

5

La valoración del patrimonio desaparecido, un acercamiento a la cultura local desde el relato de los actores. El caso de la Estación Cerri en el partido de Bahía Blanca (Provincia de Buenos Aires)¹

María Belén Kraser y María Amalia Lorda

Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca

@ [mbkraser@hotmail.com; malorda@criba.edu.ar]

Resumen

Desde la visión de la Geografía Social y Cultural del espacio como identidad, de lugar vivido, los espacios se cargan de sentimientos que sólo pueden ser comprendidos desde el relato, la historia y las imágenes de los propios actores locales involucrados. Ambas reivindican la comprensión frente a la explicación y valoran la emoción por encima del objeto material de los fenómenos sociales (Comerci, 2005).

La identidad de los espacios implica el reconocimiento del patrimonio local, que involucra al conjunto de manifestaciones materiales e inmateriales que una sociedad carga de valor y significado conformando su cultura local. Tanto el patrimonio visible como el invisible, sustentado como parte constituyente del imaginario social y alimentado por historias e imágenes, merecen especial atención, puesto que al evaluar un patrimonio se adopta también un fundamento ético con el cual se sustenta una posición responsable (Lorda, 1998).

En algunas oportunidades el reconocimiento de un componente tangible local como parte integrante del patrimonio de una comunidad, deviene con la desaparición del mismo, puesto que la valoración y sentimiento de pertenencia se evidencian cuando por distintos motivos ya no están. Este es el caso de la primigenia estación férrea de la localidad de General Daniel Cerri, poblado situado a 15km de la ciudad de Bahía Blanca en el partido homónimo, al sudoeste de la provincia de Buenos Aires. El valor histórico cultural de la misma en el área radica en su vinculación al desarrollo del poblado en tiempos pasados y en relación directa con el devenir económico y social del país desde fines de siglo XIX; aspecto que hoy debe ser abordado mediante la línea de análisis del patrimonio desaparecido.

- 1 El presente trabajo se enmarca en el PGI “Estrategias de gestión y formación para el desarrollo local en espacios urbanos, periurbanos y rurales del Suroeste Bonaerense”. Directora: Dra. María Amalia Lorda y Co-Directora: Msc. María Patricia Rosell. Departamento de Geografía y Turismo. Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca.

La metodología empleada de carácter cualitativo permite el predominio del trabajo de campo en ente escrito, mediante la recopilación de información por medio de observaciones y entrevistas semiestructuradas a informantes claves. La técnica de biografías individuales desde la mirada microsocia en conexión con la temporalidad espacial se convierte en pilar esencial, enmarcada a su vez en base a la recopilación, análisis e interpretación de bibliografía pertinente que brindan el encuadre teórico.

Palabras clave: identidad, patrimonio desaparecido, estaciones férreas, relatos, actores locales.

A valorização do patrimônio desaparecido, uma aproximação com a cultura local a partir do relato dos atores.
O caso da Estação Cerri no distrito de Bahía Blanca (Província de Buenos Aires)

Resumo

Sob o ponto de vista da Geografia Social e Cultural do espaço como identidade, de lugar vivido, os espaços se carregam de sentimentos que só podem ser compreendidos pelo relato, a história e as imagens dos próprios atores locais envolvidos. Ambas reivindicam a compreensão frente à explicação e valorizam a emoção em detrimento do objeto material dos fenômenos sociais (Comerci, 2005).

A identidade dos espaços implica o reconhecimento do patrimônio local, que envolve o conjunto de manifestações materiais e imateriais que uma sociedade carrega de valor e significado conformando sua cultura local. Tanto o patrimônio visível como o invisível, sustentado como parte constituinte do imaginário social e alimentado por histórias e imagens, merecem especial atenção, posto que ao avaliar um patrimônio se adote também um fundamento ético com o qual se sustenta uma posição responsável (Lorda, 1998). Em algumas oportunidades o reconhecimento de um componente tangível local como parte integrante do patrimônio de uma comunidade, surge com o desaparecimento do mesmo, posto que a valorização e sentimento de pertencimento se evidenciam quando por distintos motivos já não estão lá. Este é o caso da primeira estação férrea da localidade de General Daniel Cerri, povoado situado a 15km da cidade de Bahía Blanca no distrito homônimo, ao sudoeste da província de Buenos Aires. O valor histórico e cultural da mesma na área se radica em sua vinculação ao desenvolvimento do povoado em tempos passados e em relação direta com o devir econômico e social do país desde fins do século XIX; aspecto que hoje deve ser abordado mediante a linha de análise do patrimônio desaparecido.

A metodologia empregada de caráter qualitativo permite o predomínio do trabalho de campo, mediante a recopilación de informação por meio de observações e entrevistas semi-estruturadas a informantes chave. A técnica de biografías individuais sob o olhar microsocia em conexão com a temporalidade espacial se converte em pilar essencial, enquadrada por sua vez com base na recopilación, análise e interpretação de bibliografía pertinente que brindam o quadro teórico.

Palavras-chave: identidade, patrimônio desaparecido, estações ferroviárias, relatos, atores locais.

Valorization of lost patrimony, an approach to local culture from the narratives of social actors.
The case of the 'Cerri Railway Station' in the district of Bahía Blanca (Province of Buenos Aires)

Abstract

From the vision of Social and Cultural Geography, of space as identity, as lived space, spaces are loaded with feelings which can only be understood from the narratives, stories and images of local actors. Both disciplines remark the importance of understanding over explaining and value emotion over the material object of the social phenomena (Comerci, 2005).

The identity of spaces implies the recognition of the local patrimony that involves material and immaterial manifestations that a society loads with value and meaning to conform its local culture. The visible and invisible patrimony considered as part of the social imaginary and built on the basis of stories and images, deserve special attention because, to evaluate patrimony, implies adopting an ethical basis from a responsible position (Lorda, 1998).

