


Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino. Líneas de intervención

Mónica Ferrari

 Arquitecta, Doctora en Historia del Arte y Gestión Cultural en el Mundo Hispánico. Máster en Instrumentos de Gestión del Patrimonio. Investigadora CONICET. Docente del Instituto de Historia y Patrimonio, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de Tucumán. San Miguel de Tucumán [Tucumán], Argentina. <mferrari10@gmail.com>.

CONPADRE'2010. Apresentado no 1º Seminário de Patrimônio Ferroviário [Conpadre n.04/2010], Conferência Internacional sobre Patrimônio e Desenvolvimento Regional. Campinas e Jaguariúna [Brasil], 2010.

Resumen

El objetivo de este trabajo es otorgar las pautas para una planificación estratégica basada en la consideración del patrimonio ferroviario como infraestructura sostenible. Esto surgió por el hecho de haber llegado a una red ferroviaria casi inútil y la continua pérdida de tierras y edificios vinculados al riel. Con este propósito, se abordan las bases para la intervención, identificadas en algunas partes del documento, en torno la línea ferroviaria de Jujuy-La Quiaca en el Noroeste argentino. Se plantea un diagnóstico del territorio del NOA y de sus componentes básicos: modelo colonial de ocupación y organización territorial, poblamiento y edificios e instalaciones relacionadas con la traza ferroviaria y el funcionamiento del sistema. Tal diagnóstico, realizado mediante la metodología FODA, evidencia la problemática que derivó del cese del ferrocarril pero también la persistencia de algunos rasgos y las consecuencias para sus elementos conformantes de larga duración: los valores patrimoniales más o menos deteriorados. De ahí que se analicen las posibilidades que ofrece abordar la problemática estudiada desde una diversificación de usos del patrimonio ferroviario orientados al desarrollo sostenible regional. Como resultados se apuntan criterios de intervención a la escala del Noroeste Argentino, utilizando de nuevo el ferrocarril como eje impulsor del desarrollo, recuperando el uso de las vías y promoviendo la reutilización alternativa de la arquitectura como forma de rehabilitar el patrimonio.

Palabras clave

Patrimonio ferroviario, desarrollo regional, paisaje cultural.

The railway heritage and sustainable development in northwest Argentina. Lines of intervention

Abstract

The aim of this paper is to provide guidelines for strategic planning based on the consideration of railway heritage and sustainable infrastructure. This emerged by the fact of having reached a nearly useless rail network and the continued loss of land and buildings linked to the rail. By this purpose, it examines the bases for intervention identified in some parts of the document around the railway line from Jujuy, La Quiaca in northwestern Argentina. It presents a diagnosis of the territory and its basic components: a model of colonial occupation and territorial organization, settlement and buildings and facilities related to the railway line and the operation of the system. This diagnosis that was made by the methodology of DAFO, shows the problems that led to the removal of the railroad but also the persistence of some features and the implications for their long-term conforming elements: the values are more or less damaged. Therefore, we analyze the potential to address the issues studied from a diversification of uses of the railway heritage oriented regional sustainable development. As results we suggest criteria for intervention on the scale of Northwest Argentina, again using the railway as a drive shaft development, recovering the use of the railway track and promoting reuse of architecture as an alternative means to rehabilitate the heritage.

Keywords

The railway heritage, regional development, cultural landscape.

Introducción

La importancia crucial que obtuvo el ferrocarril a fines del XIX fue decreciendo desde mediados del XX hasta llegar a su paralización a fines del siglo. Durante los años noventa se cerraron casi todos los ramales del país y los caminos de hierro entraron en la pendiente definitiva de degradación y abandono en algunos casos irrecuperables. Se inició entonces un proceso, que en general consistió en vender todo el material rodante como chatarra, así como terrenos y estaciones terminales. No se pensó en salvaguardar las trazas y muchas de ellas se perdieron por causa de la maleza o porque los propietarios colindantes fueron apropiándose paulatinamente, hasta ocuparlo totalmente o adquirirlos legalmente. Así el ferrocarril, en su proceso tuvo el decaimiento definitivo a fines del siglo XX.

En Argentina gran parte de este significativo patrimonio inmobiliario estatal no posee actualmente funciones determinadas y ante la falta de estrategias de uso se está desaprovechando e inclusive perdiendo por la usurpación de tierras o el desmantelamiento de los edificios de las estaciones. Este legado que alguna vez cumplió una función social y económica, a pesar de su estado de abandono, podría convertirse en un pilar para el desarrollo sostenible. Para ello se desarrolla, a continuación, una apretada identificación del patrimonio ferroviario, con especial énfasis en la línea Jujuy-La Quiaca, un diagnóstico de la situación del NOA y una propuesta de desarrollo regional, a través del patrimonio ferroviario, concretadas en pautas o líneas estratégicas para una intervención a nivel territorial, urbano y arquitectónico

Reconocimiento y valoración del patrimonio y del paisaje cultural del ferrocarril

Como se sabe, la UNESCO en su progresiva reforma desde la Convención de París de 1972 ha ido abandonando la consideración de monumentos para pasar a una nueva figura: los paisajes culturales. Se dejó de lado la visión del patrimonio puramente monumental, artístico, único para dar lugar a una visión más antropológica e integral, donde toma relevancia el proceso histórico y las transformaciones del territorio desde el punto de vista económico, político, social y cultural.

Estas transformaciones nos permiten analizar cómo se han ido plasmando cada uno de esos aspectos en el espacio dando lugar al establecimiento de unos lazos que no son independientes del pasado, que han sido heredados de las generaciones anteriores y que han dado lugar a la afirmación del territorio como patrimonio (CAÑIZARES, 2005, p.21). Por ejemplo, en la línea Jujuy-La Quiaca dicho reconocimiento puede encontrarse en las identidades del espacio que atraviesa la

línea ferroviaria. El ferrocarril se integra y se vincula con una serie de recursos que forman parte del paisaje, donde subyace un modelo histórico en el que se destaca el carácter de permanencia y evolución:

- El antiguo camino del Inca que llegaba hasta Humahuaca, el camino tradicional antiguo que corre paralelo al río Grande, el valle del Río Grande, la red de caminos prehispánicos que aún hoy se usan, la línea ferroviaria de Jujuy a La Quiaca todos ellos vinculados parcial o totalmente con el eje de hoy, la Ruta N°9.
- Los campos de cultivos, las terrazas de cultivo que aún persisten de la época prehispánica, las costumbres heredadas del propio sistema de producción, las tradicionales pircas que desde antaño encierran los corrales.
- El paisaje rural relacionado con el uso de viviendas construidas con paredes de adobe, el modo de asentamientos de las viviendas, el uso de patios y torta de barro en las cubiertas.
- El paisaje urbano de los pueblos íntimamente relacionados con la plaza principal y la iglesia de la época colonial, la armonía en la continuidad de la línea de las fachadas.
- El contraste del paisaje urbano de los pueblos con el entorno natural de las montañas y del río, las visuales a los cerros de colores y las amplias perspectivas hacia el río y las montañas.
- La distinción de áreas homogéneas en los poblados y en las zonas de cultivo.
- La ruta automovilística y la vía ferroviaria casi siempre paralelas, ambas enlazando el valle de la Quebrada de Humahuaca y la Puna.
- Por sobre todo, lo más identitario en el paisaje tanto de la Quebrada de Humahuaca como la Puna es la imagen imponente de la naturaleza frente a la relación de los asentamientos humanos.

