

Los cambios de roles en las ciudades de la región del Nordeste Argentino y las transformaciones en la definición del paisaje y la arquitectura desde el siglo XIX a la actualidad

SÁNCHEZ NEGRETTE, Ángela
asancheznegrette@gmail.com
IIGHI, CONICET/UNNE

Resumen. En la Argentina, a partir de la Independencia de la Corona de España se operó una reorganización del territorio que tomó prácticamente la totalidad del siglo XIX, 1810 a 1880, y que constituyó al modelo republicano y federal. La incorporación de nuevos territorios y el saneamiento en un alto porcentaje, de los límites fronterizos, permitió la estructuración de roles y estrategias regionales dentro de un modelo económico de desarrollo funcional a una demanda externa sostenida hasta 1930.

La crisis mundial repercutió fuertemente a nivel interno y solo se percibe un nuevo intento de modelo desarrollista a mediados del siglo XX, con la consecuente modificación de los escenarios regionales que no perduran mayormente; es posible sostener que a la actualidad no se registra una propuesta estratégica nacional o regional de desarrollo que determine un papel específico a las administraciones provinciales y a las urbanas, en menor escala

El rol predominante de cada ciudad determina el carácter de la misma y en ese sentido, los asentamientos por su ubicación y su función son identificados, como por ejemplo de tipo cívico administrativo, industrial, portuaria, comercial, entre otros. Ello se traduce en la definición del paisaje urbano a través del tipo de estructura espacial como por la arquitectura que permite el desarrollo de las actividades que la caracterizan.

En esta ponencia se propone el análisis de la situación que atraviesan muchas ciudades de la región que han perdido el rol que le diera origen o sustento y de qué manera impacta en su ordenamiento y desarrollo a partir de esta situación.

Introducción

De los aspectos metodológicos. El fenómeno urbano es de carácter complejo y debido a esa condición se puede analizar desde muy diversas variables abarcando algún aspecto o varios a la vez, que nos permita acercarnos a su problemática y evaluación. En ese sentido esta ponencia intenta poner a la vista la situación de la falta de estrategias con referencia a distintos equipamientos, patrimonio arquitectónico de diferentes momentos y escenarios que se concretaron en pos de demandas de tipo económica: estructuras que fueron realizadas para la producción o extracción de materias primas o instalaciones industriales que por cambios en las políticas o estrategias económicas han quedado subutilizados, así como la infraestructura que les eran afín por ejemplo en nuestro país ha sido el caso del tendido del ferrocarril hoy abandonado en diversos territorios.

Es necesario aclarar que no se trata de un estudio que sigue los lineamientos de las últimas tendencia de los grandes centros urbanos que se dan en llamar el efecto de *gentrificación*: fenómeno que supone un desplazamiento de la población residente original de los equipamientos subutilizados en espacios centrales de la ciudad, a favor de una población de clase media, ajena por origen a ese entorno, con nuevos perfiles laborales y diferentes formas de aprehender la ciudad. Estos reocupan esa zona urbana, constituyendo una de las principales tendencias de reestructuración metropolitana contemporánea desde los años sesenta del siglo XX en Europa y Estados Unidos impuestos también en algunas ciudades de la Argentina en los últimos veinte años.

En este sentido, la situación de las ciudades que se hallan en la región del nordeste es diferente,

presentan una escala y una situación con referencia a estos equipamientos hoy abandonados en sectores urbanos de alto valor en su tasación como tierra urbana, similar al caso descrito antes, pero sin usurpación o exentos de pobladores, sólo abandonadas al no mantenerse las condiciones para su desarrollo, sin ser sujetos al menos a esta fecha, de especulaciones inmobiliarias.

Por los lentos procesos que se verifican en las ciudades medianas o pequeñas y por estar al margen de decisiones que los incluya dentro de un modelo de crecimiento, el objetivo es poner en evidencia que estos equipamientos deben ser revisados y ser planteados dentro de una planificación de desarrollo local por su calidad y valor patrimonial generando estrategias mediante regulaciones, que conscientes de su valor, preserven también el significado y carácter para su conservación-rehabilitación tan necesaria en los centros a que pertenecen.