On occasions, the recognition of a local and tangible component as part of the patrimony in a community begins with the disappearance of that component, since its valorization and sense of belonging become evident when it no longer exists or has been lost. This is the case of the original railway station of the town of General Cerri, located 15 km from the city of Bahía Blanca, to the Southwest of the province of Buenos Aires. The historical and cultural value of this station in the area is related to the development of the town in the past and to the socio-economical evolution of the country during the XIX century, a fact that today needs to be approached from the perspective of lost patrimony.

The qualitative methodology used allows for the predominance of field work turned into written versions and data collection through observation and semi-structural interviews to key informants. The technique of individual biographies analysed from a microsocial perspective in connection with the spatial temporality is essential and at the same time becomes the basis for the collection, analysis and interpretation of the appropriate bibliography which provides the theoretical framework.

Key words: identity, lost patrimony, railway stations, narratives, locals actors.

Marco de referencia

Comprender la relevancia de un patrimonio local que se vincula a una dinámica temporal, a la vez que remite a cierto momento histórico, requiere del estudio del espacio cognitivo a través de las imágenes mentales que los actores involucrados formaron sobre dicho espacio. Desde esta perspectiva, la indagación puede realizarse a través de metodologías

cualitativas (Lorda, 2005), como entrevistas, encuestas e identificación de los lugares, que permiten aproximarse a ese medio dinámico que ha cambiado.

El espacio entendido como identidad y lugar vivido deja de ser una instancia material separada del sujeto, para convertirse en una construcción cognitiva, surgida de la percepción y la representación, cargada de subjetividad, valores y emociones creada por el observador. Desde esta postura en la comprensión del espacio es interesante la búsqueda de valores, símbolos y significados (Comerci, 2005).

En similitud con otras espacialidades de la provincia de Buenos Aires, el partido de Bahía Blanca, es producto de las características políticas y económicas de la Argentina agro-exportadora. La actividad agrícola ganadera y sus eslabones productivos imprimieron en el espacio su configuración, organizando el territorio a través del surgimiento de pueblos que nacieron a la vera de los entramados ferroviarios. Los mataderos e industrias cárnicas, así como los medios de transportes férreos y portuarios, constituyeron durante décadas los componentes principales de las dinámicas regionales. Dinámica en la que la producción hortícola mayoritariamente y agrícola en menor medida, fueron el complemento fundamental para impulsar la consolidación de un espacio de características agro-industriales reconocido a nivel internacional. Sin embargo, producto de la lógica impuesta por la globalización, los cambios en la demanda, como también así la obsolescencia que vuelve a ciertos espacios incapaces de competir bajo las nuevas reglas de juego, plasma en el paisaje una distribución de fragmentos espaciales insertos en dicha lógica y espacios no incorporados a la misma. Producto de esta fragmentación no sólo los espacios físicos pierden, convirtiéndose en pueblos abandonados, sino también se diluyen saberes locales y sociales, construidos a lo largo de mucho tiempo, las tradiciones, memorias, culturas.

El proceso de apropiación y producción de los espacios, llevado a cabo por los grupos humanos se plasma conformando el paisaje. El mismo, entendido como una de las manifestaciones concretas de las prácticas sociales, brinda información valiosa para intentar reconstruir la historia de un lugar; para facilitar la comprensión de un paisaje resulta esclarecedor comenzar por analizar los signos que detectan sus habitantes, puesto que los mismos no son entendidos de igual manera para las personas que los observan, como para quienes viven en el lugar (Lorda, 2005). Entendido así, los paisajes

son ámbitos comunicativos, ya que actúan como escenario de las acciones sociales, por lo tanto son parte de la cultura.

La cultura –definida como la red de significados o entramado humano de sentidos que tiene existencia en un medio geográfico, con un clima, una historia y un proceso productivo determinado– se convierte en importante proveedora de significados para la cotidianidad de un grupo humano, aportando elementos para crear los sentidos de la vida diaria, es decir, la cultura del lugar; así mismo en el marco temporal de la vida cotidiana se ligan los hechos pasados y sus significados a las cosas y fenómenos del presente, dándole un sentido cargado de significados y valores (Millán, 2000).

Aquellas manifestaciones, tanto materiales como inmateriales, las cuales una sociedad carga de valor y significado conformando su cultura local, se transforman en su patrimonio y la toma de conciencia de ello conforma su identidad. El patrimonio representa, por lo tanto, el conjunto de elementos o recursos presentes o recibidos de un tiempo pasado posibles de conservar en un futuro porque podrían ser utilizados; en este encuadre se reconoce la existencia de un potencial usuario, que otorga un valor y para quien ese patrimonio puede constituir un factor de identidad (Montgolfier y Natali, 1987 en Lorda, 1998).

Desde la década de 1980, los estudios sobre patrimonio cultural se han acrecentado, implicando el desarrollo de nuevos debates teóricos; las visiones actuales apuntan a comprenderlo como una construcción social articulada con la dinámica de los grupos sociales. No obstante, la línea de investigación del patrimonio desaparecido no ha alcanzado en nuestro país el sólido desarrollo que debiera poseer. Hernando Sebastián (1999), afirma que tanto el patrimonio conservado como el desaparecido guarda el mismo nivel de importancia e interés, puesto que la importancia del estudio del patrimonio desaparecido radica en que han sido parte de una cultura y sin ella se limita la posibilidad de comprender la historia reciente y en definitiva el objetivo último es evitar que situaciones de destrucción puedan repetirse.

Es necesario conocer la historia del patrimonio desaparecido, sus características funcionales y de su construcción, pero no menor importancia revisten sus valores (Santamaría Sánchez, 2007) y la valoración que los actores locales hacen del mismo.

