



**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SUR
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y TURISMO**

TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO

“Gestión turístico-recreativa del patrimonio ferroviario
en la localidad de Winifreda, La Pampa. Una mirada
desde las representaciones sociales”.

Tesista: Ulrich, Sabina

Director: Dr. Andrés Pinassi

Co-director: Mg. José María Zingoni

**BAHÍA BLANCA
Año 2022**

Agradecimientos

Estoy inmensamente feliz de haber logrado plasmar en esta Tesina toda la entrega y esfuerzo dedicado a la carrera, a pesar de las dificultades que fueron surgiendo a lo largo del camino. Más allá de que se trate de un logro personal, no hubiera sido posible llegar a la meta sin la colaboración de muchas personas que me acompañaron en todo momento. En primer lugar, infinitas gracias a mis familiares, Abel, Javier y Patricia, quienes me brindaron su apoyo incondicional todos estos años, supieron valorar mi sacrificio y me impulsaron a seguir en más de una oportunidad.

Quiero agradecer también a Ignacio, que se preocupó por mí y de una manera u otra manera hizo que este final del camino sea más ameno.

Por último, no puedo dejar de mencionar a mis directores, Andrés y José, y a la mejor Profesora en Letras que pude encontrar, Rocío; ellos estuvieron siempre a mi disposición y hoy les debo gran parte de los resultados obtenidos.

Finalmente, puedo decir que estoy cumpliendo uno de mis sueños más anhelados, lo cual me llena de alegría y de una gran satisfacción personal.

MUCHAS GRACIAS

Índice general

INTRODUCCIÓN	5
CAPÍTULO 1: abordaje metodológico	7
1.1. Planteamiento del problema	8
1.2. Objetivos	12
1.2.1. Objetivo general	12
1.2.2. Objetivos específicos	12
1.3. Hipótesis	12
1.4. Metodologías y técnicas	12
CAPÍTULO 2: marco de referencia	14
2.1. Marco conceptual	15
2.1.1. Representaciones sociales: distintos enfoques y conceptos	15
2.1.2. Patrimonio ferroviario: formas del progreso, espacios en retroceso	16
2.1.3. Gestión turística del patrimonio cultural: nuevas miradas y perspectivas	19
2.2. Marco histórico	22
2.2.1. Breve reseña: origen de la localidad de Winifreda y de su sistema férreo	22
CAPÍTULO 3: caracterización del área y temática de estudio	25
3.1. Localización de Winifreda y el área de estudio	26
3.2. El devenir del ferrocarril: entre procesos nacionales y locales	27
3.3. Realidad actual del complejo ferroviario	30
3.4. La actividad turística en la localidad: entre potencialidad y desarrollo efectivo	40
3.5. Entre representaciones sociales y memoria colectiva: una aproximación a la historia ferroviaria a través de referentes locales	45
3.6. La visión de los residentes y ex habitantes de Winifreda con relación al ferrocarril y el turismo	47
3.7. Planificación y gestión turística del patrimonio ferroviario desde la esfera gubernamental	56

CAPÍTULO 4: síntesis y reflexiones finales	58
4.1. Síntesis: patrimonio ferroviario, entre espacios físicos y representaciones sociales	59
4.2. Reflexiones finales.....	63
BIBLIOGRAFÍA	66
ANEXOS	74

Introducción

El sistema ferroviario nacional constituye un gran legado histórico, que conecta el presente con un pasado ligado a las ideas de progreso, crecimiento y desarrollo. En este sentido, el conjunto de componentes que forman parte del mismo, configuran parte de la identidad de numerosas ciudades y pueblos rurales.

Con relación a la arena patrimonial, si bien los valores materiales siguen estando presentes en el foco de las definiciones sobre patrimonio, en los últimos años se ha dado inicio a un cambio, a un replanteamiento, basado en valores de la identidad social, estructurada sobre la base de las representaciones y memoria colectiva de los diferentes actores vinculantes. Esta búsqueda de significados requiere la identificación de los sistemas de ideas y creencias de aquellos grupos humanos que han creado y se apropian cotidianamente de bienes y prácticas culturales. En este contexto, es posible pensar en el patrimonio como una construcción social (Prats, 1997), a partir de un proceso de selección simbólica, emocional e intelectual de bienes y prácticas culturales, que son continuamente resignificados, reapropiados y valorizados como referentes de una comunidad (UNESCO, 2003). Esta connotación se complejiza aún más, cuando se asocia la esfera patrimonial a la turística, donde a partir de esta práctica de ocio entran en juego otras dinámicas y procesos.