No podemos hablar aquí de un paisaje ferroviario, sino de un paisaje cultural puesto que el conjunto no es sólo la vía ferroviaria y las estaciones de ferrocarril, es justamente ese carácter integrador –la suma de las imágenes paisajísticas, pueblos, gentes, costumbres, campos de cultivos, sus vínculos con la tierra, incluido lo ferroviario– lo que permite entender la herencia del territorio como patrimonio y su consecuente identidad. Una herencia de carácter integral que actúa además como un sistema de interrelaciones, donde los ejes de comunicación, ruta, ferrocarril y río son los ejes de la vida del territorio de la Quebrada de Humahuaca y la Puna jujeñas, el sitio en donde ocurren casi todas las actividades humanas. Se trata de un patrimonio reconocido como herencia social del hombre, donde no sólo es válida una declaratoria de protección (que de hecho la Quebrada de Humahuaca es Patrimonio de la Humanidad) sino una planificación del mismo para fortalecer las identidades culturales y donde integralmente se promueva el desarrollo social, la preservación de los recursos naturales y el desarrollo económico equilibrado en función de los otros dos pilares.

Refiriéndonos específicamente al valor del patrimonio ferroviario, tanto en este caso y como en el resto del territorio del Noroeste, podemos identificar que estamos ante un patrimonio que vale como sistema o que tiene valor de sistema. En este sentido, se trata de un conjunto de componentes relacionados entre sí cuyo valor principal es ser parte integrante de un todo. No debe perderse de vista que este es el primer y principal valor del sistema ferroviario en el que puede considerárselo como patrimonio, puesto que constituye un legado heredado de la generación de la época

industrial. Así, el patrimonio ferroviario adquiere un valor universal puesto que en muchos sitios ha tenido y tiene profundas consecuencias históricas en cuanto al paisaje cultural que generó a su alrededor: estructurador del territorio, instalación de nuevos asentamientos, generación de espacios urbanos significativos, nacimiento de una nueva arquitectura, incorporación de un sistema de transportes con la introducción de aspectos significativos novedosos como la supresión del espacio-tiempo y las estaciones como puertas de las ciudades.

Ahora bien, cabe cuestionarnos qué sucede cuando este patrimonio, que es válido como un todo, se analiza desde uno de sus componentes, en un sentido estrictamente individual. En muchas ocasiones es posible encontrar ciertos valores particulares como los que señala la costumbre: valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Generalmente son los edificios de pasajeros lo que gozan de ellos, donde el cúmulo de valores puede encontrarse fácilmente y sobre todo identificarse de una manera expeditiva. Por el contrario, en muchas ocasiones resulta difícil, especialmente por las entidades gubernamentales que llevan a cabo una intervención, encontrar el valor arquitectónico de un depósito, de una lampistería o de un tanque de agua. Error que genera el acudir a un solo valor, puesto que si bien es cierto que estos edificios pueden no tener un alto valor arquitectónico comparativamente con el edificio de pasajeros, si tienen valor histórico, tecnológico, social y, como ya dijimos, son parte de un sistema. Es como considerar aisladamente el valor de una pieza de un esqueleto, la cual por si mismo tiene mucho menos valor que como parte integrante de un todo. De allí que es posible identificar tres partes: a) sistema territorial, b) sistema de asentamientos y c) sistema arquitectónico (FERRARI, 2010).

Hoy, este legado se compone, en el Noroeste Argentino de, aproximadamente, 6600 km de vías férreas, de las cuales 4.900 km se encuentran abandonados y sólo 1.700 km se usan para el transporte ferroviario de carga. Dentro de éstas últimas sólo 600 km se emplean para el transporte de pasajeros. Los enclaves ferroviarios identificados conforman 209 estaciones las que forman parte del 69% del total de la región – integrada por las provincias de Tucumán, Salta, Jujuy, Santiago del Estero y Catamarca con una superficie de 472.184 km² (ver Figura 1).

El valor estratégico del ferrocarril en el Noroeste Argentino. Estudios de diagnóstico

Previamente al proceso de intervención es preciso establecer un diagnóstico previo de la situación que encause una propuesta viable. El objetivo, aquí, es conocer las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades del patrimonio ferroviario para luego definir líneas de actuación concretas para la región del Noroeste Argentino.



Figura 1. Mapa de la red ferroviaria del Noroeste Argentino. Fuente: Elaboración propia en base a cartografía ferroviaria.

Los potenciales de la trama ferroviaria como soporte vital del territorio. Las fortalezas

a) La permanencia de un sistema de asentamientos

El sistema de asentamientos originados por el ferrocarril generó una inmensa cantidad de cuadros de estaciones en todo el territorio, y estos primeros elementos articuladores de lo urbano y lo territorial aún conservan sus características físicas en la mayoría de ciudades y pueblos. Muchos de ellos, especialmente en los casos rurales, son aún representativos de la primera imagen de ciudad o del pueblo. Con sus calles y edificios aledaños conforman un paisaje urbano que prácticamente no ha cambiado en el tiempo.

Si bien se produce un quiebre del modelo cuando el ferrocarril dejó de funcionar, el sistema de asentamientos se vio parcialmente reforzado puesto que la red de carreteras se fue instalando a partir de 1930 en forma paralela a la traza ferroviaria, lo que se reflejó en la supervivencia de varios pueblos y la decadencia de los que quedaron alejados de las rutas. La traza automovilística se ubicó al lado de la

ferroviaria aniquilándola y aprovechándose de la estructura territorial preexistente y el resultado de la organización territorial vigente conserva la estructura decimonónica, puesto que la nueva carretera fue incapaz de generar un nuevo modelo.

Ello tenía su razón puesto que esas eran las trazas que la segunda ocupación del territorio había desarrollado, una estructura a la que la carretera no pudo deslindarse puesto que el sistema de asentamientos ya estaba medianamente consolidado. Durante el período de decadencia del ferrocarril y el de inserción de la trama automovilística prácticamente no se fundaron nuevos poblados (AGUIRRE, 2004).

b) Corredor internacional, clave para una nueva centralidad del Noroeste Argentino

Los tendidos del Noroeste Argentino están conectados a lo largo de 3.541 kilómetros de longitud, desde el puerto de Matarani, en Perú, con el puerto de Buenos Aires, en Argentina. El mencionado corredor vincula Chile, Perú, Ecuador y Bolivia y en forma indirecta a través de este último, lo hace con Brasil. Existe un programa de rehabilitación del ferrocarril en la provincia de Jujuy donde corría la línea de Jujuy a La Quiaca. Esta traza, que se encuentra en un estado de total deterioro, constituye el principal potencial como soporte vital del territorio porque podría revertir la situación de marginalidad del Noroeste Argentino (resulta marginal dentro de Argentina por la centralidad que ejerce la capital federal) a una situación de centralidad internacional, al quedar en el paso entre diferentes naciones.