La búsqueda de información en esta temática de trabajo implica la búsqueda bibliografía y archivos, el trabajo con recursos visuales como foto-

grafías, grabados y dibujos; fuentes alternativas como la literatura generada sobre ese patrimonio; finalmente la información conseguida a través de la tradición oral que permite confirmar o refutar informaciones obtenidas por otras fuentes (Hernando Sebastián, 1999).

Aspectos relevantes en la conformación socio-espacial del área de estudio

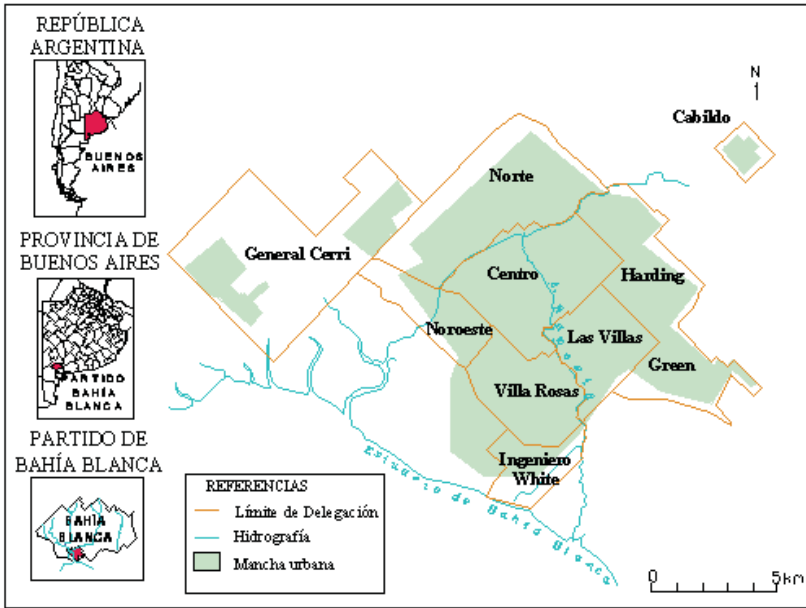
La evolución de la localidad de estudio está caracterizada por ser uno de los pocos poblados de la región en cuya historia son identificables dos fundaciones. La primera es de carácter administrativo y es la que legalmente se indica en los archivos históricos del Municipio de Bahía Blanca, sustentada en una decisión política debido al contexto histórico nacional. Mientras que la segunda, de carácter industrial fue la que efectivamente contribuyó al despegue socio-económico local.

a) Primera Fundación: Fortín de avanzada de la frontera Sur

El 27 de Mayo de 1876, un movimiento de nativos provenientes de las tierras al sur del Río Colorado logró cruzar el vado del curso de agua Sauce Chico y alcanzando el extremo sur del poblado de Bahía Blanca se apoderó de un importante número de cabezas de ganado. Debido a la reiteración de dichos actos y con la intención de actuar como freno e impedir su arribo al consolidado poblado de Bahía Blanca, poco tiempo después donde el arroyo se ensancha y pierde profundidad conformando un vado se erigió un fortín.

El fortín era uno de los terminales de la línea de fortificaciones de 90km de extensión que concluía en proximidades de la localidad de Carhué, en la frontera suroeste de la provincia. Su construcción estuvo comandada por el General Daniel Cerri, por entonces jefe de la división Bahía Blanca. Según consta en los archivos del Consejo Deliberantes de la ciudad de Bahía Blanca se reconoció como fecha oficial de la fundación del pueblo el día 27 de Mayo de 1876 con la designación Pueblo Paso de los Cuatros. Este topónimo, a pedido de los vecinos por ser considerado antiestético, fue reemplazado en 1943 por General Daniel Cerri (Figura 1).

Figura 1. Ubicación de la delegación y localidad de General Daniel Cerri en el Gran Bahía Blanca.



Fuente: Elaboración propia, Kraser Ma. Belén (2009), sobre mapa base Sistema de Información Territorial Mapas Bahía Blanca- Departamento de Sistematización de Datos Departamento de Catastro (2005), Municipalidad de Bahía Blanca.

Los datos al respecto de este paraje son escasos, en él se apostaban unos 120 soldados en un punto que era vigía del desierto y de él salían las partidas que trataban de anticiparse a los saqueos. Su existencia fue efímera hasta que tres años más tarde culminara la campaña del desierto, causa que le dio origen; tras la muerte de Alsina es reemplazado por la misión ofensiva comandada por Roca. En esa época la frontera avanzó hasta el Río Negro y el peligro en cercanías de Bahía Blanca prácticamente desapareció; la idea de Alsina había fracasado y así también la importancia estratégica de los fortines.

La ubicación original del fortín Cuatrerros, a 2000 m de la costa marítima rodeado por cangrejales donde la marea solía llegar hasta el fuerte, era parada obligatoria para quienes estaban de paso, lo que fomentó el establecimiento del paraje pulpería y algunas casas que aparecen en el plano de Campo Cuatrerros realizado por el agrimensor Pedro Pico en 1884. El sector era transitado puesto que en el mismo se encontraba el trazado del

antiguo camino a Carmen de Patagones, posteriormente reemplazado por la delimitación actual de la Ruta Nacional n°3.

La población pionera en radicarse fueron inmigrantes italianos y españoles y, sus descendientes, en su mayoría familia de los militares apostados en el fortín, los cuales adquirieron las tierras próximas. Al crecer el poblado los residentes se incorporan al mercado laboral a través de diferentes trabajos, siendo el más común el cultivo de hortalizas y verduras.

b) Segunda Fundación: Primer pueblo industrial de la región

En 1903 la Compañía Sansinena de carnes congeladas, con casa central en Buenos Aires, decide instalar un frigorífico en terrenos de Ernesto Tornquist, presidente de la empresa. Varios factores concurren a la elección del lugar para la instalación del emplazamiento fabril: propiedad de las tierras en poder del mismo Tornquist, disponibilidad de agua del curso fluvial Sauce Chico, acceso al mar con la posibilidad de la construcción de un puerto para la llegada de buques, intermediación de ramales ferroviarios y, cercanía a un pujante núcleo urbano (Bahía Blanca nombrada ciudad en 1895).