Algunas características de la población y el territorio

La ocupación del territorio previa a la llegada de los españoles tuvo lógicamente fuerte condicionantes físicas y diferentes grupos de poblaciones nativas en función de las posibilidades o bondades que el medio propiciaba. En ese sentido el Taragüí, área denominada antiguamente a lo que luego se denominaría Corrientes, presentaba benignas características a lo largo de las márgenes del río Paraná región que la hicieron propias las comunidades de guaraníes; a diferencia de la región chaqueña, que estuvo ocupada por otras comunidades nativas que pertenecían a grupos más heterogéneos y dispersos que los an-

tes mencionados. Estas diferencias entre una y otra área se mantendrán hasta la actualidad en cuanto a características fitogeográficas como condicionantes para estrategias de desarrollo económico y que secciona en parte a ambas para su conformación y sin embargo, en función de la simpleza de divisiones territoriales por su ubicación (N/S/E/O) desde el siglo XX se unifica y denomina *nordeste argentino*.

Si de alguna manera podemos sintetizar las características que signaron el proceso o desarrollo de la sociedad y el bienestar económico en la región NEA en el período colonial, en función de lo antes explicado, primeramente deberemos diferenciar a Corrientes del resto del territorio que actualmente lo conforma. En ese sentido la fundación de la ciudad de Corrientes debido a las inmejorables condiciones geográficas en el período colonial permitirá marcar un inicio en 1588 como punto intermedio entre Asunción y el puerto de Buenos Aires, pasando por Santa Fe.

Este rol portuario estuvo acorde a los sistemas de comunicación más seguros para la época tanto en lo comercial como en lo geopolítico ya que permitía el control de tránsito de mercaderías, valores y personas por la vía fluvial. Es así que a fines del siglo XVIII y principios del XIX se fueron dando asentamientos bastantes espontáneos a la vera del Río Paraná (Esquina, Goya, Empedrado, Itatí, entre otros) generando economías regionales propias.

En ese periodo los múltiples afanes y esfuerzos desarrollados para la ocupación del territorio del Chaco formoseño fueron repetidos fracasos. En lo que respecta a la actual provincia de Misiones conformaba el territorio del sistema de pueblos de indios guaraníes administrado por los jesuítas, conocido como Misiones Jesuítas Guaraníes y que se extendía a lo largo del Río Uruguay, conocido como Río de los jesuítas, comunicando a la región misionera con la Ciudad de Buenos Aires y el Puerto de la Santísima Trinidad para su salida a ultramar.

En la Argentina, a partir de la Independencia se operó una reorganización del territorio que tomó prácticamente la totalidad del siglo XIX, 1810 a 1880, y que constituyó al modelo republicano y federal. La incorporación de nuevos territorios y el saneamiento en un alto porcentaje, de los límites fronterizos, permitió la estructuración de roles y estrategias regionales dentro de un modelo económico de desarrollo funcional a una demanda externa sostenida hasta 1930.

La crisis mundial repercutió fuertemente a nivel interno y sólo se percibe un nuevo intento de modelo desarrollista a mediados del siglo XX, con la consecuente modificación de los escenarios regionales que no perduran mayormente; es posible sostener que en la actualidad no se registra una propuesta estratégica nacional de desarrollo que determine un papel específico a las administraciones provinciales y a las urbanas, en menor escala.

Se debe advertir que la dependencia del poder nacional caracteriza la inercia del interior del país en este sentido y hace que por lo general no se planteen enfáticamente programas desde lo regional -que implicaría la convergencia de planes de las provincias entre sí- además de establecer una estrategia

por la cual se administren en forma más eficiente, los fondos que se reciben de las coparticipaciones.

El estado del paisaje y el patrimonio edificado en el siglo XX

La lectura del paisaje cultural del patrimonio en cada región es posible desde diferentes equipamientos que se fueron generando a partir de los modelos de la economía regional dentro de un sistema que deja en evidencia la organización de estos engranajes, denominándolas comúnmente *modelo de desarrollo*, sea este de producción primaria agrícola, ganadero, industrial, administrativo financiero, educativo, etc. etc.

El paisaje cultural de estos vestigios ponen de manifiesto las actividades económicas, fuentes de mano de obra que se unen a las características naturales que le dan sustento y que por ende constituyen su valor identitario. Por ello es posible reconocer en las regiones y en las provincias un paisaje común y propio.

Para realizar una gestión positiva sobre el patrimonio de las diferentes ciudades es necesario analizar las circunstancias que determinan roles particulares a las ciudades en una escala mayor y advertir demandas y ofertas que se suceden al margen de políticas exclusivamente urbanas como se pretende en la definición de Ordenanzas o Regulaciones de Centros históricos o Áreas patrimoniales.