La quiebra del modelo territorial gestado por el ferrocarril: las debilidades

a) Las debilidades inherentes al modelo “clásico” de ocupación del territorio

El modelo de colonización gestado por el ferrocarril fue un vector de transformación e integración del territorio en el país y el sistema mundial. Sin embargo, el esquema clásico de desarrollo bajo el que se gestó la integración territorial resultó desequilibrada tanto con respecto al exterior (vía de salida de materias primas y de importación de productos elaborados, con la consiguiente balanza desfavorable) sino también dentro de la propia región (la red de transporte generó dependencias en la escala regional, al poner al territorio y a la población al servicio de esa red que explotó en forma abusiva algunos sectores). Además, la dependencia del sistema se acentuó al apoyarse casi exclusivamente en la inversión externa y en la promoción estatal; incluso como factor poblador dependió de la inmigración, por cuanto el resultado fue un débil y de circunstancial arraigo puesto que con el cese, sobre todo en los sitios dependientes del ferrocarril, la población migró a las grandes ciudades en busca de oportunidades.

Tiene prácticamente todos los inconvenientes del modelo clásico de desarrollo que se aplicó: especulativo, desequilibrado, controlado por promotores e inversores, no estratégico desde el punto de vista de esos inversores, desconectado con el poblamiento histórico previo y con un impacto en el medio notorio. De tal modo que poniendo de nuevo en marcha el ferrocarril se pondría en funcionamiento también el

sistema territorial, aunque con un nuevo enfoque a favor del territorio y no al servicio de intereses externos.

b) La fragilidad del sistema de asentamientos dependiente del ferrocarril

Si en el proceso del tendido y durante el período de operación del ferrocarril el impacto económico derivó directamente de las vías, el cese más o menos escalonado del transporte ferroviario influyó en el sistema de asentamientos. En primer término, los componentes de la red nacidos para el servicio del ferrocarril continuaron subsistiendo mientras la carretera pasó a escasos metros de la vía ferroviaria. Cuando la nueva ruta se apartó de los poblados, estos experimentaron su decadencia y paulatinamente fueron abandonados. En segundo término, los pueblos inducidos por la red que había puesto en contacto al territorio con los mercados exteriores (agrícolas-azucareros-, forestales, mineros) dejaron de ejercer la función original, especialmente los forestales que, ante el agotamiento de los recursos, se vieron en la necesidad de generar, luego de la desforestación, nuevas actividades como la agrícola.

c) Los problemas del sistema arquitectónico vinculado al ferrocarril en el Noroeste Argentino

Al menos hasta 2008 los terrenos ociosos que no eran de valor operativo y los edificios que conforman las estaciones de ferrocarril estaban en condiciones de ser entregados a las municipalidades, arrendados o vendidos. La reutilización llevada a cabo desde los municipios en los edificios del Noroeste Argentino no ha tenido un criterio general de uso ni de preservación. Más bien ha quedado librada a cada municipio. El estado general de edificios reutilizados se combina siempre con edificios abandonados. En ningún caso se pensó en una revitalización general del cuadro de estación y menos aún en un proyecto integrado del sistema de asentamientos por líneas troncales o ramales.

Los riesgos del abandono del patrimonio: las amenazas

a) Los riesgos del abandono definitivo de la trama ferroviaria

El peligro ante el abandono total del patrimonio, sino se interviene, es la pérdida definitiva de una alta cantidad de edificios y superficie de tierras que pertenecen al Estado. Si ello siguiera ocurriendo no sólo se perdería una herencia social gigantesca (pensemos sólo en los 44.000 km de vías de Argentina) sino que además si alguna vez quisiera volver a instalarse el sistema habría que inventarlo de nuevo. Estas infraestructuras lineales no tienen hoy una visión de sostenibilidad para las generaciones futuras. No es posible aseverar que en un país de grandes dimensiones como Argentina este sistema no volverá a ser necesario.

Por otro lado, en ciertos sectores la falta de incorporación del sistema ferroviario en el ordenamiento territorial tiene graves consecuencias para su desarrollo. Aún hoy puede observarse el desequilibrio regional, la falta de oportunidades para ciertos sectores, la continuidad en la decadencia de muchos. De ahí que una de las

mayores amenazas para el desarrollo del sistema de asentamientos, especialmente de las áreas rurales, sea el centralismo de las áreas metropolitanas y la falta de oportunidades de los pueblos que vivían del ferrocarril. En lo referente a los cuadros de estaciones, otro peligro importante es cuando en una entidad política no existen estudios que orienten y legislen la acción y los políticos toman terrenos valiosos para el usufructo de particulares o para transformar estos sitios de valor patrimonial en zonas de viviendas populares o espacios para nuevos equipamientos con la consecuente pérdida de la identidad del lugar.

b) El abandono de los tendidos: un capital dilapidado amenaza

El patrimonio inmobiliario estatal no tuvo una planificación luego del cese y no posee actualmente funciones determinadas. No se ejerció el dominio sobre las trazas y se permitió la apropiación de los inmuebles por parte de particulares, especialmente en las zonas urbanas donde el costo económico de la propiedad es aún mayor que en las áreas rurales.

La revitalización del Noroeste Argentino con el ferrocarril: las oportunidades

a) Ferrocarril frente a carretera, una relación a invertir

La reintroducción del ferrocarril, así como la preservación de los canales ferroviarios con sus edificios y trazas constituirían varias oportunidades de desarrollo, como pueden ser: la posibilidad de un resurgimiento de los pueblos alejados de las rutas automovilísticas, el intercambio económico de las regiones, el fortalecimiento de la industria turística y el mejoramiento de la situación de conflictos de tránsito ocasionada por el transporte automotor. Las pérdidas económicas por el tránsito caótico y accidentes superan los US\$ 10.000 millones anuales (Asociación Civil Luchemos por la Vida, 2004). Actualmente el tema de la reintroducción del ferrocarril se desliza por el ámbito político, puesto que en la dirigencia ferroviaria se instaló al Sindicato de Camioneros, lo cual hace imposible un reactivación. El ferrocarril se ve como una amenaza y no como una alternativa complementaria de otras modalidades del transporte de cargas. "El camión debe abastecer al tren y éste debe ayudar a descomprimir las rutas" (Diario El tribuno 19/12/2009).