El 1 de octubre de 1903, se inaugura el emprendimiento industrial. Debido a que los caminos eran intransitables los obreros ocupados en la fábrica debían residir en la localidad y es el mismo Tornquist quien lotea y vende los terrenos próximos a los obreros; también se construye la Colonia Sansinena siendo uno de los primeros ejemplos de vivienda colectiva en la región.

Con el avance de la integración de capitales con los grupos financieros de mayor poderío, como es el caso del grupo Tornquist, la firma Soulas decide la instalación de un lavadero de pieles en Cuatreros que aprovecharía la materia prima proveniente del frigorífico. Esta iniciativa era una estrategia que reproducía el funcionamiento de ambas fábricas de manera conjunta en otra espacialidad, imitando lo sucedido en las márgenes del Riachuelo en Avellaneda y Barracas Sur en la capital del país. La instalación del lavadero y peladero de pieles, correspondía al objetivo de recibir los cueros lanares de Sansinena para lavarlos y acondicionarlos para su posterior exportación.

En Abril de 1905 se inaugura junto al frigorífico el lavadero y peladero de pieles Soulas et Fils (luego Lanera Argentina) y con este hecho la localidad se convierte en el “primer pueblo industrial de la región” (Fascículos Colec-

cionables La Nueva Provincia, 2005). La instalación de ambos emprendimientos vincula al poblado con el mundo, en un contexto económico-político nacional que lo permite debido a que la exportación era el pilar fundamental de dichas actividades.

Con la instalación de ambos emprendimiento y el inicio de las actividades, más de 700 operarios y sus familias se radican en la localidad, provocando un salto demográfico que traerá aparejada la consolidación del núcleo, la instalación de equipamientos, servicios y distintas respuestas a las necesidades de la vida urbana.

Las estaciones férreas imprimen su relevancia en la localidad

La localidad de General Cerri y su dinamismo, se vio íntimamente vinculada al transporte férreo desde sus comienzos. La población del sector hortícola, situado en torno al fortín, pronto se relacionó al ferrocarril con la instalación de la Estación Cerri en 1897; mientras que el sector industrial, sus pobladores y la actividad productiva encontraron su nexo con otras espacialidades a través de las estaciones Villa Olga y Aguará (Figura 2).

La Estación Cerri, la más antigua de la localidad, se vincula al antiguo Ferrocarril del Sud actualmente General Roca. Esta línea fue iniciada en 1862 con la concesión para la construcción de una vía férrea entre el Mercado de Constitución y el pueblo de Chascomús, constituyendo así la compañía Gran Ferrocarril al Sud de Buenos Aires. Las tareas de construcción se iniciaron a principios de 1864 en el solar donde se encuentra Plaza Constitución y en diciembre de 1865 la línea llegó a Chascomús. La prolongación de sus líneas comienza desde Dolores hasta Ayacucho en 1876, inaugurándose el tramo en diciembre de 1880. En 1884 se habilita al servicio público el tramo de Azul a Bahía Blanca. En enero de 1896 comenzaron en Bahía Blanca, las obras de construcción de la línea a Neuquén por el temor nacional de una guerra con Chile, habilitándose la primera sección hasta Río Colorado en octubre del año siguiente. En dicha sección, la primera parada al sur de Bahía Blanca era la por entonces Estación de Cuatrereros en el pueblo homónimo, denominación reemplazada posteriormente por Estación Cerri con motivo del cambio de topónimo del poblado.

Figura 2. Distribución de las estaciones de ferrocarril relacionadas con la evolución de la localidad de General Daniel Cerri.

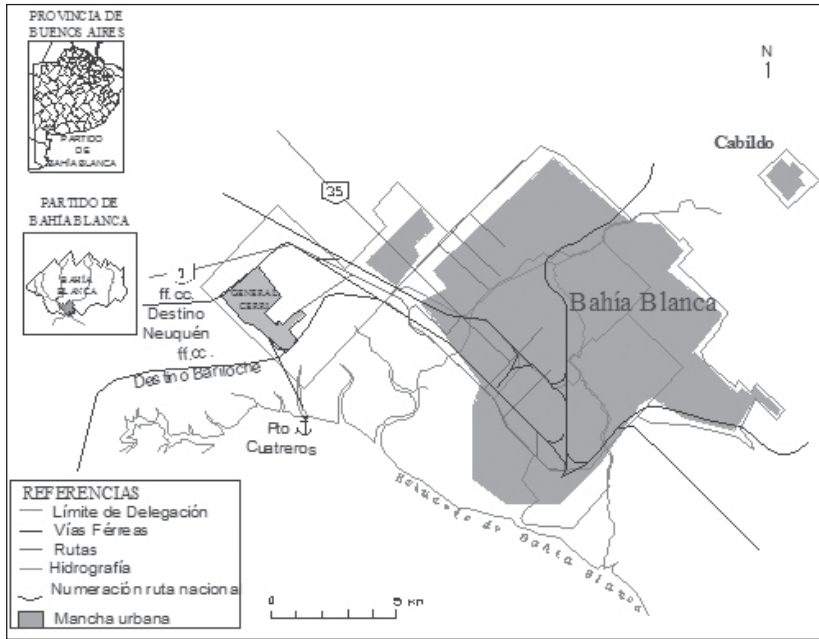


Fuente: Elaboración propia, Kraser Ma. Belén (2010), en base imagen satelital Google Earth 2009.

