

Rediseñando la ciudad (Una mirada ‘ferroviaria’ al *Plan de Desarrollo Local, Ideas para una ciudad bicentenario*)¹

Analía Bernardi²

Resumen:

Actualmente, los espacios ferroviarios de Bahía Blanca constituyen zonas de ruptura dentro de la trama urbana. Se los suele describir como ‘tierras ociosas’ o ‘espacios degradados’ que dificultan la comunicación y la integración de la ciudad. Sin embargo, por su envergadura, ubicación y disponibilidad, recientemente se los ha comenzado a considerar como ‘oportunidades’ para la renovación urbanística.

En tal sentido, la Municipalidad presentó en el año 2009 el *Plan de Desarrollo Local, Ideas para una ciudad bicentenario*, un plan cuyo propósito es orientar el desarrollo de la localidad para los próximos años. Entre las acciones proyectadas se encuentra la intervención del espacio ferroviario conocido como ‘el predio de la Estación Noroeste’. El objetivo de este trabajo es considerar críticamente dicha reformulación teniendo en cuenta dos cuestiones: por un lado, los sentidos que guían esta refuncionalización en relación con un proyecto de ciudad más amplio; y por otro, las implicancias que tendrá sobre la memoria arquitectónica de Bahía Blanca.

Tener presente estas problemáticas supone preguntarse también por quiénes, cómo y bajo qué criterios los lugares que habitamos se (re)construyen. Cuestiones que resultan fundamentales para pensar a las ciudades no como productos meramente urbanísticos sino, sobre todo, como productos sociales y políticos.

¹ ‘Para Rediseñar la ciudad’ es uno de los eslóganes que llevan las obras públicas emprendidas durante la gestión municipal actual. Cristian Breitestein resultó electo como intendente por el partido Frente para la Victoria por el período 2007 - 2011. Durante el año 2009, se realizó la formulación del presente Plan de Desarrollo Local, cuya presentación tuvo lugar el 12 de junio de 2010 en la Municipalidad de Bahía Blanca.

² Universidad Nacional del Sur (UNS).

Rediseñando la ciudad (Una mirada ‘ferroviaria’ al *Plan de Desarrollo Local, Ideas para una ciudad bicentenaria*)³

A modo de presentación

Las fisonomías y los cuerpos de las ciudades son productos sociales. Son el resultado material, urbanístico, de los deseos, las ideas y las disputas que como habitantes, individuales y colectivos, vamos proyectando y concretando sobre la ciudad o parte de ella. Objetivaciones que devienen ellas mismas sujetos de construcción de la experiencia urbana en la medida en que pautan las posibilidades de transitar, de hacer y de decir en la ciudad y condicionan, por tanto, nuestros modos de habitarla.

Como productos sociales, las fisonomías y los cuerpos de las ciudades son cambiantes. Los caracteres de esas transformaciones pueden separarse en dos grandes grupos. Por un lado, existen las que ocurren en el tiempo de lo cotidiano y la escala de lo pequeño y que resultan visibles para los vecinos de “toda la vida” o para quienes transitan ciertos lugares con frecuencia y prestan atención a lo que los rodea. Por otro lado, se encuentran las que se inscriben en una escala mediana o grande de la ciudad, que irrumpen en el ejido urbano, en el espacio público, y lo alteran sensiblemente. Variaciones que son percibidas y afectan no solamente a los vecinos de una cuadra o de un barrio entero, sino también a los de diferentes puntos de la trama urbana; y que suponen una redefinición de la ciudad toda.

En este trabajo consideraremos una transformación del segundo tipo. Se trata de una modificación funcional y cualitativa que tendrá lugar en un espacio ferroviario de la ciudad de Bahía Blanca. La reformulación del espacio que integrará el “Corredor Multimodal Estación Noroeste- Puente Colón- Mercado Victoria”, está contemplada dentro del *Plan de Desarrollo Local, Ideas para una ciudad bicentenaria*⁴ que la Municipalidad lanzó en el año 2010, un plan estratégico cuyo objetivo es alcanzar el 2028 con una ciudad desarrollada, renovada e inclusiva.

La inminente transformación de ese predio ferroviario nos servirá de puntapié para reflexionar acerca de algunas cuestiones referidas al espacio y la memoria públicas, bajo las preguntas de cómo y quiénes intervienen en estos espacios, trabajan con las memorias y construyen sentidos de ciudad. Dos son las cuestiones sobre las que intentaremos poner el acento. Una tiene que ver con la premisa de “urbanizar” los fragmentos de espacios públicos “degradados”, de las evaluaciones territoriales como “oportunidades” y del avance de las “nuevas centralidades” a costa de las periferias. Y la otra, que se deriva de la primera, tiene que ver con un planteo acerca de la memoria arquitectónica y social de la ciudad en referencia a una de las construcciones existentes en dicho espacio, los talleres Bahía Blanca Noroeste.

Un predio de cuarenta hectáreas...