b) Los informes favorables a la conexión internacional

En el informe presentado en 1990 como parte de los trabajos del ferrocarril que uniría Buenos Aires con Matarani Mario Wetiz realizó algunas conclusiones sobre el análisis comercial del trazado. Argumentando que en general los intercambios de mercaderías entre Argentina y Perú se realizan preferentemente por vía marítima, las mercaderías introducidas en el grupo "carga general" son apropiadas para el transporte terrestre, y dada la falta de oferta carretera, se inclinarían por el transporte ferroviario. La puesta en marcha del proyecto, desde el punto de vista de la integración latinoamericana, sería un paso decisivo para unir más a Perú, Bolivia y Argentina y un paso importantísimo para el desarrollo económico del Noroeste. Esta idea que comenzó a gestarse en 1973, concretada a través de convenios entre los tres países en 1980, lleva ya varios años sin ejecutarse.

c) Rehabilitación con fines turísticos y de transporte

La implantación de trenes turísticos es una de las posibilidades que se pueden desarrollar en ciertas áreas. Según la opinión de expertos, la operación de trenes para aficionados extranjeros puede ser muy rentable, en comparación con los organizados para el público local, los que son capaces de cubrir sus costos directos, pero sin contribuir montos importantes hacia los costos fijos o a la restauración de los equipos (THOMPSON, 2001, p 115 y ss.).

Las posibilidades de una mayor colaboración entre los ferrocarriles turísticos latinoamericanos es otra de las oportunidades posibles a tener en cuenta y constituiría una posibilidad de desarrollo sustentable entre los países limítrofes. Nuestra red está conectada a las redes de los países vecinos. Desde Salta (Argentina) existen trazados ferroviarios por Socompa, hasta Augusta Victoria, Palestina, Baquedano y Antofagasta (Chile). El ramal que va de Jujuy a La Quiaca llega, entre otras poblaciones, a Potosí, Sucre, Cochabamba, La Paz (Bolivia) y Arica (Chile). A Brasil se puede llegar por el ramal que va de Salta a Pocitos, pasar por Santa Cruz (Bolivia) y empalmar con un riel que conecta Sao Pablo, Santos, Curitiba, Paranaguá, Porto Alegre, Uruguayana, Paso de los Libres y de allí a otras ciudades Argentinas, entre ellas Buenos Aires.

d) El Noroeste Argentino, espacio vital para la integración económica del Mercosur

El hecho de vincular ferroviariamente las regiones y aprovechar estos recorridos puede responder además a la ansiada integración económica regional del Mercosur. Pensar en lo que afirma Polese sobre el efecto multiplicador que ocasiona el hecho por el cual las inversiones de un sector provocan gastos en otros sectores, es una de las posibilidades para desencadenar un proceso autónomo de desarrollo (POLESE, 1998, p.118) que puede darse en la región en cuestión tanto a nivel turístico como de otras industrias.

Por otro lado, es importante destacar los beneficios externos de los ferrocarriles turísticos, los que fomentan el turismo nacional, elevan el nivel cultural de la población y mejoran el crecimiento del desarrollo económico del país. El hecho de incentivar el turismo receptivo, aumenta el capital dejado por los visitantes de otros países. De allí que se justifica que los gobiernos nacionales o municipales realicen subvenciones (THOMPSON, 2001, p. 121). Sin embargo, la oportunidad que puede suponer el turismo es bastante menor que la de dotar de accesibilidad al territorio con un transporte económico y eficiente. Ello no quiere decir que no deban incluirse las propuestas turística sino por el contrario, se trata de diferenciar las entidades.

e) La oportunidad de la preservación y la reutilización del patrimonio ferroviario

La reutilización de las vías y los edificios es una alternativa viable para la preservación del patrimonio e instalar funciones orientadas al desarrollo sostenible de los sitios en los que están insertos. Por ello, la disponibilidad de los espacios ferroviarios es una oportunidad para instalar funciones que sean compatibles con la identidad de los edificios y constituyen aún un patrimonio a futuro por la posibilidad

de brindar un sistema de comunicación saludable ambientalmente y la revalorización de la arquitectura aprovechando sus características espaciales. Aún con la instalación del ferrocarril, las trazas ferroviarias pueden reutilizarse como canales de circulación para peatones y vehículos no motorizados y ofrecer un complemento de estos medios de transporte en una visión intermodal.

El patrimonio ferroviario como factor de desarrollo sostenible

La teoría del desarrollo local concibe al territorio como un recurso, un valor y un agente clave del desarrollo. Todas las comunidades territoriales disponen de un conjunto de recursos (económicos, humanos, ambientales, institucionales, culturales, etc.) que constituyen lo que se denomina su patrimonio o potencial de desarrollo endógeno. El reto está en encontrar, según el modelo histórico, nuevas ideas y proyectos que permitan movilizar los recursos para afrontar los problemas planteados. La capacidad para liderar el propio proceso de desarrollo, unida a la movilización de los recursos disponibles, conduce al desarrollo local, entendido como un proceso de crecimiento económico y de cambio cultural (THOMPSON, 2001, p. 96).

De allí que, el desarrollo sostenible demanda una nueva interpretación del patrimonio (en nuestro caso estaciones y vías del ferrocarril) como elementos articuladores del territorio. Desde finales del siglo XX la conservación y el desarrollo no pueden ser entendidos como términos antagónicos, dado que sin conservación no es posible garantizar el desarrollo. Así, desarrollo y conservación son realidades que tienen que ser necesariamente compatibles, fruto de las nuevas formas de valoración y gestión del patrimonio cultural (TROIÑO VINUESA, 1998, p. 95).

Por otro lado el desarrollo sostenible, implica la revalorización, uso y aprovechamiento de los recursos naturales y culturales (GUTIÉRREZ CORTINES CORRAL, 2002, p.31 y ss.) y lleva esencialmente una connotación de renovación continua o la posibilidad de reutilización de los recursos en el futuro (DOUROJEANI, 2000, p. 12). No se trata de conservar tan sólo, sino de utilizar los bienes heredados como fuente de bienestar y riqueza. Tal afirmación comporta la realización de esfuerzos para poner en marcha proyectos de reutilización e incrementos del valor.

Si consideramos el hecho de desarrollar una reutilización de los bienes culturales ferroviarios abandonados, para lograr una conservación, estamos refiriéndonos a la intervención que suponer conservar, mantener y transmitir el objeto material o inmaterial en la que se garantice la perduración de los valores culturales, históricos, etc. de los que el bien es portador. Si lo entendemos, además, bajo la perspectiva del desarrollo sostenible que aspira a la conservación de los recursos para las generaciones venideras, podemos afirmar que la conservación activa puede garantizar, en la medida de lo posible, que los usos, nuevos o renovados, permitirán afrontar los costes de la propia recuperación y conservación.

Esta reutilización, para ser sostenible, debe tener tres objetivos (económico, social y ambiental) y no se logra privilegiando sólo uno de ellos en desmedro de los demás. Esto significa que los actores deben contribuir simultáneamente al desarrollo económico, la equidad y la sustentabilidad ambiental.