Como se ha sostenido en otros estudios los centros históricos y las áreas históricas en las ciudades no deben ser aisladas de todo contexto -inmediato o externo- para su tratamiento ya que se comportan como un todo orgánico al sistema urbano. Esa lectura disociada del fenómeno urbano general ha producido reacciones adversas y fracasos a la hora de ser encaradas las tareas de preservación o conservación del patrimonio.

La pérdida de rol de estructuras industriales

La alteración de los roles desde 1970 a la fecha ha producido en las ciudades una pérdida de relaciones y estrategias que aún no encuentra un camino de desarrollo posible desde lo regional o nacional lo que repercute en la arquitectura histórica por la pérdida de su función y a la vez de la falta de una clara visualización de nuevos y vitales actividades a pesar del tiempo transcurrido.

En la Provincia del Chaco la extracción de materia prima: quebracho para la utilización del tanino y las fábricas de carbón dieron origen al establecimiento de empresas para dicha operación como La forestal. Se desarrollaron 16 localizaciones y a partir de ellas se definió el trazado de las estaciones del ferrocarril que respondía al requerimiento de carga antes que de pasajeros. Otros emprendimientos como la caña de azúcar (ingenio Las Palmas) y el algodón produjeron una arquitectura a tal fin aunque no fueron de la magnitud de los anteriores y además se mantuvieron en uso a pesar de diferentes crisis algunas veces readaptándose.

En la Provincia del Corrientes la organización

de sus ciudades estuvieron marcadas por la vía fluvial desde el periodo colonial en forma exclusiva hasta mediados del siglo XIX y en forma complementaria con el ferrocarril desde 1875 hasta 1950.

Ambos a partir de esa fecha declinaron en su promoción eficaz de la economía y al igual que el resto del territorio nacional se inició la transformación del transporte automotor por la realización de la vía o ruta terrestre (nacional, provincial). Dejando en esa decisión a su suerte una serie de poblaciones que aun hoy se encuentran marginadas de estas redes. Las características del suelo correntino comparativamente con el Chaco y con Formosa le permitieron mantener determinadas particularidades históricas de producción primaria como por ejemplo la otrora ocupación de la región misionera, sobre el Río Uruguay se reconvirtió con los cultivos de la yerba mate, té y arroz. En el interior, las experiencias de la plantación de caña de azúcar (Ingenio 1er Correntino, Santa Ana) podríamos decir que se mantuvieron hasta mediados del siglo XX con diferentes inercias así como también las instalaciones y extensas áreas de plantación de tabaco que caracterizaban un paisaje cultural en el suroeste correntino (Goya) aunque éstas aún hoy perviven. Es posible agregar en la actualidad el arroz y la forestación como recursos movilizados del área rural de esta Provincia.

En la Provincia de Misiones, los emprendimientos fueron algunos extractivos, como la maderera que se instaló sobre el Río Paraná y que poseía puntos intermedios con la Provincia de Corrientes en razón de su economía y modalidad de transporte en jangadas por la vía fluvial hasta los secaderos; razón por lo cual el ferrocarril no acompañara de igual modo que en el Chaco y en Formosa. Otros emprendimientos fueron los realizados a través de colonias de cultivo, pero estos establecimientos no se encuentran en estado de abandono sino que se han ido readaptando y transformando en consonancia con la escala y las formas de industrialización.

La Provincia del Chaco puede ser tomada como el caso paradigmático del abandono de estructuras y complejos industriales entre 1950 a 1970. En el caso de la Ciudad de Resistencia ésta constituyó el soporte económico administrativo que pasó de colonia agrícola a sede financiera, siendo de gran movilidad social económica de base secundaria y terciaria en atención al modelo productivo de la Provincia.

A falta de la vía fluvial, el gran vehículo para la dinámica de la economía fue el ferrocarril que estuvo más en función de la extracción de materias primas que al desarrollo poblacional; cada tramo de vía se realizaba como expansión de las empresas que se instalaban a ese fin.

Su impacto sobre el espacio geográfico por el cual cruzaba fue muy particular y exclusivo modificando a partir de su presencia el *paisaje*, agregando alterando las condiciones de drenajes, creando barreras y en otros casos puentes y la posibilidad de tener una nueva referencia de enlaces a través de las vías férreas; por su parte la imagen de las *estaciones ferroviarias*, tanto en el campo como en los pueblos y las ciudades. En el caso de las *plantas urbanas* ya establecidas afectó a tanto en su estructuración, como en su traza definiendo barrios y sectores. El ferrocarril

en la actualidad prácticamente no es operable y han quedado vestigios de equipamiento como infraestructura subutilizada.