³ ‘Para Rediseñar la ciudad’ es uno de los eslóganes que llevan las obras públicas emprendidas durante la gestión municipal actual. Cristian Breitestein resultó electo como intendente por el partido Frente para la Victoria por el período 2007 - 2011. Durante el año 2009, se realizó la formulación del presente Plan de Desarrollo Local, cuya presentación tuvo lugar el 12 de junio de 2010 en la Municipalidad de Bahía Blanca.

⁴ Promovido por la Municipalidad de Bahía Blanca y financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el estudio base del presente Plan de Desarrollo Local fue elaborado por diez profesionales bahienses, seleccionados desde el aporte de las universidades nacionales locales y del Colegio de Arquitectos. Contó, también, con la colaboración de los expertos urbanistas extranjeros del equipo Adefrance, invitados por el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca. La coordinación de ambos equipos estuvo a cargo de la arquitecta Rosana Vecchi.

A tan sólo doce cuadras de la plaza principal de la ciudad se encuentra el espacio ferroviario que muchas veces en los medios de comunicación locales aparece descrito como “el predio de la Estación Noroeste” (Minervino, 2010). Un espacio comprendido entre las calles Undiano, Brickman-Malvinas, Juan Molina y Chile-Sixto Laspiur que en el futuro integrará el “Corredor Multimodal Estación Noroeste- Puente Colón- Mercado Victoria.” (MBB, Doc II, 2010: 23) Para presentar este lugar, apelaremos a dos momentos de su historia. Por un lado, la historia ferroviaria (económica, social y arquitectónica) que nos permite conocer para qué esos edificios y espacios fueron diseñados y construidos. Por otro lado, la historia reciente que da cuenta de lo que pasó con este predio tras cierre y el desguace de esos ámbitos de trabajo ferroviario.

Primer momento. Estación de pasajeros, talleres donde realizar la reparación de locomotoras a vapor (y más tarde de vagones), playa de maniobras, usina eléctrica, mercado de acopio, bodegas y oficinas administrativas fueron los usos para los cuales los edificios y espacios al aire libre del predio Noroeste fueron diseñados y construidos. Las empresas Bahía Blanca al Noroeste (1887) y Buenos Aires al Pacífico (que absorbió a la anterior en 1904) fueron las que operaron esa gran transformación urbanística; y su diagramación estuvo vinculada a los requerimientos que la actividad de exportación portuaria (desarrollada por las mismas empresas) demandaba. En 1925 las propiedades del BAP pasaron a formar parte del Ferrocarril del Sud (FCS), que ya operaba en la ciudad desde 1884; y en 1948 fueron transferidas al estado nacional. A lo largo de su historia de operatividad casi centenaria, los edificios fueron sucesivamente modificados, ampliados, adaptados en función de las necesidades de cada circunstancia.

Los efectos de la gran transformación no sólo repercutieron en los alrededores inmediatos, en la medida en que muchos de los miles de obreros que trabajaron en esos espacios, se instalaron en los barrios aledaños y se ocuparon de generar diversas actividades institucionales y de recreación. Esta instalación (junto con la de otros espacios ferroviarios) modificó la trama urbana de gran parte de la ciudad en la medida en que generó nuevas maneras de transitarla y nuevos espacios de sociabilidad. Pero cabe decir también que, al tiempo que habilitó un nuevo horizonte urbano de habitabilidad, cercenó otros posibles.

Segundo momento. Entre finales de la década de 1980 y principios de la siguiente, estos edificios fueron clausurados como espacios de trabajo ferroviario y de sociabilidad. Tras haber perdido la función originaria, muchos fueron refuncionalizados, es decir que fueron destinados a nuevos usos. En efecto, algunos fueron aprovechados para instalar dependencias estatales como la División Juventud de la Municipalidad de Bahía Blanca, la Sociedad de Fomento del Barrio Almafuerte, el predio de práctica de tiro de la policía bonaerense, el ONABE - Organismo Nacional de Administración de Bienes (en la actualidad ADIF - Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado)-, la Oficina de Mantenimiento de Vías y Obras de la Unidad Ejecutora de la provincia de Buenos Aires y la Secretaría de Agricultura de la Nación. Otros edificios y espacios, en cambio, fueron concesionados y cedidos a diversas empresas privadas (de transporte, de construcción, estacionamientos) y emprendimientos particulares como el Club Ferroviario o las canchas de fútbol cinco⁵.

Pero las modificaciones de esos espacios tuvieron que ver también con apropiaciones por el uso u ocupaciones, habida cuenta de las consecuencias sociales de la debacle ferroviaria y del estado de bienestar, en general. Muchas familias (sucesivamente removidas, desplazadas, inmigradas) (re)convirtieron en viviendas las otrora oficinas del ferrocarril, los edificios para acopio y hasta los vagones

⁵ Sobre los detalles del estado actual del espacio se sugiere la consulta del Plan de Desarrollo Local, Documento II, pp. 25 y 26.

desperdigados por la playa de maniobras y las vías. Dentro de este espacio de cuarenta hectáreas sólo un conjunto de edificios fue prácticamente destruido: los talleres Bahía Blanca Noroeste.