Se trata, en definitiva, de remarcar que el patrimonio es una de las claves de la sostenibilidad del desarrollo, entendiendo éste como síntesis de objetivos cualitativos, tanto en sus dimensiones económicas como en las ambientales y socioculturales; tal afirmación se fundamenta en que, si no se produce una coordinación entre dichas variables, se ponen en peligro los bienes y los legados con que cuenta el hombre para desarrollar su calidad de vida.

De este modo, el desarrollo sostenible como base para apoyar una propuesta para el patrimonio ferroviario del Noroeste Argentino se asienta en los aspectos ambientales, sociales y económicos, evitando el agotamiento de los recursos empleados y consumidos, y posibilitando el mantenimiento de los mismos en el tiempo. Sin embargo, no se trata sólo de que el patrimonio ferroviario sea, en tal sentido, uno de los valores a preservar como parte del pilar social, sino que, además, debe servir como instrumento para el desarrollo económico y paralelamente sea compatible con los valores ambientales del territorio.

De allí que consideramos que la reutilización del patrimonio ferroviario constituye un pilar a partir del cual no sólo se puede permitir la conservación de los canales ferroviarios y edificios como patrimonio cultural sino que a través de ellos se pueden desarrollar actividades que atiendan a las necesidades de los pueblos donde estos enclaves se insertaron y a la vez que fomenten la búsqueda de soluciones a través de una planificación.

Además de proteger, los planes de desarrollo futuro deberán descubrir y catalogar las potencialidades existentes en cada lugar. Este es el punto de encuentro entre el patrimonio ferroviario y el paisaje cultural, identificado el patrimonio de este último en aquellos recursos dormidos o no valorados. Ellos serán objetos de ordenamiento territorial o planificación para su adecuada protección o aprovechamiento para las necesidades de la población o inserción en el mercado turístico, cultural, comercial o meramente como lugar para el disfrute del espíritu y de la cultura.

Línea estratégica I: puesta en valor del patrimonio vinculado al ferrocarril

Sentados los principios para una intervención en el ferrocarril, sobre la base del un análisis exhaustivo del patrimonio realizado en el trabajo de investigación (FERRARI, 2010) resta avanzar la potencial aplicación de tales principios para todo el Noroeste Argentino. A tal efecto, como corolario de la línea argumental, el patrimonio ferroviario como infraestructura sostenible, se plantean las líneas estratégicas y acciones alternativas para su posible concreción, considerando las tres grandes secciones: territorio, urbanismo y arquitectura. En todo caso, aquí los fundamentos se redactan en orden inverso, de lo más factible a lo más ambicioso, esto es, empezando por lo arquitectónico y cerrando la propuesta con lo territorial;

pero sin olvidar que las pequeñas acciones separadas tienen efectos sumatorios menores que las planteadas bajo un plan territorial.

Pautas de intervención del patrimonio arquitectónico ferroviario

- Otorgar en concesión los espacios ferroviarios a la iniciativa privada, por un plazo estipulado y bajo ciertas obligaciones y condiciones, en fases (selección de estaciones que sirvan de modelo, seleccionadas por sus potenciales de situación con respecto a la vía y a las posibilidades del entorno –materias primas, mano de obra cualificada–. El plan deberá fijar las fórmulas, prefiriéndose las concesiones (manteniendo la propiedad estatal) y condicionándolas –con criterios como creación de empleo, orientación a producciones y mano de obra local–.
- Las concesiones se harán de manera que facilite la generación de áreas polifuncionales, donde convivan en armonía y se potencien entre sí la actividad empresarial, equipamientos y elementos patrimoniales restaurados o reutilizados. Además de cubrir las necesidades, se trata de abrir posibilidades variadas que faciliten la instalación de iniciativas promovidas por personas, entidades o empresas con diferente capacidad económica para iniciativas empresariales compatibles con el plan integral y sostenible. Que se proponga, dando prioridad a las que aporten actividades novedosas, producciones o servicios nuevos en el territorio y rentables desde el punto de vista económico o social que puedan servir de modelo a imitar por otros emprendedores.
- Favorecer que la protección de los elementos, fundamentalmente arquitectónicos, sean compatibles con nuevas funciones, según la antigüedad, la representatividad técnica o histórica.
- Reutilizar los elementos y conjuntos para usos innovadores.
- Recuperar el valor simbólico y social de la arquitectura respetando su valor histórico y arquitectónico.
- Al considerar las posibilidades de reutilización del patrimonio ferroviario deben tenerse en cuenta las necesidades socio - económica y culturales de cada poblado o ciudad donde se ubicó la estación de ferrocarril. Se pretende que se haga de ellas un uso, cuyo beneficio redunde a favor de la comunidad en general con vista a la conservación del patrimonio para las generaciones venideras y respetando sus valores originales.
- Generar una imagen de renovación y de calidad de los paisajes degradados por el abandono del uso ferroviario. No se trata sólo de realizar inversión pública sino de fomentar y favorecer la actividad empresarial, evitando el error extendido de invertir en rehabilitar un edificio y después dejarlo sin uso o que solo se use de vez en cuando

Metodología de reutilización sostenible de los edificios ferroviarios

Uno de los objetivos territoriales es aprovechar las infraestructuras ferroviarias para proveer a la población aquello que necesita, para satisfacer en alguna medida sus principales requerimientos, fomentando así el desarrollo local. En tal sentido, la toma de decisiones sobre la reutilización de los edificios es una tarea que requiere de un estudio exhaustivo sobre las necesidades de la región y una valoración cuantitativa y cualitativa de ellas. El método consiste en realizar el análisis de las variables y sus posibilidades de interrelacionarlas. Así las variables serán: a) listado de necesidades prioritarias, b) superficie de espacios destinados a cubrir esas necesidades, c) distancia de las estaciones próximas, d) el área de influencia de cobertura de cada necesidad.

Para el listado de las necesidades prioritarias, en el año 2000 el Programa 21 estableció una serie de indicadores del desarrollo sostenible de aceptación internacional. Con ellos los gobiernos podrían seleccionar los más adecuados para las condiciones de sus respectivos países. Se plantearon, fundamentalmente, como herramientas para la política pública y la participación ciudadana en los procesos de impulso del desarrollo sostenible, posible instrumentar bajo enfoques metodológicos y escalas diversas. En el caso argentino, se publicó en 2005 y 2006 el Sistema de Indicadores de Desarrollo Sustentable República Argentina (PATROUILLEAU y MACCAGNO), promovido por la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable¹.