En 1906 el gobierno de la provincia entregó en concesión al Sr. Eduardo Shaw la creación de la línea para unir a las ciudades de Bahía Blanca y Carmen de Patagones. El Ferrocarril Pacifico adquirió los derechos de construcción y explotación de esta línea, el 19 de febrero de 1908 y su construcción comenzó en el año 1910 en el empalme con la Estación Bordeu del Ferrocarril Bahía Blanca al Noroeste. En octubre de 1912 la primera estación, Aguará, en el kilómetro cinco del recorrido quedaba habilitada al servicio público. Después de la habilitación mencionada, los trenes locales correrían hasta ese punto, en lugar de hacerlo hasta la estación Villa Olga. Con la creación de la Estación Aguará, en el ramal vía Patagones que posteriormente tendría su continuidad desde Viedma por el valle hasta San Carlos de Bariloche (1934), con el principal propósito local de transportar carne del frigorífico a Bahía Blanca y desembarcar hacienda proveniente de otros lugares, queda desafecta en esa tarea la Estación Villa Olga (del ramal

Bahía Blanca-Toay), lo que provocó su desaparición pocos años después (Figura 3).

Figura 3. Entramado férreo de los ramales que pasan por la localidad de General Daniel Cerri.



Fuente: Elaboración propia, Kraser Ma. Belén (2009), sobre mapa base Sistema de Información Territorial Mapas Bahía Blanca- Departamento de Sistematización de Datos Departamento de Catastro (2005), Municipalidad de Bahía Blanca.

Algunas consideraciones respecto a las estaciones férreas en la localidad

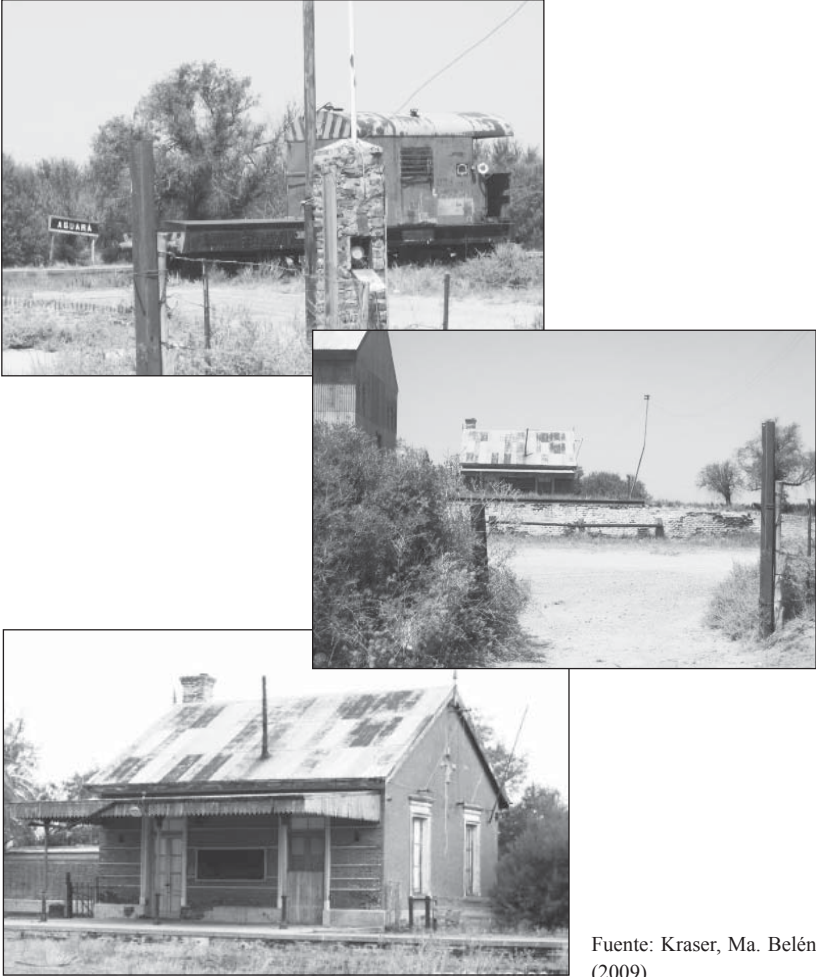
Estación Aguará, ubicada a 300 metros de la costa y a 500 metros del ex frigorífico CAP-Cuatros (nombre que recibió el frigorífico de la Compañía Sansinena en 1952 cuando es transferida a la Corporación Argentina de Productores de Carne) fue habilitada para el transporte de pasajeros, carga y hacienda. A través de esta estación el frigorífico despachaba sus productos, no sólo en tren, sino también en vagones de tranvía que transportaban el producto al mercado de consumo, en el centro de la ciudad de Bahía Blanca.

Su actividad estuvo siempre relacionada al trabajo del frigorífico, puesto que el 70% de la hacienda, materia prima de la producción cárnica, llegaban a la fábrica por la estación, hasta el reemplazo por el transporte de camiones a mediados del pasado siglo. La carne faenada se transportaba a los destinos en vagones de madera acondicionados con planchas de corcho entre las que se colocaba hielo, para mantener la carne enfriada y preservar su estado para consumo.

La estación contaba además con un desvío que entraba a CAP para trasladar a los empleados a Bahía Blanca; los turnos de trabajos en ambos emprendimientos fabriles (frigorífico y lavadero de lanas) eran coordinados con los horarios en que pasaba el tren, ya que hasta finales de la década del '20 era el único servicio de transporte de pasajeros existente entre General Cerri y Bahía Blanca.

Desde el punto de vista arquitectónico, es una sencilla edificación de ladrillos a la vista y techo de chapa galvanizada, con puertas y ventanas de madera. Su estado de conservación es óptimo y actualmente de la construcción original falta un molino y la casa donde permanecía la cuadrilla de operarios que se ocupaban de las tareas de mantenimiento de las vías. Constituye a su estado el permanecer en funcionamiento, ya que el circuito Bahía Blanca-Patagones reinició sus actividades en el año 2003 luego de su paralización en 1995; además actualmente algunas familias de escasos recursos económicos residen en sus instalaciones (Figura 4).