...pieza clave de una renovación urbana

Para pensar por qué este espacio ferroviario está siendo objeto de “rediseño” urbano, cabe destacar dos evaluaciones que en el Plan se formulan acerca de él siguiendo la matriz de análisis FODA (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades, Amenazas) propia de los planes estratégicos. Por un lado, se consideran los puntos negativos que lo convierten en un “espacio degradado.” (MBB, Doc I, 2010: 145) Se trata de un extenso predio que forma parte del anillo perimetral del macrocentro y que, en tanto barrera rígida, impide la expansión de ese espacio central al tiempo que dificulta la comunicación urbana y obstaculiza el desarrollo de la ciudad.

Por otro lado, este espacio es calificado como un “área de oportunidad” tal como las entiende el Plan, es decir, como “aquellos espacios sin consolidación urbana que por su ubicación estratégica en la trama suponen un alto impacto para la transformación y re-estructuración de la ciudad.” (MBB, Doc II, 2010: 47) Su ubicación céntrica, la relativa facilidad de intervención y la existencia de una serie de inmuebles, algunos de ellos recuperables (no los talleres) son los puntos fuertes que en el Plan se identifican para este predio. De modo que a la luz de que “por su obsolescencia y disfuncionalidad forman tanto parte del problema como de la solución” (MBB, Doc I, 2010: 198- 199), esta zona de carácter intersticial va a ser objeto de reformulación urbana. Veamos de qué manera.

1. Urbanizar. El objetivo mayúsculo que orienta a las acciones referidas a este espacio ferroviario tiene que ver con sacarlo del estado de degradación y “peligro” (MBB, Doc I, 2010: 145) en que se encuentra actualmente. En términos propios del Plan, “transformarlo en ciudad.” (MBB, Doc I, 2010: 145) Así, desde mediados de 2010, las tareas de “urbanización” comenzaron con el saneamiento del predio, sobre todo en el sector concerniente a los ex talleres Bahía Blanca Noroeste. Esta primera etapa de limpieza consistió en “el desmalezamiento, la remoción de restos de combustible y la reparación de fosas.” (Diez, 2010) Paralelamente se comenzó con “la evaluación de la estructuras a fin de determinar cuáles se van a mantener y cuáles van a ser demolidas” (Minervino, 2010), en relación a las condiciones de seguridad de cada una.

2. Permeabilizar. Una segunda intervención, reconocida en los medios de comunicación locales como demanda vecinal, se relaciona con un cambio sustancial que provocará no sólo en el predio sino también en el entorno próximo y en la circulación urbana general, la apertura de la calle Blandengues entre Chile- Sixto Laspiur y Brickman- Malvinas. El objetivo que esta apertura persigue es “permeabilizar el recinto y aportar nuevos espacios libres públicos” (MBB, Doc I, 2010: 171) siguiendo la idea de que “en la actualidad los únicos espacios disponibles en términos urbanos plausibles de intervenir para resolver ordenadamente la vialidad y la interconexión barrial sin hacer grandes ‘cirugías’ son los vacíos de la traza ferroviaria que circunvala al macrocentro.” (MBB, Doc I, 2010: 141)

Como parte del “Programa de Mejora de la accesibilidad y conectividad” (MBB, Doc I, 2010: 223), con esta “cirugía urbana” (MBB, Doc I, 2010: p 141) se busca mejorar la movilidad interna de la ciudad, así como también otorgar mayor fluidez y eficiencia a la conectividad con la región que la circunda y con el espacio portuario. Sus efectos, por tanto, se expresan en diferentes niveles, siendo el primero de ellos el

referido a la interconexión barrial. En un segundo nivel, por ser un enclave privilegiado en relación a la cercanía que mantiene con el centro de la ciudad, esta acción implicará “la recomposición de la actual visión fragmentada de la mancha urbana central de Bahía Blanca en una imagen articulada e interconectada.” (MBB, Doc I, 2010: 213)

Finalmente, como parte del “Corredor Noroeste- Aeropuerto”, supone “promover la consolidación territorial de la conectividad de los flujos regionales interurbanos oeste-este en miras a incrementar la competitividad de la ciudad global.” (MBB, Doc I, 2010: 213)

3. Jerarquizar. Una tercera tarea de transformación será la de hacer de este espacio la “nueva centralidad Noroeste.” (MBB, Doc II, 2010: 32) Según el Plan, las nuevas centralidades, ubicadas en la franja perimetral del macrocentro bahiense, “aportarán equilibrio y sustentabilidad en el desarrollo de los barrios que circundan el macrocentro” (MBB, Doc I, 2010: 146), al mismo tiempo que se consolidarán como ejes de articulación con el resto de la trama urbana comprendida en cada corredor. Para el rediseño de esta nueva centralidad, y retomando el “Proyecto Urbanístico Área Mercado Victoria, Estación Noroeste” de 2007 de los arquitectos Constanza Rivas Godio⁶ y Raúl Luisoni⁷, se prevé: “la demolición por completo del paredón ferroviario; la recuperación de los edificios históricos del Mercado Victoria y las bodegas sitas en Colón y Chile [hoy ocupadas por familias] para equipamientos educativos y culturales [salas de exposiciones, museos]; la localización y construcción de los edificios de la futura Ciudad Judicial y el Polo Tecnológico y la restauración de la estación Noroeste [hoy sede de la Sociedad de Fomento del barrio Almafuerte y del Centro de Formación Profesional N°401] para el tranvía metropolitano.” (MBB, Doc I, 2010: 171) En tanto que los espacios al aire libre se ordenarán como nuevos espacios verdes “a fin de aumentar la dotación general de espacio público y al mismo tiempo contribuir al desarrollo cualitativo de los sectores urbanos en transformación” (MBB, Doc I, 2010: 171) o se dejarán como terrenos disponibles donde erigir torres para oficinas privadas y manzanas de uso comercial.