En definitiva, la pérdida del modelo productivo ha implicado en la región la pérdida de roles y funciones económicas y sociales de vastos sectores del territorio de las provincias o han marcado en la actualidad la centralización y concentración de funciones económicas en las capitales provinciales y donde el patrimonio edificado no logra ser inserto en una política de mediano y largo plazo, por lo que en la medida en que su planteo en cuanto a medidas y formas de preservación no se inserten en lecturas comprensivas e integrales, se comportan como carentes del sentido de realidad en su verdadera situación política, institucional, económica y social. Es necesario tener en cuenta que actualmente se han operado grandes cambios en cortos periodos de tiempo. Por ello, es importante una visión superadora de los procesos a que son sometidos estas ciudades haciéndoles perder rápidamente sus significados, o valores más esenciales de fundación. El FFCC o el Puerto fueron elementos claves en la mayoría de ellos y son justamente, los que por cambios en las políticas territoriales o de mercado, (económicos, productivos y comerciales) han perdido vitalidad en los últimos cincuenta años.

Esto provoca el descrédito de las declaraciones de interés o de las razones de por qué preservar y conservar. No teniendo ese patrimonio industrial abandonado, un rol claro y coherente, se lo ocupa con programas ajenos a las demandas de la sociedad a fin de lograr su rehabilitación y re-funcionalización.

Del modo de abordar las transformaciones de las ciudades

Los cambios de roles y las transformaciones de las ciudades reclaman una mirada abierta y no excluyente, que vaya más allá de la idea del centro histórico y del monumento y posibilite valorar a la ciudad y a la arquitectura toda en busca de las situaciones, componentes y elementos que en su transcurrir dejan huellas necesarias de reconocer y valorar para revitalizar en forma coherente y sustentable; este es el mejor legado que se puede dejar como custodios del patrimonio.

En esta línea se requiere una propuesta por la cual en un concepto superador al concepto de las 'ciudades y sus patrimonios' se desarrolle una lectura de la "ciudad como patrimonio".

La ciudad es un hecho histórico por naturaleza y por ello es imprescindible entender que la historia se sigue escribiendo en la ciudad, de manera que esta posición es ajena a toda idea de congelamiento y negación de lo nuevo. El enfoque de la *ciudad como patrimonio* se basa, ante todo, por el conocimiento y la valoración. El punto de partida de toda lectura y reflexión sobre la *ciudad como patrimonio* debería ser el modelo de ciudad que heredamos, con todas sus diferentes y sucesivas capas y procesos históricos; y será a partir de su reconocimiento que deberíamos definir el modelo de ciudad al que aspiramos, el que sin dudas se irá actualizando en el tiempo.

Es menester comprender que todas las ciudades

poseen primeramente un patrimonio, un sentido de identidad y pertenencia para sus propios habitantes, que debe ser valorado y cuidado; y desde allí podrá ser reconocido por otros. Como refiere Giménez sintetizando a Melucci (2001): *la identidad colectiva implica, en primer término, una definición común y compartida de las orientaciones de la acción del grupo en cuestión, es decir, los fines, los medios y el campo de acción, -sin que signifique un marco unificado y coherente- en segundo lugar, implica vivir esa definición compartida no simplemente como una cuestión cognitiva, sino como valor o mejor como “modelo cultural” susceptible de adhesión colectiva, para lo cual se le incorpora a un conjunto determinado de rituales, prácticas y artefactos culturales.* (Giménez, 2009: 17)

Al decir de Giménez, tomando a Geertz: *La cultura ya no se presenta ahora como “pautas de comportamiento”, como en la década de 1950, sino como “pautas de significados”. En esta perspectiva podemos definirla como “la organización social de significados”, interiorizados de modo relativamente estable por los sujetos en forma de esquemas o de representaciones compartidas, y objetivados en forma simbólica, todo ello en contextos históricamente específicos y socialmente estructurados.*

En ese sentido el mismo autor deslinda cuales significados son válidos: *...no todo los significados pueden llamarse culturales, sino los significados más o menos ampliamente compartidos por los individuos y relativamente duraderos dentro de un grupo o de una sociedad.* (Giménez, 2009: 8)

Para el caso del patrimonio cultural, lo que confiere identidad y lo distingue de otros, dice Giménez: *es la cultura que compartimos con lo demás a través de nuestras pertenencias sociales, y el conjunto de rasgos culturales particularizantes que nos definen como individuos únicos, singulares e irrepetibles. En otras palabras, los materiales con los cuales construimos nuestra identidad para distinguirnos de los demás son siempre materiales culturales.* (Giménez, 2009: 10)