Figura 4. Estación Aguará actualmente en funcionamiento.



Fuente: Kraser, Ma. Belén (2009).

El edificio de la Estación Cerri, construido con paredes de ladrillo a la vista tenía puertas y ventanas de madera y techo de chapa galvanizada a dos aguas; presentaba además, un alero de chapa sobre el andén con caída hacia la vía. La zona de sanitarios en un extremo, tenía la fachada exterior también construida con ladrillo visto (Figura 5).

Figura 5. Fotos de la Estación Cerri en 1970 y en la actualidad.



Fuente: Kraser, Ma. Belén (2009).

Habilitada para el transporte de pasajeros, cargas generales y hacienda, sobre la vía a Neuquén, a diferencia de la Estación Aguará siguió la misma suerte que múltiples estaciones del país. Luego de su privatización en 1989, con la suspensión del servicio, la estación queda abandonada y producto del deterioro propio del abandono y sumado al vandalismo, su edificio desapareció totalmente en el año 2002; desaparición con la que se diluye un exponente importante de la historia local.

Como síntesis del apartado podemos mencionar sobre las estaciones férreas locales:

1. Ramal Noroeste o Bahía Blanca-Toay: iniciado en 1888 y habilitado al servicio público por secciones entre 1891 y 1907, adquirido por Ferrocarril Sud (1924) posteriormente línea General Roca, en cercanías a la localidad se encontraba la Estación Villa Olga hoy desaparecida.
2. Ramal Bahía Blanca-Neuquén: iniciado en 1895 por la Compañía Ferrocarril Sud, en la localidad se situó la Estación Cerri (1897) hoy desaparecida.
3. Ramal Bahía Blanca-Patagones: de la compañía inglesa Ferrocarril Pacífico iniciado en 1910, en la localidad se sitúa la Estación Aguará (1912) en actividad.

Estación Cerri: un patrimonio que permanece en la memoria colectiva

En este caso, centraremos nuestro análisis en base a las memorias sobre la Estación Cerri, un patrimonio local que por falta de cuidado y vandalismo ha desaparecido. Montgolfier y Natali (1987), afirman que la falta de toma de conciencia sobre la importancia de un bien material y su complemento inmaterial es el factor causante de la no conformación de identidad local; restando importancia a un componente local que cae en la decadencia, por falta de cuidado, a la vez que se pierden usos, costumbres. Hernando Sebastián (1999) propone la línea de investigación del patrimonio desaparecido, con antecedentes en Francia y Alemania, como medios para reconstruir la historia y cultura local, a través de las imágenes, los relatos, las valoraciones; al respecto, el análisis sobre la base de imágenes referenciales es la comprensión de la memoria colectiva del lugar (Lorda, 2005).

En la observación y el análisis del paisaje actual es identificable la pervivencia de relictos de prácticas y acciones pasadas de antiguos pobladores, rugosidades al decir de Milton Santos (1990). El estudio de caso presentado, surge de la evidente necesidad de valorizar el patrimonio local para que el mismo no caiga en el abandono y deterioro. Actualmente el foro vecinal local y también el municipio dan cuenta de la necesidad de reutilizar el espacio, única vía posible para que el patrimonio no desaparezca (Garré, 2001). Con

la incorporación en el conciente colectivo de la necesidad de rescatar del olvido a ciertos espacios se ha comenzado a proponer posibles usos para reutilizar el patrimonio edificado y evitar su desaparición. Tal es el caso de la Estación Aguará, que pese a su actividad cuenta con una valiosa edificación escasamente utilizada, por lo cual el foro vecinal propone el funcionamiento en la misma de un centro cultural y de artes a la vez de la reubicación de las familiar que permanecen en sus instalaciones.

Sin embargo, en el caso presentado, la Estación Cerri sólo puede ser trabajada mediante la metodología propia del análisis del patrimonio desaparecido, puntualmente en este caso desde el relato valorativo de los actores. Del trabajo de campo efectuado fueron seleccionados los relatos referentes a tres momentos de la existencia de la Estación: período de actividad, decaimiento y desaparición. Para el primer momento se rescata el testimonio de uno de los últimos encargados de la estación; para el proceso de decaimiento es rescatada la iniciativa de una Asociación Local que trató de salvaguardar el patrimonio aunque sin éxito. Por último, la desaparición es abordada desde la mención de los pobladores y desde el relato literario local.

a) Primera instancia: los años de actividad

El señor Otero, jefe de estación en el período 1965-1982, siendo el penúltimo encargado antes de la privatización en 1989 y posterior decaimiento, rememora la actividad, destacando el dinamismo, el atractivo que generaba la llegada de los trenes a la localidad y las vivencias personales, factores que se niegan a ser olvidados de la memoria local:

“Teníamos seis locales, el primero era a las 7:00 de la mañana y era el de Río Colorado con destino Bahía Blanca, el segundo era a las 10:00 de la mañana y era el tren que salía de Bahía Blanca hacia Algarrobo, y así pasaban los trenes a horario, hasta el sexto que era a las 19:00 horas que iba a Río Colorado. Por día aproximadamente pasaban unos 15 trenes... Se recibían y despachaban encomiendas, y me acuerdo que inclusive se mandaba pan en encomiendas de la panadería La Mundial que estaba ubicada a unos 600 metros de la estación y que hoy sigue estando pero con otro nombre y otros dueños... había en la estación un telégrafo que podía ser utilizado por cualquier persona, porque antes comunicarse no es como ahora que hay en todos lados teléfonos, estaba el edificio principal y el galpón y cinco casillas... Lo que queda en la actualidad de la estación son los árboles y la mayoría tienen su historia, porque era común que cuando se trabajaba en la Estación se plantaran árboles como

recuerdo. Por ejemplo, hay un Álamo que lo plantó un empleado en los años '60 cuando nació su hija, hay unos pinos también pero eso los tuvo que plantar un empleado como castigo por una macana que se mando no le dieron el franco y se tuvo que quedar el fin de semana y entonces plantó los pinos (se ríe)...es que era distinto, se trabajaba pero con alegría, uno quería el lugar de trabajo, la pasábamos bien, la gente iba a ver pasar el tren...Era común hacer fiestas en los galpones de la estación, me acuerdo de las fiestas...me acuerdo lo difícil que era cambiar los focos de las señales, llegando a la estación hay unas lámparas que son para guiar si tiene que esperar un tren o puede pasar y cuando se quemaba uno de esos había que ir con la escalera y cambiarlos y está muy alto, que difícil era, a veces con el viento se hacía imposible”.