Siguiendo este plan de acciones, al cabo de un mediano y largo plazo, este emblemático y estratégico sitio se habrá reconvertido en “una ambiciosa renovación urbana” (Minervino, 2010). Ahora bien, consideremos detenidamente estas tres acciones, y repongamos algunas cuestiones y efectos, acaso no tenidos en cuenta por los proyectistas (acaso no dichos), que estas acciones quirúrgicas de transformación del espacio público ferroviario (de urbanización, de movilidad y de centralidad) supondrán en términos sociales y de memoria colectiva.

A. Una nueva semántica (para una nueva manera de concebir la ciudad)

Herramientas de comprensión y claves de entendimiento de los escenarios que nos circundan (y de sus problemas), los modos de nombrar y describir este (y cualquier) espacio están vinculados a las perspectivas, a las ubicaciones sociales desde las cuales abordamos el mundo o, mejor, la ciudad.

Como si no fueran una parte de ella, o como si sus características actuales no se ajustaran a las imágenes de ciudad que tienen los realizadores del Plan, se dice que hay que urbanizar este espacio. El concepto de ciudad, entonces, opera en un doble sentido.

⁶ Arquitecta egresada de la Universidad de Belgrano en la orientación Urbanismo y Planeamiento Urbano, actualmente se desempeña como concejal (período 2009 - 2013) por el bloque Unión PRO. Participó como Coordinadora del Plan de Ordenamiento Territorial, Desarrollo de Proyectos Urbanos e Instrumentos de Gestión para la Ciudad de Bahía Blanca, cargo obtenido por concurso del Colegio de Arquitectos de la ciudad de Bahía Blanca dependiente de la provincia de Buenos Aires.

⁷ Arquitecto egresado de la Universidad de La Plata, actualmente se desempeña como vocal en el Consejo por el Distrito X del Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires (período 2007 - 2010).

Por un lado, negando el hecho de que ese predio es parte de la ciudad actual, y por otro lado, ocultando otras alternativas de ciudad, porque cabe decir que la ciudad que se propone en el Plan es una entre muchas otras posibles. Los sentidos de ciudad que están sugeridos en el Plan concuerdan con la idea de “ciudad global”, es decir, una ciudad que se pueda integrar a la dinámica de la economía neoliberal y para ello debe ser eficiente en términos de comunicación intra e interurbana, flexible a los cambios de rumbo, inclusiva en términos sociales, atractiva, competitiva y funcional a la inversión privada.

A su modo, también el concepto de oportunidad niega a este predio el carácter actual de ciudad en tanto lo desplaza al futuro. En efecto, en el Plan estas cuarenta hectáreas de terreno no se ven más que como “vacías” y “ociosas.” (MBB, Doc I, 2010: 116) O mejor dicho “vacantes” en el sentido de “disponibles” para concretar en ellas proyectos que están en el futuro. Proyectos que están emparentados con la idea de desarrollo y modernización de la ciudad como operación compartida entre el estado y los agentes privados, para la cual el carácter de redituable es imprescindible. Como se dice en el Plan, “los corredores territoriales constituyen Áreas de Oportunidad, abren la posibilidad de diseño de proyectos urbanísticos como piezas complejas de articulación del espacio social urbano, permitiendo operaciones de gestión donde el Estado canalice la movilidad de la inversión privada para la promoción de áreas degradadas.” (MBB, Doc I, 2010: 119) Así, estas tierras, aparentemente vacías, se orientarán siguiendo el criterio de la rentabilidad y de la oportunidad inmobiliaria, quedando vedadas, o al menos subordinadas, otras posibilidades que son dables de pensar hoy para ese espacio en tanto patrimonio público de la ciudad. De ese modo, si las oportunidades se desenvuelven en una dirección hegemónica, esos terrenos, al tiempo que se ganarían “para la ciudad”, ¿no se volverían a perder, cercenados a la comunidad como espacios públicos?

Al cabo de haber avanzado sobre la periferia (la no- ciudad) y haber configurado ciertos escenarios de determinada manera, habremos de tener una “nueva centralidad.” Operación que si bien pretende descongestionar el nodo fundamental de la ciudad y crear zonas de contacto más fluido con los alrededores, implica exportar, acaso reproducir, el imaginario de centralidad. Y un imaginario no es simplemente una noción referida a ubicaciones y relaciones en el espacio, sino que implica una serie de prácticas, de actores practicantes y de posibilidades asociadas. El imaginario de la centralidad supone la adopción de ciertas acciones que ocurren en ciertos lugares simbólicamente prestigiados y su reproducción en otros sitios en principio no tanto. De ese modo, podríamos pensar que el centro no se fracciona dando lugar a una pluralidad de nodos de entidad equivalente, sino que en todo caso se disuelve en un ambiente crecientemente homogeneizado. Es decir, la lógica de la centralidad determina ciertas características prefabricadas y señala la dirección única de un movimiento, de modo tal que si un espacio debe modificarse, sólo se hará en un sentido.