Justamente en ese contexto y teniendo en claro que cuando se dice *Ciudad como patrimonio* se alude a, que además de una historia, la ciudad puede ser reconocida por el espíritu por la que fue creada, por las características de las relaciones de los diferentes grupos que la componen e imprimen su carácter a la ciudad, es que puede reafirmarse la necesidad de incluirse no tan sólo las ciudades “cargadas” de historia sino las ciudades de reciente surgimiento, poseedoras de una identidad que es necesario detectar para su preservación.

Si lo que intentamos es construir un nuevo concepto para la protección del patrimonio construido -urbano y arquitectónico- como lo es el tomar a las ciudades como un todo, donde la razón de una parte es incomprensible sin la otra; debe dejarse de lado el tomar sectores históricos, representativos de un período de apogeo, y delimitar un centro histórico en cada ciudad por este nuevo concepto integrador y sistémico que permitirá que el tema de la conservación de lo patrimonial pueda ser tomado como un todo. Como lo señala García Canclini *...un imaginario múltiple, que no todos compartimos del mismo modo,*

del que seleccionamos fragmentos de relatos, los combinamos... Para estabilizar nuestras experiencias urbanas en constante transición. (García Canclini, 1997: 93)

Una de las características más abarcativas espacialmente estaría dada a partir del paisaje- territorio: En las ciudades de la región el territorio y su característica ha sido uno de los factores determinantes para la instalación y génesis de su fundación. El componente de esta dimensión tendrá una gravitación importante en su relación con la ciudad.

En este aspecto Roberto Fernández conceptualiza *la idea de paisaje como estructura o forma que engloba y sintetiza el continuum en el cual deberíamos ser capaces de efectuar lecturas interpretativas tendientes a indagar acerca de unidades o elementos de patrimonio, no ya en los convencionales términos de materialidad discreta, sino según otros parámetros y valoraciones.* (Fernández, 2007: 248). Considerando para este carácter cuatro tipos distintos: paisaje como objeto y condición de contemplación, paisaje como escenario y testimonio de transformaciones antrópico-productivas, paisaje alternativo y paisaje *en tanto condición activo-receptiva en cuanto a una producción cultural propia del mundo artesanal más bien integrativa imitativa respecto del paisaje como macro-forma...* (Fernández, 2007: 248).

Las tareas de preservación y conservación debieran formar parte de las políticas y planes de gestión urbana para poder a proponer y desarrollar lineamientos para la adopción de criterios de intervención conservativos que fuesen pertinentes, asociados cuanto sea posible a la idea de identidad propia de cada cultura/región, así como a aquella de protección buscando el modo de conectarlos con la idea de proyecto a futuro, donde la sostenibilidad no esté ausente.

En el caso de la nueva arquitectura y de las intervenciones urbanas, las mismas debieran tener como sustento primero a la historia de cada lugar, desde la misma a la propia identidad, y como aspiración ineludible la calidad no sólo intrínseca del nuevo bien sino en cuanto al diálogo con su entorno y al tipo de aporte que en todos los casos se hace a la ciudad. La arquitectura de hoy es el patrimonio del mañana.

Producto del tratamiento de *la ciudad como patrimonio* debieran ser los planes de protección, los cuales sólo pueden resultar oportunos cuando responden a la realidad. La gestión constituye un mecanismo indispensable a la cual no puede estar ausente la participación ciudadana, la que sólo es posible cuando el vecino conozca su propia ciudad, la sienta realmente propia y asuma su rol de co-responsable de la tutela de su *ciudad como patrimonio*.

A manera de conclusiones

La consolidación de una memoria se basa en el sentido de pertenencia que la comunidad logre en conciliación con sus realizaciones dentro del patrimonio arquitectónico y paisajístico cultural y las responsabilidades que confluyan a un compromiso en políticas y acciones para su protección. No se puede desconocer el compromiso ineludible del estado

-desde el municipal al nacional- en la defensa del patrimonio pero esto no será suficiente sin la participación activa de los diferentes actores sociales de la comunidad capaz de hallar respuestas alternativas y creativas para enfrentar los desafíos de desarrollo con respeto y valoración de su identidad. Esta acción solo puede ser promovida en vinculación con las instituciones, en particular educativas, y mediante la coordinación de los recursos humanos más sensibilizados: técnicos especialistas, arqueólogos, arquitectos, urbanistas, guías de turismo, el periodismo, los docentes primarios y secundarios, los artistas plásticos en defensa de los testimonios referentes de su propia cultura.