En la propuesta metodológica para la reutilización del patrimonio ferroviario, no se pretende abarcar todos los temas ligados al problema del desarrollo sostenible, ya que éste sería un proceso interminable e ineficiente desde el punto de vista del aprovechamiento de los bienes ferroviarios. Por el contrario, se trata de aplicar los esfuerzos y los recursos disponibles en aquellos problemas considerados críticos en las mediciones de los indicadores a) Sociales: pobreza, estado nutricional, mortalidad infantil, provisión de salud, educación para la salud, desarrollo humano, recreación y desarrollo cultural, recreación lúdica, analfabetización, organismos e instituciones asociadas al desarrollo, comunidades tradicionales; b) Ambientales: calidad del aire, áreas desforestadas, desastres naturales previsible, agricultura, salubridad urbana, desertificación, conservación de la biodiversidad biológica; c) Económicos: actividad económica, mercado de trabajo, sector primario, secundario y terciario, turismo, sistema financiero.

Continuando con la lista de necesidades prioritarias, las actividades previas para desarrollar una adecuada e integral cobertura de las necesidades tendrán en cuenta lo que sigue.

a) Actividades a considerar en la planificación a escala del Territorio (trama o línea ferroviaria)

1. Planificar la cobertura de las necesidades en función de cada poblado considerando su área de influencia territorial –el área posible de cubrir–.
2. Identificar las necesidades de cada poblado que posea un enclave ferroviario. Se requiere para ello el conocimiento de indicadores de desarrollo sostenible.
3. Establecer el orden de prioridad de las necesidades considerando al mismo tiempo las de orden social, ambiental y económica.
4. Establecer proyectos alternativos de cobertura de necesidades por estación, considerando por un lado las posibilidades del área de influencia que es capaz de cubrir y, por otro, evitando la superposición o repetición en estaciones seguidas. De este modo se puede establecer una mayor cobertura de las necesidades ordenadas de modo sistemático.
5. Considerar la rotación de la cobertura de necesidades de estación en estación, posibilidad condicionada según el tipo y actividad. De esta manera, se garantiza que la cobertura no quede estancada en un solo lugar y vaya pasando de estación en estación, especialmente si se trata de una actividad que por su costo o especialidad no pueda repetirse.

¹ Fue realizado con la colaboración de las provincias, la sociedad civil y el sector privado. El objetivo fue promover una mayor conciencia acerca de las implicaciones de la sostenibilidad, mediante la elaboración de un conjunto de indicadores que procuran reflejar y medir las interrelaciones entre las distintas dimensiones, convertirse en referencia para su evaluación en la Argentina y asistir a los tomadores de decisiones en el diseño de estrategias y acciones orientadas a esa meta.

6. Analizar y establecer la distancia mínima y máxima de la cobertura de las necesidades en función de las distancias de las estaciones, de acuerdo a los recursos económicos y humanos disponibles.
7. Analizar la movilidad posible de la población en función del transporte público y su frecuencia, así como el uso de la bicicleta.
8. Establecer la relación de urgencia en función de la cantidad de población potencialmente servida, sobre la base de mapas de áreas de influencia.
9. Realizar un mapa de los recursos culturales y naturales vinculados a cada enclave ferroviario, de modo de garantizar sostenibilidad económica relacionada con el turismo rural o de base comunitaria (pueblos originarios).

b) Actividades a considerar en la planificación a escala del poblado y del cuadro de estación

1. Considerar las actividades necesarias para el desarrollo de cada necesidad.
2. Considerar la superficie de espacio mínimo que requiere cada actividad para su normal desarrollo en cumplimiento de una necesidad determinada.
3. Analizar los espacios ferroviarios de cada estación y confeccionar una tabla de superficies por tipología de edificio, cantidad de locales, materiales constructivos y posibilidades espaciales de reutilización de modo tal que no se alteren sus características originales.
4. Realizar un análisis comparativo entre las superficies disponibles y sus posibilidades de reutilización considerando las necesidades prioritarias.

Ejemplos de actividades que fomenten el desarrollo sostenible en los cuadros de estaciones en la línea Jujuy-La Quiaca.

a) Pautas ambientales

La reutilización desde lo ambiental en edificios y terrenos ferroviarios está orientada hacia dos aspectos aplicables a la reutilización del patrimonio ferroviario la educación ambiental, orientada a la preservación y uso sostenible de los recursos existentes lo que significará fomentar las buenas prácticas ambientales como por ejemplo: evitar el uso de agroquímicos, conocer las formas de contaminación de aguas por la falta de agua potable o de red en algunas regiones, promover el uso eficiente y almacenamiento de agua, material didáctico, manual para valorizar los residuos, etc., educar sobre el manejo de residuos sólidos urbanos (RSU), clasificación de residuos sólidos, fomentar la conservación de la biodiversidad: preservación y rehabilitación de camélidos y tala indiscriminada de cardones, preservar la ecología urbana y paisaje urbano: cableado, arbolado, letreros, arquitectura regional y exótica, i) fomentar el uso de energía solar (proyectos en comunidades, cocinas solares), preservar la flora y fauna autóctona y los recursos forestales, fomentar el uso de transportes no contaminantes: como la instalación del ferrocarril y una ciclo vía que recorra el sitio de la vía.

b) Pautas económicas

Las pautas económicas encierran un marco a partir del cual es necesario priorizar los siguientes objetivos: a) favorecer la permanencia de los habitantes en el

territorio, evitar la emigración y el desarraigo oponiendo a las tendencias migratorias atractivos complementarios para fomentar la permanencia. b) Evitar el despoblamiento del medio rural o de los centros urbanos como principal causa de tierras cultivadas y del abandono de la vivienda es otro empeño de este modelo, c) Conseguir que los pueblos adquieran nuevos usos, actividades de modo tal que puedan recuperar su antigua capacidad de atracción o consigan reconquistar sus viejas funciones, d) Valorar manifestaciones culturales como testimonio de la dinámica histórica del sitio, e) Aprovechar en su integridad los atractivos turístico-culturales por ello es necesario el desarrollo turístico beneficiando no sólo el desarrollo de la cultura sino también una mejor conservación y a la sustentabilidad de los recursos, a la integración de éstos con los productos turísticos provinciales y nacionales, llevando a una mayor difusión y valorización del Patrimonio, f) Considerar que la conservación y valorización del patrimonio cultural es uno de los ejes de la actividad turística. Debe reflexionarse, además, no como un gasto sino como una inversión de capital para profundizar las actividades de desarrollo social y económico., g) Tener en cuenta que el patrimonio ferroviario en desuso constituye uno de los recursos patrimoniales más importantes tanto por su valor inmobiliario, histórico, significativo, ambiental como por su potencial de desarrollar un uso sostenible a través de la implementación de ciclovías como las Vías Verdes españolas. Este nuevo modo de utilización motiva el uso transportes no contaminantes, de preservación del ambiente paisajístico, del ambiente histórico construido y desarrollo social orientado a fomentar un desarrollo económico y turístico sostenible.