La intervención de este predio ferroviario, no se trata sólo de una cirugía en pro de la movilidad urbana, no se trata meramente de una modificación funcional (como la que se sugiere con la Ciudad Judicial descomprimiendo la actividad judicial del casco histórico), sino que también representa una cirugía estética. Hermosear la ciudad no es un detalle de la construcción urbana, sino que hace también al prestigio y crea el plusvalor que ciertas actividades precisan para desenvolverse y elegir a ciertos espacios y ciudades como sus lugares de localización. Si se quiere, tiene que ver con que “el posicionamiento de la promoción urbana, en el contexto de una nueva economía, está en la base de las políticas a desarrollar.” (MBB, Doc I, 2010: 199) Finalmente, la lógica de la centralidad supone también un modo particular de “hacer la ciudad” que puede sintetizarse en las características de los planes estratégicos de desarrollo. Estos planes

son diseñados por especialistas que evalúan las cualidades de la ciudad y proyectan las modificaciones que necesita en función de los objetivos de desarrollo que los actores decisivos proponen para la ciudad. Si bien en estos planes existen mecanismos que contemplan la participación de la ciudadanía en la identificación de problemáticas y expectativas, cabe destacar que la mayoría de las veces éstos terminan siendo mecanismos de legitimación más que de construcción y concertación comunitaria. En efecto, la opinión de los vecinos que habitan y transitan los espacios a transformar es consultada, en ocasiones, sobre puntos muy específicos y de un modo no vinculante. Mientras que la mayor parte de las veces, los vecinos son informados o comunicados sobre los proyectos ya definidos y resueltos, como en el caso del predio del Noroeste: “Ayer a la tarde e presentó ante los vecinos del barrio Noroeste el proyecto de intervención urbana a desarrolla en la franja que fuera propiedad del ferrocarril BBNO.” (La Nueva Provincia, 2011)

B. Relocalizar y remover (o la otra cara de la renovación urbana) Para concretar en estas cuarenta hectáreas las proyecciones de la Ciudad Judicial y el Polo Tecnológico, las torres de oficinas, los nuevos espacios verdes y las manzanas comerciales, primero habrá que modificar sustancialmente el escenario actual. Y no nos referimos solamente al saneamiento y desmalezamiento del lugar, sino también a un desplazamiento social en términos físicos y simbólicos. Porque los vagones y los edificios que actualmente están usados como viviendas serán retirados o desocupados, y sus habitantes “relocalizados”. Los funcionarios municipales manifiestan, “nuestra intención también es sacar a la gente de los vagones.” (Diez, 2010) Vale preguntarse si es casualidad que justo que estos edificios, bienes y espacios van a ser “recuperados para la ciudad” y reformulados, los funcionarios y, por efecto de los medios de comunicación masiva, la comunidad de Bahía Blanca en su conjunto nos demos cuenta que allí hay familias viviendo y que las condiciones de habitabilidad lejos están de ser dignas y saludables. Como si no hubieran desarrollado una pertenencia al barrio, como si sus recorridos vitales no estuvieran diseñados sobre ese espacio, como si fuera lo mismo vivir en cualquier lado, “cuando se avance en el saneamiento de los terrenos en cuestión” (Diez, 2010), se reubicarán a los vecinos que hoy viven en el predio.

Con similar celeridad y facilidad, comenzaron las tareas de limpieza que consisten en sacar las plantas que desde hace años crecían en el predio y remover los escombros de otra historia. Una historia de “desidia y olvido”, como dice el mural que un grupo de vecinos pintó sobre el paredón ferroviario de la calle Malvinas en su intersección con la calle Blandengues. Pero acaso sea importante tener en cuenta que el olvido y la desidia no fueron los efectos colaterales de una serie de políticas que procuraban otros objetivos, sino que fueron parte fundamental de la política de acción. Es decir, no fueron la consecuencia de no haber hecho nada, sino precisamente el haber hecho nada.

C. Ruinas (¿nada más?) En medio de esta “urbanización”, “recuperación” y remodelación, una parte del patrimonio arquitectónico de la ciudad está a punto de perderse físicamente, la de los talleres Bahía Blanca Noroeste. “El ferrocarril no pasa por su mejor momento, pero hay que cuidar su arquitectura” (LNP, 2010), dijo el intendente en el acto de reinauguración de la confitería de la Estación Sud. Pareciera que la conclusión no es generalizable a otros espacios ferroviarios. Es cierto, el estado de los talleres Noroeste no es asimilable al de la Estación Sud, como tampoco al de la Estación Noroeste o el Mercado Victoria. Mientras que estos edificios, aunque con muchas dependencias (y con ellas de actividades) clausuradas o bien reformuladas, permanecieron de pie, los talleres, una vez que las utilidades del desguace

desaparecieron, una vez que ya no quedó más nada por vender; una vez que se “saldaron” las cuestiones laborales de cada uno de sus trabajadores (despidos, jubilaciones, “retiros voluntarios”), entraron en una fase de abandono. Al punto de que en la actualidad, al hacer una evaluación patrimonial, en el Plan se refieran a ellos de esta manera: “sobre calle Malvinas sólo quedan las ruinas de lo que fueron los talleres ferroviarios.” (MBB, Doc II, 2010: 26)