Esta participación implica la recuperación y protección de la historia que no sólo es lo material sino también lo inmaterial (*lo imaginado y lo imaginario*) que opera sobre lo real. En ese sentido vale el esfuerzo de incorporar elementos para el análisis desde la mirada de muy diversos grupos que componen la sociedad en cada caso (políticos, educadores-educandos, oficios, vecinos) y también de la mirada de los otros que visitan la ciudad, aquello que se denomina “imaginarios urbanos”, tomando experiencias sobre análisis de conductas psico-sociales y registro de situaciones interétnicas, o de poder adquisitivo en las relaciones, como en las resultantes urbanas, sea en lo cotidiano como en lo simbólico, (rituales, pisos urbanos y formas de ocupación).

Es necesario tener en cuenta que actualmente se han operado grandes cambios en cortos períodos de tiempo. Por ello, es importante poder ver por encima de los procesos a que son sometidos estas ciudades haciéndoles perder rápidamente sus significados, o valores más esenciales de fundación. El FFCC o el Puerto fueron elementos claves en la mayoría de ellos y son justamente, los que por cambios en las políticas territoriales o de mercado, (económicos, productivos y comerciales) han perdido vitalidad en los últimos cincuenta años.

Ciudad como patrimonio y un patrimonio de todos es una meta difícil pero vital en la cual el rol de la gestión para la defensa del patrimonio debe tener como eje el respeto de los caracteres que la definen desde sus pobladores, de modo que la protección de los testimonios materiales implique también la conservación de sus significados y contenidos. Es esencial revertir la mirada sobre la protección del patrimonio desde la autogestión para que sea realmente sustentable, riesgo presente a la luz de las experiencia donde tantos centros históricos y expresiones populares terminan en espectáculos y escenografías montadas a fin de ser explotados turísticamente, lo que los convierte en una realidad otra, lejana a la verdadera ciudad.

La alteración de los roles desde 1970 a la fecha ha producido en las ciudades una pérdida de sentido que aun no encuentra un camino de desarrollo posible desde lo nacional como desde lo regional y en particular en las ciudades medianas o pequeñas, donde el impacto es mayor, lo que hace que la arquitectura histórica haya perdido su función y sentido para esas comunidades.

Vale la pena establecer además que antes que un cambio de rol, lo que más se observa es la pérdida

de los usos que le dieron origen y desde ese punto de inflexión la falta de propuestas creativas para readaptar y poner en vigencia un capital inmobiliario en términos económicos pero también, en términos sociales. En vez de verlo como una pérdida debería establecerse como una posibilidad, para que esta arquitectura genere respuestas a nuevos roles dentro de una estrategia para el futuro.

Por otra parte es necesario remarcar que los usos posibles no tienen que ver exclusivamente con una revalorización y re-funcionalización para lo cultural o el turismo, sino con considerarlos edificios en vacancia que permitirían establecer empresas y generar puestos de trabajos sin que se pusiera en riesgo el mensaje de las obras de arquitectura.

El punto de partida de toda lectura y reflexión sobre *la ciudad como patrimonio* debería ser el modelo de ciudad que heredamos, con todas sus diferentes y sucesivas capas y procesos históricos, siendo a partir de su reconocimiento que deberíamos definir el modelo de ciudad al que aspiramos, el que sin dudas se irá actualizando en el tiempo.

Referencias bibliográficas

- Fernández, Roberto. 2007. *Obras del tiempo*. CONCENTRA. Buenos Aires.
- García Canclini, Néstor. 1997. *Imaginarios Urbanos. Serie Aniversario*. EUDEBA, Buenos Aires.
- Geertz, Clifford. 1973. *The Interpretation of Cultures*.
- Giménez, Gilberto. 2009. “Cultura Identidad y Memoria”. En: *Cuaderno Frontera Norte*. Vol. 21, Número 41. Enero-Junio. México. (Menciona el texto de Melucci, Alberto. 2001. *Challenging Codes*).
- Gnemmi, Horacio. 2004. *Aproximaciones a una teoría de la Conservación del Patrimonio Construido*. BRUJAS. Córdoba.
- Romero, José L. 2009. *La Ciudad Occidental. Culturas urbanas en Europa y América*. SIGLO XXI. Buenos Aires.