b) Segunda instancia: el progresivo deterioro y vandalismo

El dinamismo que relata el señor Otero es casi imperceptible en las vivencias mencionadas por Pedro N., integrante de una Asociación cultural local. En contraposición es posible mencionar otro dinamismo, el del lento pero persistente saqueo, producto de la falta de conciencia sobre la importancia del resguardo del patrimonio edificado. Relata nuestro interlocutor:

“... es una barbaridad lo que pasó con la Estación Cerri, que por culpa de algunos y por cuestiones legales desapareciera así nuestro patrimonio local, con eso se fue parte de nuestra historia. Nosotros empezamos, con la Biblioteca Popular en el '97 las tratativas para que nos cedieran el edificio de la estación, el proyecto que teníamos era un centro cultural pero orientado a taller literario,... como pertenecía al estado nacional nos tuvieron en idas y venidas, finalmente en el año 2004 recibo una notificación desde La Plata, había pasado tanto tiempo que pensé que iban a decirnos que finalmente aquel proyecto había quedado en la nada... cuando llego a La Plata, me reciben y me hacen entrega de una documentación y me explican que me citaron para hacerme entrega de la llave del inmueble que habíamos solicitado,... en ese momento sentí rabia, indignación, y les dije me están tomando el pelo, ¿ustedes saben en el estado que quedó eso?, ¿saben que me están haciendo entrega de la llave de algo que ya no existe?... nosotros íbamos cuando estaba abandonada pero todavía en pie, estaban los leones de bronce, los baúles con los escritos y la documentación, y todo se fue perdiendo de a poco y éramos conscientes de eso, por eso da más impotencia, porque veíamos lo que pasaba, queríamos hacer algo y no nos dejaban; hemos encontrado papeles de documentos de la estación desparramados por los campos cercanos, y bueno, otros directamente los quemaron los que robaban, como fueron rompiendo todo, para llevárselo o quemarlo...hoy si encontrás un pedacito de teja y te lo llevas, así sea un

ladrillo que te lleves ya no estás haciendo ningún mal, al contrario, estás guardando parte de la historia, del patrimonio de Cerri para mostrarles a los que vengan después que ahí hubo una estación de trenes del 1800, le podés dar una utilidad y una importancia que por desgracia los que la destruyeron no se lo dieron, ya que por lo menos, las cosas que no les servían, en vez de quemarlas podrían haber tenido la delicadeza de darlas al museo local o a alguien que las valorara y las atesorara...”

Horacio K. relata como los sentimientos se mezclan, entre el descreimiento de la desaparición de la Estación y, la tristeza y desorientación con la confirmación a través de la observación directa de lo ocurrido.

“para todos los que crecimos en Cerri, la desaparición de la Estación es una tristeza...yo hacía rato que no iba para ese sector, y me enteré por el diario La Nueva Provincia una vez una nota que había salido que después que se llevaron a este personaje que vivía en la estación y la mantenía cuidada, que se hacía llamar Jesucristo mantenía prolijo el lugar, con flores, pero viste, una vez unos pibes andaban molestando por ahí y se peleó con ellos y como estaba mal de la cabeza lo había llevado a un internado,...de ahí en pocos años desapareció todo, fue una destrucción total. A fines del 2002 fue la primera vez que pasé por ahí, y pensaba que aunque habían robado no estaría tan mal, pase y desde el auto mira y trataba de ver y me dijeron que ya no existía, no había quedado nada de nada... me sentía desorientado y pensaba ¿tan equivocado estoy yo? ¿estará más lejos la estación de lo que yo me acuerdo?, miraba y trataba de ver la sombra de la estación, trataba de ubicarme pensando dónde estaría la sombra de la estación a esa hora...y claro, cuando me dijeron que ya no estaba no lo podía creer...”

c) Tercera instancia: la desaparición de la Estación y la nostalgia desde el aporte literario

El relato literario, como forma de expresión, como muestra de los sentimientos, se convierte en un valorado recurso para la reconstrucción de un escenario pasado. Para la ciencia, que ha avanzado desde sus estadios primigenios cuyos estudios se sustentaban en la descripción, este principio se convierte en el medio adecuado para el inicio de un nuevo camino en el estudio del patrimonio desaparecido, aún incipiente pero necesario a partir de la mutación y fragmentación de los espacios que impone la lógica global.

Vieja Estación Cerri

Hoy te recuerdo desde la añoranza, de pie,
sobre las ruinas de tu edificio de tejas rojas,
con tus bancos en el andén
donde los pasajeros se sentaban a esperar el tren,
con dos leones sentados a ambos lados
como mudos guardianes de intimidación
para que nadie se sintiera con miedo,
a la espera de un montón de sueños.

Fuiste en tus tiempos
cuando empezaba el progreso
portal de un gran futuro,
por el que pasaron personajes
de norte a sur y de sur a norte
y mercancías de todo tipo
y hasta las bolsas llenas de galleta de campo
que salían de la vieja panadería La Mundial.