¿Cómo fue posible que esos talleres -de una construcción muchas veces ponderada- devinieran ruinas? Quizás encontremos un indicio en lo que Ana Miravalles cuenta: “los talleres no aparecen mencionados en ninguna de las publicaciones-homenaje de principio de siglo en las que se habla de la ciudad, ni figuran en las diferentes guías comerciales ni tampoco en publicaciones más recientes dedicadas a la arquitectura, la industria y el patrimonio urbano local, opacados absolutamente por los siempre celebrados edificios del Mercado Victoria, los galpones vitivinícolas y el conjunto de chalets-estilo inglés de Colón y Brickman.” (Miravalles, 2009) Las palabras no pueden por sí solas demoler y derribar muros, tampoco arrancar máquinas como si fueran fierro viejo, pero sí construyen sentido y crean consensos que habilitan a que ciertas acciones puedan desarrollarse. La omisión y el olvido de estos espacios como parte de la historia social, económica y arquitectónica de la ciudad, probablemente colaboraron con la posibilidad efectiva de que estos edificios fueran desguazados. Ahora bien, como sugiere Nicolás Testoni, “...para que estos edificios puedan ser vistos al menos como una ruina, tiene que existir la chance de articular un relato del pasado al que adscribir esos restos.” (Testoni, 2010)

Memoriales para lo invisible

Ante la inminente transformación de este espacio público, la pregunta que se presenta es si, junto con la remoción y la alteración de ciertos restos materiales del pasado, la posibilidad de elaborar una memoria colectiva acerca de la historia de ese espacio corre el riesgo de no poder constituirse. Y en tal caso, la cuestión también nos remite a las alternativas socialmente disponibles para su construcción y circulación.

En la tradición bahiense de reconocimiento público de la historia, existen algunas alternativas de rememoración que podrían inspirar posibles acciones respecto de los talleres que ahora concretamente van a volverse invisibles. Por ejemplo, podría colocarse una referencia histórica en alguna esquina que dijera “Aquí funcionaron los talleres Bahía Blanca Noroeste”, o conservarse un fragmento del paredón perimetral como se hizo con la cúpula del edificio donde hoy está instalada la casa de comidas rápidas Mc Donald’s. Estas han sido algunas de las propuestas memoriales que la ciudad ha realizado en diferentes ocasiones como una manera de decir que el patrimonio arquitectónico de la ciudad es importante, de cumplir con la demanda conservacionista de algunos sectores sociales o acaso de seguir una moda (mundial, por otro lado no ajena al mercado) que consiste en la valoración del pasado.

Otra opción, en consonancia con la mercantilización del pasado, sería la de mantener estas ruinas como si se tratara de un “Coliseo bahiense”, y dejarlas como atractivo para el turismo cultural para luego poder realizar visitas relatando la historia de los talleres como si se tratara de una civilización perdida. Pero si, por un lado estas memorias resguardarían la materialidad de lo que queda de los talleres, por otro lado se trata de modos de recordar que objetivan, es decir, que hacen de los pasados meros objetos, muertos y acabados. Modos que tienden a ponderar en el relato histórico a los objetos o los restos arquitectónicos separados de la historia social que los construyó, habitó y les dio vida.

En contraposición a las memorias objetuales, otra manera de acercarse a la historia de este espacio puede ser a través del relato de quienes trabajaron en esos espacios y los conocieron en pleno funcionamiento. En ese sentido, como propone Ana Miravalles, “si entramos en los talleres no a través de los edificios sino a través de lo que cuentan quienes trabajaron ahí (...) los talleres aparecen como un espacio en el que se organizan, de un modo singular, tanto las relaciones entre personal jerárquico y obrero, como los saberes respecto de toda clase de oficios y trabajos, y también respecto del ferrocarril en su conjunto así como los reclamos y conflictos, y los momentos de esparcimiento y camaradería...”. (Miravalles, 2010)

Por lo tanto, si adscribimos a la idea de que los modos de recordar precisan trabajar no sólo en función de la materialidad de las paredes, sino también de las voces, los saberes y las experiencias de quienes los habitaron y trabajaron en ellos, entonces las propuestas memoriales mencionadas no resultan del todo pertinentes. Menos aún si consideramos que la historia de los talleres Bahía Blanca Noroeste y de su entorno no habla de pasados ya pasados, sino de pasados muy presentes.