Como ideas claves se han considerado dos modos de reutilización: a través de la ejecución de un Vía Verde y del aprovechamiento económico de los edificios ferroviarios. Con esta propuesta no se pretende, obviamente, resolver un macro problema, sino implementar un sistema que sirva para monitorear la generación, desarrollo y eficiencia de los empleos, según competencia. Para ello se pretende proyectar el destino de varias edificaciones ferroviarias para la generación de empleos. La propuesta consiste en el desarrollo de micro emprendimientos especialmente destinada a las comunidades aborígenes conformada en cooperativas y que desarrollen actividades relativas al desarrollo del patrimonio cultural y al fomento del turismo. El sustento económico del patrimonio está pensado –además de lo considerado en el punto anterior– mediante el aporte de las Comisiones Municipales y los activos que pudieran devengar los alquileres de algunos edificios que cumplieran con funciones específicas de desarrollo económico como: a) hoteles, b) restaurantes de comidas típicas, c) espectáculos temporarios sobre temas culturales (música, danza, etc.), d) actividades de micro emprendimientos (orfebrería, tejidos, cerámica, tallado, muebles rústicos, artesanías en cuero, alquiler de bicicletas, ventas de productos naturales, excursiones en zorras a motor o autovías, etc.).

c) Pautas sociales

Los pueblos ubicados en contacto con las estaciones ferroviarias son, en ocasiones, escasamente poblados, y no tienen los servicios deseables como la educación, la sanidad, el acceso a trabajos mejor remunerados o la oferta cultural y de ocio que tiene la ciudad capitalina. Por ello, se pretende que el patrimonio ferroviario recupere

su función social, pero desde una óptica actual a través de uso que le permita a la comunidad desarrollar actividades recreativas, sociales, culturales, etc. La reutilización desde lo social donde el relevamiento detectado puede aplicarse en la reutilización de los edificios, se ha planteado en tres aspectos: a) Reforzar la sanidad de la población: la salud de la población y la cobertura de las necesidades de primer orden constituyen uno de los pilares sobre el que se basa el Sistema de Indicadores de la República Argentina, partiendo de que con población que demanda altos índices de estos requerimientos es imposible iniciar un proceso de desarrollo. La cobertura de esta necesidad está orientada a paliar el estado desnutricional de los niños, la mortalidad infantil, la provisión de la salud y la educación para la salud. La Dirección de estadística no brinda datos específicos por localidad sino por departamento, por lo que podemos igualmente detectar las regiones con necesidades más urgentes. Por ello es prioridad implementar un programa de educación y mejor asistencia de salud en los edificios ferroviarios. Los programas de educación para la salud llevados a cabo han sido orientados puntualmente para determinadas localidades. En lo referente a la desnutrición infantil, lo que resulta necesario según las necesidades detectadas es disminuir la desnutrición en los Puestos de Salud, con mayores controles e información a la comunidad.

Ejecutar talleres de alimentación y nutrición con los encargados en la preparación de las comidas y responsables del servicio en procesos continuos de capacitación, es otras de las funciones a implementar como propuesta de reutilización del patrimonio ferroviario.

- Fomentar la educación en general y el respeto por las tradiciones culturales

Las necesidades detectadas en la comunidad fueron: a) Falta de incorporación de la cultura indígena a la enseñanza vigente de la historia , b) Rescate de las costumbres y tradiciones, c) Revalorización de la forma de cultivo que se produce en cada lugar, d) la historia oral de las comunidades, e) Recuperación de las comidas típicas, formas de criar y de cultivar, la medicina tradicional, vestimenta y prácticas económicas tradicionales que heredaron de sus ancestros, f) Respeto por las lenguas de los pueblos aborígenes y se enseñe la lengua que se habla en cada comunidad, g) Recuperación de la vestimenta típica, el canto y la danza, h) Respeto por la alimentación típica de cada lugar en los comedores escolares

- Fomentar las actividades sociales y deportivas

La caída de las actividades sociales, culturales y económicas es una de las bases del deterioro de los poblados y la fuente de numerosas ausencias. La necesidad de actividad recreativa y deportiva a lo largo de todas las líneas ferroviarias es alta.

Línea estratégica II: revitalización del sistema de asentamientos

El plan estratégico, como se viene insistiendo, ha de reactivar el ferrocarril como factor de articulación territorial, orientando las directrices para la acción y las actuaciones concretas en favor de la población local en un marco de sostenibilidad del desarrollo que se ha de inducir. En tal sentido, a partir del diagnóstico de las necesidades por una parte y, por otra, de los potenciales del patrimonio ferroviario,

habrán de establecer las acciones oportunas; se lanzan a continuación un abanico de pautas para su reutilización.

Algunas pautas generales para el rediseño del sistema de asentamientos

Si bien no es objeto de esta parte del trabajo abundar en aspectos de detalle, parece pertinente apuntar algunas de las pautas que han de permitir engarzar sistema ferroviario y asentamientos, en aras de formalizar un plan de desarrollo integrado territorialmente. Así, deberían contemplarse lo siguiente:

- Favorecer en forma sostenible las oportunidades laborales para los pueblos que quedaron aislados o abandonados por el cierre del ferrocarril, impulsando la creatividad en el trabajo y buscando la posibilidad de colocar la producción en otros mercados.
- Compatibilizar del uso ferroviario con la utilización de los terrenos servidos para actividades productivas y de servicios vinculados al ferrocarril (incluyendo las de hospedaje y gastronomía –con producciones del territorio-, culturales y lúdicas)
- Fomentar el turismo en sus diversos modos y de acuerdo a los recursos disponibles no explotados.
- Promocionar el conocimiento y valoración de patrimonio cultural de la comunidad por ella misma.
- Crear centros para actividades culturales y de capacitación para jóvenes así como la coordinación de políticas comunes, atendiendo a las necesidades y perspectivas estratégicas de la región.
- Realizar un diseño de circulaciones peatonales de los espacios afectados al uso ferroviario que engarce con el resto del plano del asentamiento para facilitar la permeabilidad. En la primera fase se seleccionarían estaciones concretas para asentar un modelo territorial que invite a la imitación tanto a demanda de las poblaciones como por interés de los gobiernos locales.
- Potenciar la valoración y mejora de la calidad paisajística de los espacios circundantes al cuadro de estación: forestación, provisión de equipamiento urbano, imagen entorno (evitando cartelera o elementos que dificulten las visuales así como asentamientos ilegales que otorguen una imagen degradada del paisaje)
- Planificar la reinserción, en otros sitios, de los asentamientos ilegales dispuestos en los espacios de vías ferroviarias y de cuadros de estaciones

Línea estratégica III: dinamización del sistema territorial

La dinamización del sistema territorial del NOA habrá de ser la consecuencia de la implementación del plan territorial estratégico, apoyado en la puesta en servicio del ferrocarril y en la reutilización de los espacios vinculados a él para favorecer la revitalización del sistema de asentamientos. Pero un plan territorial ha de ir más allá, incluyendo la ordenación del territorio teniendo en cuenta los factores físicos, bióticos y antrópicos que interactúan en el territorio de referencia. Se trata de planificar no sólo el patrimonio, las redes ferroviarias y los asentamientos, y el entorno a él vinculado. Pero profundizar en esta línea estratégica excede, lógicamente, el objeto del presente trabajo. No obstante, pueden lanzarse algunas directrices o pautas de las habrían de sustentar el plan estratégico. Así:

- Recuperar el uso ferroviario de las líneas para transporte de pasajeros y de mercancías y mediante, en su caso, tren turístico de calidad.
- Permitir otros usos en diferentes tramos ferroviarios como ciclovías, miradores temáticos u otro uso relacionado con el disfrute del paisaje y utilizando estos recursos para recuperar los espacios de las vías no utilizadas y usurpadas.
- Favorecer la mejora de la calidad del paisaje mediante una intervención en el territorio que favorezca la preservación del medio y la mejora de la calidad ambiental y minimizando los efectos de la puesta en servicio como barreras anti ruido, re vegetación de bordes, eliminación de materiales abandonados y de usos no compatibles o inapropiados para la nueva imagen que se propone generar.
- Generar un tejido productivo impulsado por la concesión de suelo ferroviario estatal no utilizado a corto, mediano o largo plazo.
- Vincular al ferrocarril con los espacios naturales protegidos, complementando la oferta patrimonial generada con la rehabilitación de la línea y de sus componentes.
- Adoptar procedimientos de gestión que aseguren la viabilidad de los usos a medio y largo plazo, procurando que las actividades que puedan generarse en relación con el eje ferroviario no vuelvan a quedar en situación de dependencia de su funcionamiento.
- Poner en marcha las decisiones de alcance internacional que permitirían poner en valor la situación central del Mercosur, situación geográfica no “explotada” por falta de las infraestructuras de relación adecuadas. La reapertura de un sistema ferroviario competitivo no sólo impulsaría el desarrollo del NOA sino que sería de sumo interés para los cuatro países que convergen en esa zona, revirtiendo la posición de marginalidad que los procesos de estructuración del territorio han producido.
- Favorecer la cualificación del paisaje natural y cultural mediante la accesibilidad al mismo. En la selección de rutas o miradores temáticos, poner en valor el patrimonio natural-paisajístico y etnográfico-histórico, compatible con usos de futuro e integrando territorialmente las propuestas. El plan ha de contemplar criterios como:
 - Existencia de cuencas visuales de especial interés para la interpretación del paisaje de la ruta.
 - La relación con hitos de valor etnográfico, incluidos los enlaces a yacimientos arqueológicos.
 - Facilitar la intermodalidad, de manera que teniendo el ferrocarril como sistema principal pivotasen en torno a él los demás sistemas de comunicación terrestre.
- Potenciar los usos tradicionales del territorio como los agrícolas, ganaderos y forestales, siempre que puedan competir por calidad, proximidad u oferta de materias primas y semi elaborados. Tendiendo siempre hacia la diversificación y evitando la monoproducción –como lo estableció el modelo colonial–.
- Crear una marca de calidad territorial en torno al eje ferroviario, además de otras locales vinculadas a ella. Sirven al “marketing territorial” pero también refuerzan la cohesión social bajo la identidad compartida. Han de estar apoyadas en consejos reguladores, cuyas bases establecerá el Plan.
- Organizar en redes municipales y provinciales, la oferta de espacios recreativos y didácticos, de investigación, contribuyendo a la conformación e imagen del sistema territorial, a una aspiración de objetivos de calidad paisajística que redunden en una mejora de la imagen. El marketing territorial es fundamental para el desarrollo local, integrado y sostenible del territorio del NOA, como se apuntó más arriba.
- Considerar una señalización integral de itinerarios recreativos y didácticos de los elementos patrimoniales seleccionados, partiendo del eje ferroviario que sirve de elemento dinamizador del territorio.

- Implementar decisiones políticas nacionales, apoyando técnica y financieramente el plan como el medio para mejorar los indicadores de desarrollo humano que resultan tan poco favorables para el Noroeste Argentino.
- Continuar con los acuerdos y decisiones políticas de alcance internacional, para abordar los planes territoriales complementarios al Noroeste Argentino.
- Implementar la participación de la comunidad en todas las fases del proceso a los fines de involucrarla y de asegurar el éxito del plan.
- Desarrollar estrategias de mejora del paisaje cultural y natural en los paisajes menos favorecidos.

Referencias

AGUIRRE, Alfredo Armando. **Hacia un esbozo de matriz sustentable para el transporte, la energía y las comunicaciones argentinas**. 2004. Disponible en: <<http://choloar.tripod.com/matrixtec2004a.htm>>. Consulta en: 15/12/09.

Asociación Civil Luchemos por la Vida. **Accidentes de Tránsito: Tragedias cotidianas que pueden evitarse**. 2004. Disponible en: <<http://www.luchemos.org.ar/espa/pagral.htm>>. Consulta en: 20/12/09.

CAÑIZARES RUIZ, María del Carmen. **Territorio y patrimonio minero-industrial en Castilla-La Mancha**. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, 2005.

DIARIO EL TRIBUNO (19/12/2009). **No habrá ferrocarril con Moyano adentro**. Disponible en: <<http://www.tribuno.info/salta/diario/2009/12/19/salta/no-habra-ferrocarril-con-moyano-adentro>>. Consulta en: 22/10/10.

DOUROJEANI, Axel. "Procedimientos de Gestión para el desarrollo sustentable". En: **Serie Manuales** Nº 10. Santiago de Chile: CEPAL-ECLAC, 2000.

FERRARI, Mónica. **Patrimonio Ferroviario en el Noroeste Argentino. La línea Jujuy-La Quiaca**. Tesis Doctoral. Universidad Pablo de Olavide de Sevilla, 2010. Inédito.

GUTIERREZ CORTINES CORRAL, Cristina. **Desarrollo sostenible y patrimonio histórico y natural. Una nueva mirada hacia la renovación del pasado**. Santander: Fundación Marcelino Botín, 2002.

PATROUILLEAU, Rubén (Director) y Patricia MACCAGNO (Coordinadora) (2006). **Sistema de Indicadores de Desarrollo Sustentable República Argentina**. Presidencia de la Nación. Buenos Aires: Secretaría de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable. Disponible en: <http://www2.medioambiente.gov.ar/novedades/sistema_indicadores/default.htm>.

POLESE, Mario. **Economía Urbana y Regional**. Introducción a la Relación entre Territorio y Desarrollo. Cartago, Costa Rica: Libro Universitario Regional. 1998.

THOMPSON, I. "El desarrollo de la Conservación ferroviaria en América Latina y las perspectivas de su autofinanciamiento". **Tercer Coloquio Latinoamericano sobre Rescate y Preservación del Patrimonio Industrial**. The International Committee for the conservation of the Industrial Heritage, Santiago de Chile, 2001.

TROITIÑO VIÑUESA. "Patrimonio Arquitectónico, Cultura y Territorio". **Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid**. Valladolid [España], n.4, 1998.