Por tus rieles asentados
en grandes durmientes de Quebracho
hoy llenos de hachazos no por el pasar de los años
sino, por la insensibilidad de quienes
fueron haciéndolos astillas para calentar sus cocinas,
pasaron los vagones cargados de soldados y armamento,
a defender las fronteras sur de este gran país.

Y ni qué decir de esas caritas de niños
que con sus ojos asombrados
veían el orgullo de un pueblo
en su viaje hacia la contienda
por la defensa de nuestras queridas Malvinas.
Hoy por ellos casi abandonados ¡ni pasan trenes!,
el rechinar de sus ruedas,
el chillido de sus frenos y su pito
no espantan pájaros,
no se acercan a la toma de agua
y mucho menos paran en el andén
para que suban los caballeros
de galera y bastón
y las damas

con sus grandes vestidos y hermosos sombreros.
Ni los crotos con sus vagallos al hombro
que iban de un lado a otro
escondidos en sus vagones
donde no llegaba el guardia a pedir boletos.
Tu telégrafo
del que sólo quedan cables rotos y postes vencidos
no manda ni recibe mensajes
fiel reflejo del abandono y avance del progreso.
Hoy, aquí de pie
en un escenario vacío, te miro de lejos
y sobre tus pobres ruinas
veo proyectarse hacia el infinito
como una nube,
la imagen dolorida de aquellos,
que hicieron tanto por tan poco
y todo quedó reducido
por la indolencia y maldad de la gente
a un montón de escombros y silencio.

Marybel Cidón
Septiembre de 2003

Al igual que los escritos de viajeros en tiempos pasados, la descripción en la literatura local es un instrumento primordial para recrear y comprender la transformación de un espacio, que por sus características actuales dificulta comprender aquello que fue y hoy simplemente ya no lo es.

Reflexiones finales

La importancia de la preservación del patrimonio surge de su valor como testimonio de distintos fenómenos culturales y su acción como elemento que mantiene la cohesión de un grupo. Manifiesta, asimismo, los valores desarrollados en el tiempo como acciones válidas de un proceso histórico y que aún pueden serlo en el futuro (Garré, 2001). Un importante debate se ha instalado sobre el destino del patrimonio o la forma de utilizarlo una

vez restaurado o salvaguardado; si bien se ha enfatizado en mantener el uso que originalmente los definió, también se ha visto en numerosos casos que la vía óptima para su conservación es el uso, aunque para ello sea necesario adecuarlo a los nuevos usos que demanda la ciudad y sus pobladores en la época actual.

El reto pendiente es el trabajo sobre el patrimonio desaparecido, un desafío que desde el relato de los actores permite acercarnos a la cultura local. A la vez que pone en evidencia que la falta de conciencia colectiva sobre el valor patrimonial actúa como limitante de la generación de identidad y contribuye a la desaparición del mismo. Para que ello no ocurra el uso, el resguardo local y la participación ciudadana son los componentes más eficaces, que en ocasiones como en el estudio de caso, no se corresponden con los tiempos legales.

Bibliografía

- Biblioteca Popular José Hernández de General Daniel Cerri, "Fortín Cuatrerros. Reconstruir el pasado..." (S/F).
- COMERCI, M. E. (2005). "La estructuración del espacio en Chos Malal. De los territorios reales y pensados a los territorios posibles". La Pampa: Facultad de Ciencias Humanas Universidad Nacional de La Pampa.
- GARRÉ, F. (2001). "Patrimonio arquitectónico urbano, preservación y rescate: bases conceptuales e instrumentos de salvaguarda" en *Conserva*, N° 5, pp 5-21. Rosario.
- GUERREIRO, H. (S/F). "El ferrocarril de Bahía Blanca a Carmen de Patagones" en *Magazine Rumbo al Sur* [En Línea] www.rumboalsud.com.ar/j-patagones.htm (Consultado 6-Junio-2009).
- GUERREIRO, H. (S/F). "Las estaciones del partido de Bahía Blanca" en *Boletín Informativo-Ferrocarril Pago Chico* N° 9 [En Línea] www.fcpagochico.com.ar (Consultado 6- Junio-2009).
- HERNANDO SEBASTIÁN, P. L. (1999). "El estudio del patrimonio desaparecido, una asignatura pendiente y un peligro evidente" en *Artígrama* N° 14, pp 467-471. España. [En línea] www.unizar.es/artigrama/html_dig/14.html (Consultado 4- Septiembre- 2009).
- La Nueva Provincia (2004). "General Daniel Cerri. Villa Bordeu, Don Ramiro y Los Chañares" en *Fascículos Coleccionables Barrios Bahienses*, N° 24, Bahía Blanca: La Nueva Provincia.
- LORDA, M. A. (1998). *Revalorización del patrimonio cultural y natural en la gestión ambiental urbana. Una experiencia en el área costera de Bahía Blanca y general Daniel Cerri*. Bahía Blanca: Universidad Nacional de Mar del Plata.
- LORDA, M. A. (2005). *El desarrollo local, estrategias de gestión ambiental de la actividad agrícola en espacios próximos a la ciudad de Bahía Blanca*. Bahía Blanca: Departamento de Geografía Universidad Nacional del Sur.
- MILLÁN, T. (2000). "Para comprender el concepto de cultura" en *UNAP Educación y Desarrollo*, Año 1 N°1, pp 1-11. Chile: Universidad Arturo Prat, sede Victoria, IX Región de La Araucanía.
- SANTOS, M. (1990). *Por una Geografía Nueva*. Madrid: Espasa-Calpe.
- SANTAMARÍA SÁNCHEZ, N. (2007). "Patrimonio vernáculo y gráfica digital. La reconstrucción del Club Náutico de Varadero" en *Sigradi MX*. Universidad La Salle. [En Línea] http://cumincades.scix.net/data/works/att/sigradi2007_af40.content.pdf (Consultado 23- Marzo- 2010).