Este predio ferroviario como espacio público (y parte de la ciudad que es) interpela por su estado, por “como está”, nuestra memoria colectiva acerca del pasado reciente. Como sugiere Ana Miravalles, “la violencia ejercida en cada uno de esos muros, de esos tejados, de esas maquinarias, no hace más que hacer evidente la violencia que se ejerció sobre todos los que trabajaban ahí, que tenían su oficio, su saber, su experiencia, sus esperanzas, y también sus amigos, sus compañeros; y también la violencia con que se destruyó lo que nos pertenecía a todos, no solamente las construcciones, las maquinarias o los materiales sino el trabajo mismo que ahí se hacía, vital para el funcionamiento del ferrocarril (servicios de pasajeros, cargas de todo tipo hacia el puerto de Ing. White, hacia otras zonas de nuestro país) y de la economía regional.” (Miravalles, 2010)

Precisamente porque es signo de la desidia que sobre él se operó y metáfora de lo que pasó con las personas que ahí trabajaban y de muchas otras que no estaban vinculadas de modo directo al trabajo ferroviario, para este espacio necesitamos dispositivos de memoria vitales, es decir, formas de memoria que puedan interpelar nuestras maneras de vivir, de habitar las ciudades, nuestros modos de ver el pequeño orbe del que somos parte, que nos produce y que construimos.

En ese sentido, una alternativa de memoria más apropiada para esta historia tendría que retomar de algún modo el planteo de acción que varios grupos, más o menos anónimos, repiten con frecuencia en diferentes ciudades y pueblos en torno a los objetos conmemorativos del “conquistador del desierto”, Gral. Julio Argentino Roca. Estas huellas son intervenidas con el objetivo de revisar la historia “oficial”, de reponer las partes que esa historia calla, omite y oculta, las que dan cuenta de la violencia, el genocidio y la opresión que ese proyecto moderno y de progreso indefinido trajo consigo. Así, por ejemplo, los carteles indicadores de las calles son intervenidos con nombres alternativos o los monumentos al general son temporalmente ocultados con otros símbolos. Como de lo que se trata no es de reemplazar unas historias por otras, sino de devolverle al pasado histórico una complejidad que ciertos actores sociales pretenden anular o silenciar, el espacio público es la arena más apropiada para esa tarea de “desmonumentar”. El espacio público como soporte de las actividades comunes, como escenario de los trayectos de sus habitantes, se presenta como el ámbito adecuado donde reponer ciertos asuntos “olvidados”, plantear algunos puntos conflictivos y poner a disposición otras interpretaciones históricas. Para que, a través de la pregunta, la sorpresa, la inquietud o acaso la molestia, la experiencia de la ciudad se vuelva más densa y más compleja.

En el caso de este espacio ferroviario, los modos de construir la memoria colectiva tendrían que poder articular el pasado de esos lugares, el estado actual de los edificios, las usurpaciones, las condiciones de marginalidad y pobreza que “atacan” a estos espacios (o los barrios circundantes⁸) como partes de una misma historia. De modo que “urbanizar” no sea “olvidar”, “cancelar memorias”, sino más bien reconocer la historia de esos espacios en sus repercusiones sociales actuales.

Espacio(s) y memoria(s)

Este predio ferroviario que, a pesar de encontrarse ubicado a tan sólo doce cuadras de distancia de la plaza principal, hasta ahora era considerado parte de los confines imaginados de la ciudad, de la periferia, “ha recuperado” su carácter de centralidad en términos de disposición física dentro del ejido urbano, pero también, en términos sociales y simbólicos. Sus características fueron sopesadas y se concluyó en que había que “transformarlo en ciudad” a través de una cirugía reparadora, cuyo propósito se orienta a lograr una ciudad más inclusiva.

Sin embargo, cabe decir que las ciudades no se vuelven más inclusivas por atender a sus problemas como si se tratara de cuestiones meramente urbanísticas. Los remiendos de este tipo, como la relocalización de vecinos, la recuperación de espacios para la centralidad o el control del vandalismo en las puertas de la ciudad⁹, no vuelven a las ciudades (espacial y políticamente) más inclusivas. Es decir, no basta con tapar lo que no gusta, relocalizar lo relocalizable, poner lindo algún espacio público para que ciertas actividades se jerarquicen si, diseñados de maneras prácticamente unilaterales, no soportan usos y sentidos alternativos. Menos aún cuando esas operaciones de “revalorización” y hermosteamiento suponen la fragmentación de la historia local, la selección de algunas memorias y, consecuentemente, el olvido de otras.

En ese sitio, espacio y memoria se encuentran. Cómo y en función de qué sentidos de ciudad se entienden los espacios y memorias públicas son siempre productos de procesos sociales de debate y disputa, más o menos explicitados. Procesos en los que las correlaciones de fuerza terminan por definir quiénes imponen sus necesidades y sus criterios y determinan qué puede hacerse y qué puede decirse. Las ciudades también se hacen por la violencia. Una violencia que se ejerce sobre un *otro*, pero que se disimula en la geometría del espacio. Por eso, en la medida en que las ciudades mantienen puntos ciegos, rugosos, inciertos, las interpretaciones de la historia local están más sensibles a la pregunta. En cambio, cuando los espacios públicos de la ciudad de conflictivos devienen asépticos sin que haya un trabajo social de reflexión acerca de ellos, acerca de su historia (pasada y presente), las memorias colectivas que complejizan la historia de la ciudad encuentran menos lugares de enunciación, pero también menos motivos para la pregunta.

