e iberoamericano, con desarrollo de temáticas similares.

Generar en los sitios en revalorización de acuerdo a los Planes de Gestión: infraestructuras de apoyo, equipamiento museográfico, demarcaciones indicativas, diseño de recorridos-estaciones, presencia de guías de turismo que orienten a los visitantes, recomendaciones visibles para el cuidado de los sitios históricos, etc. Estas y otras múltiples actividades se incluirán en un Plan de Tareas, que puede estar compuesto por los siguientes tópicos: - *Diseño Arquitectónico – Ambiental*; - *Interpretación y Presentación de los sitios*; - *Investigación y Conservación Arqueológica*; - *Investigación y Conservación Bío-antropológica*; - *El conjunto de sitios como emprendimiento sustentable*; - *Turismo Cultural y Ambiental*; - *Gestión y Financiamiento*. [7]

4. CONCLUSIONES

“El territorio cobra un protagonismo mucho mayor, en la condición de marco en el que se desarrollaron los distintos colectivos humanos”.[8]

“El territorio conserva valiosos documentos materiales de la interrelación entre geomorfología y acontecimientos históricos, sin embargo casi nunca se han valorado esas condicionantes mutuas” [9]

“[...] ésta aproximación representa un instrumento válido para una mejor comprensión del patrimonio territorial y, en consecuencia, para su protección y puesta en valor desde una perspectiva de desarrollo sostenible, basado en la cohesión social, el equilibrio ambiental y la identidad territorial[...].”(Feria Toribio, José M. op.cit.)

En nuestro enfoque metodológico hacemos hincapié en entender el patrimonio territorial como un conjunto de recursos naturales y culturales, los que deben ser herramientas para gestionar en aras a un desarrollo sustentable. Desde ese punto de vista creemos que éste estudio puede ser *viable* como contribución al equilibrio del desarrollo territorial, ambiental y social de la región.

Ahora bien, desde la investigación debe pasarse a la gestión. Y esto supone que deben estar implicados en éstos proyectos tanto el poder público, así como los investigadores y los gestores del ámbito privado, bajo la tutela permanente de la sociedad civil como parte beneficiaria de estos sistemas de acción política a aplicar. Este volumen de recursos patrimoniales debe contribuir desde su protección y puesta en valor, y en algunos casos su reuso, al desarrollo territorial sostenible.

Como primera idea, éstos nuevos lineamientos deben interactuar con el Proyecto de Investigación *“Arqueología Prehistórica e Histórica del extremo sudoccidental del Chaco y Vertiente oriental de las*



Sierras Subandinas” [10] en vigencia desde 2000; también con el proyecto de Naciones Unidas para el Desarrollo de El Galpón, Río Piedras y Metán [11]; y deben confluir con otros estudios que aporten en línea con los objetivos planteados.

“La gestión sostenible del patrimonio cultural requiere conciliar la conservación con las nuevas perspectivas económicas y sociales que abre la función turística” [12]

Si el recurso del patrimonio induce al desarrollo local-regional, es por que están referidos estos bienes revalorizados a la oportunidad de una mejora en las relaciones ambientales, productivas del territorio, pero también a la avidez del ciudadano del mundo por encontrar las fuentes históricas y los reservorios culturales locales en ésta actividad generadora de recursos genuinos como es el turismo. Una actividad de *Turismo Cultural Sustentable* pretendemos para nuestro territorio. Por lo que deben atenderse los riesgos que plantea la actividad turística tradicional, siendo éstas gestiones planteadas, capaces de diseñar una oferta que prime sobre la demanda: se debe ofrecer lo que se quiere y no mas, de acuerdo a estrategias de desarrollo local y a las infraestructuras y servicios zonales factibles de acuerdo al soporte que brinda ésta escala de aplicación.

5. REFERENCIAS

- [1] Feria Toribio, José M. (2010). “Patrimonio Territorial y Desarrollo Sostenible”. *Estudios Geográficos*, Vol. LXXI, 268 pp. 129-159, enero-junio 2010.
- [2] Vitalone, cristina e. (2009). *“Modelos de Regionalización del espacio bonaerense. Coordinadas lógicas e ideológicas en las décadas del 70 y 90”*. Buenos Aires (Arg.): Ediciones El Escriba.
- [3] Tomasini, alfredo y ricardo alonso. (2000). *“Esteco, El Viejo”*. Salta: Gofica Editora.
- [4] Tomasini alfredo y ricardo alonso.(2012). *“La Frontera de Salta en tiempos del coloniaje”*. Salta: Mundo Gráfico Editorial.
- [5] Buera, Alberto. (2004) - <http://regionnortegrande.com.ar/articulo=221->
- [6] Precedo Ledo, Andrés. (1996). *“Un modelo de planificación estratégica territorial integrada: el plan de desarrollo comarcal de Galicia”*.
- [7] Conceptos basados en Informe Final del Plan de Gestión Parque Arqueológico Sta. Fe La Vieja. 2002) Gestora Arq. Viñuales, Graciela.
- [8] Hernández Gómez, Cristo M. (2005) “Algunas anotaciones sobre el concepto de territorio como marco para el análisis histórico de las sociedades canarias anteriores a la conquista”. www.cabildodelanzarote.com/VIIcongreso.
- [9] Paolasso, Carlos A. (1998) Tesis Doctoral. Universidad Nacional de Tucumán.
- [10] Proyecto de Investigación “ ARQUEOLOGIA PREHISTORICA E HISTORICA DEL EXTREMO SUR OCCIDENTAL DEL CHACO Y VERTIENTE ORIENTAL DE LAS SIERRAS SUBANDINAS”. En proceso de desarrollo desde el año 2000 por parte del Dr. Alfredo Tomasini, a través del convenio firmado en el marco de la Ley 6649 y Res. N° 178/00 con el Gobierno de la Provincia de Salta, a través de la Dirección General de Patrimonio, y los Municipios de El Galpón, Río Piedras, Las Lajitas, Joaquín González y El Quebrachal. Estos yacimientos arqueológicos en estudio tienen declaración de Interés Provincial por Decreto de Gobernación N° 1542/98.
- [11] PNUD. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. Proyecto N° 24: Metán, El Galpón, Río Piedras (Formulac. De P.E. de desarrollo productivo en microrregiones).
- [12] Troitiño Viñuesa, Miguel A. “El Turismo y el Patrimonio Cultural de la Ciudad Histórica”. www.albaicin-granada.com