Cómo hacemos para complejizar las lecturas de la historia local y la memoria colectiva significa preguntarse también por cómo nos convencemos y conseguimos que los modos de habitar sus espacios y los discursos sobre los que vamos construyendo

⁸ “Los terrenos ociosos del ferrocarril serían los más vulnerables ante una nueva usurpación, tal como lo fueron en el pasado, antes de que la Sociedad de Fomento ocupara el espacio y tramitara el traslado de quienes vivían allí a otras viviendas (...) Este no es un barrio carenciado. Los servicios básicos están todos cubiertos en un 100 por ciento y las cosas que faltan son puntales: más iluminación, más control y más seguridad.” (La Nueva Provincia, 27 de junio de 2010)

⁹ Como parte Plan Estratégico Operativo de Seguridad de la Municipalidad de Bahía Blanca, el “Plan Máxima Proximidad” consistió en reconvertir las antiguas garitas de señales ferroviarias del anillo perimetral al macrocentro en mini destacamentos, donde oficiales de la policía bonaerense realizan tareas de vigilancia de los pasos a nivel, entendidos como las zonas de ingreso del delito.

nuestros imaginarios y sentidos de ciudad, no están determinados de antemano, sino que se encuentran en permanente redefinición. En fin, significa preguntarse por cómo logramos mantener el carácter público (de libre acceso, pluralidad de sentidos, usos y de actores participantes) de los espacios y las memorias.

Bibliografía

Bayer, Osvaldo 2010 “Desmonumentar”, en *Página 12* (16 de mayo de 2010).
Disponibile [en línea] <http://www.pagina12.com.ar/diario/contratapa/13-145745-2010-05-16.html>

Borja, Jordi, *Ciudadanía y espacio público*. Disponible [en línea]
http://www.cipma.cl/RAD/1998/3_Borja.pdf

Diez, Víctor 2010 “Un plan para la ciudad de 2028”, en *La Nueva Provincia* (13 de junio de 2010. Disponible [en línea]
http://www.lanueva.com/edicion_impresa/nota/13/06/2010/a6d112.html

Harvey, David, *El derecho a la ciudad* (fragmento), disponible en Revista Sin Permiso.
Disponibile [en línea] <http://www.sinpermiso.info/textos/index.php?id=2092>

La Nueva Provincia, “Impulsan la instalación de garitas policiales para seguir combatiendo el delito en Bahía”, 26 de febrero de 2010. Disponible [en línea]
<http://www.lanueva.com/archivo/nota/0d682cecea/6/53997.html>

La Nueva Provincia, “Luces y sombras en Almafuerde”, 27 de junio de 2010, [En línea],
http://www.lanueva.com/edicion_impresa/nota/27/06/2010/a6r021.html.

La Nueva Provincia, “Breitenstein: "El ferrocarril no pasa su mejor momento, pero hay que cuidar su arquitectura", 19 de julio de 2010, [En línea],
<http://www.lanueva.com/archivo/nota/533f8b3d27/6/69411.html>

La Nueva Provincia, “Policía usará garitas ferroviarias viejas para vigilar”, 10 de agosto de 2010. Disponible [en línea]
<http://www.lanueva.com/archivo/nota/3b75acd48f/6/72023.html>

La Nueva Provincia, “Cómo usarán las tierras ferroviarias”, 15 de junio de 2011.
Disponibile [en línea]
http://www.lanueva.com/edicion_impresa/nota/15/06/2011/b6f002.html

Minervino, Mario 2010 “Comenzó el saneamiento y la limpieza de todo el predio”, en *La Nueva Provincia* (16 de junio de 2010). Disponible [en línea]
http://www.lanueva.com/edicion_impresa/nota/16/06/2010/a6g003/nota_papel.pdf

Miravalles, Ana 2010 *Los Talleres Relatados* (entrada del 4 de julio de 2010).
Disponibile [en línea] <http://museotaller.blogspot.com/2010/07/los-talleres-relatados.html>

2009 *Los Talleres Invisibles* (entrada del 27 de noviembre de 2009).
Disponibile [en línea] http://museotaller.blogspot.com/2009/11/los-talleres-invisibles_27.html

Municipalidad de Bahía Blanca 2010 *Plan de Desarrollo Local Bahía Blanca 2009-2028, Documento 1 'Síntesis, ajuste e identificación de la estructura urbana actual'*, (Bahía Blanca) Disponible [en línea]

<http://www.bahiablanca.gov.ar/plandesarrollolocal/libro1/documento1.pdf>

2010 *Plan de Desarrollo Local Bahía Blanca 2009-2028, Documento 2 'Anteproyectos urbanos'*. Disponible [en línea]

<http://www.bahiablanca.gov.ar/plandesarrollolocal/libro2/documento2.pdf>

Testoni, Nicolás, 2010 *No es verdad que la historia la escriben los que ganan. A veces los que ganan eligen no escribir ninguna historia* (entrada del 16 de junio de 2010).

Disponible [en línea] <http://lasruinasdebahiablanca.blogspot.com/2010/06/no-es-verdad-que-la-historia-la.html>