A partir de lo expuesto, la presente investigación propone analizar las representaciones sociales relacionadas al legado ferroviario en los diferentes actores de Winifreda (La Pampa), como base para la gestión turístico-recreativa local. Cabe destacar que no existen estudios previos en la ciudad, relativos a la revalorización del ferrocarril como patrimonio y atractivo para el turismo.

En cuanto a la estructura de la tesis, el primer capítulo desarrolla los aspectos metodológicos; el segundo, presenta el marco de referencia, dividido en una parte conceptual e histórica. El tercer capítulo aborda específicamente el área objeto de estudio, considerando el análisis de los componentes ferroviarios, las representaciones sociales asociadas y la percepción comunitaria con relación al turismo. En el cuarto capítulo se consideran la síntesis y reflexiones finales, donde se presentan unos mínimos lineamientos a futuro en materia de gestión turística del patrimonio local.

CAPÍTULO 1:



Abordaje metodológico

Planteamiento del problema

La Teoría de las Representaciones Sociales fue propuesta por Moscovici en 1961, con el objetivo de analizar la difusión del psicoanálisis en la sociedad francesa. Este autor define las representaciones sociales como un sistema de valores, ideas y prácticas que permiten al individuo orientarse y controlar el mundo social en que vive, y también facilitar la comunicación entre los miembros de una comunidad mediante códigos (Valencia y Elejabarrieta, 2007). Para Valencia-Abundiz (2007), las representaciones sociales son necesarias para profundizar los vínculos entre un sistema de conocimiento práctico y el contexto de interacción interindividual o intergrupala en una sociedad determinada. Por lo tanto, plantea su definición en una doble vía, entendiendo que representación social

“es producto y es acción. Es un producto en la medida en que los sujetos le asignan un contenido y la organizan en discursos sobre la realidad. Es también una acción, un movimiento de apropiación de la realidad a través de un proceso mental, pero en un contexto de producción colectiva, teniendo como medio de transmisión las comunicaciones compartidas” (Valencia-Abundiz, 2007: 54).

Por su parte, De Alba (2010) establece que el ser humano construye una representación social para comprender su mundo y actuar en él. Tales representaciones se elaboran a partir de otras que ha ido adquiriendo a lo largo de su vida, a través de la educación formal y familiar, de valores, creencias, mitos y leyendas. Jodelet (1986) las define como modalidades de pensamientos prácticos orientados hacia la comunicación, la comprensión y el dominio del entorno social, material e ideal, en tanto alude al conjunto de representaciones del pasado que un determinado grupo produce, conserva, elabora y transmite a través de la interacción entre sus miembros. Este vínculo con la dimensión temporal del pasado permite establecer la relación con la memoria colectiva, como parte de estas representaciones sociales, que evocan la historia de una comunidad (De Alba, 2010). En este sentido, la memoria colectiva hace referencia a lo que un grupo recuerda respecto de su historia. Desde el punto de vista de los contenidos, este concepto comprende el conjunto de imágenes, creencias y actitudes sobre hechos relevantes para el pasado de un colectivo social (Regalado de Hurtado, 2007).

Por otro lado, Burke (2011) y Malerba (2016) consideran que la memoria colectiva es una herencia de sujetos activos que viven en un mundo a partir del cual seleccionan un pasado común, con un lenguaje y símbolos determinados, situados en un ambiente compartido.

Además, es un registro dinámico donde los recuerdos se potencian y se refuerzan en el acto conjunto de recordar (Dos Santos, 2018).

A partir de lo expuesto, se puede establecer una relación estrecha entre las representaciones sociales en general y la memoria colectiva, en particular, con el patrimonio cultural, a través de las significaciones y valoraciones que la sociedad contemporánea construye en torno a ciertos elementos del pasado. Estas elaboraciones culturales erigidas en torno a ciertos bienes implican entender el patrimonio como una construcción socio-cultural y no como la mera herencia comunitaria (Prats, 2005; Smith, 2011). Dichas representaciones edificadas en torno a los componentes históricos son llevadas a cabo por ciertos agentes, con distintas lógicas y relaciones de poder que, en algunas ocasiones, evidencian escenarios de tensión y disputa (Pinassi, 2019, 2020a).

Según Prats (1997), estos procesos de patrimonialización determinan referentes simbólicos materiales y/o inmateriales que son asociados a una serie de ideas y valores esenciales y, por lo tanto, inmutables, sacralizados. En este sentido, cabe destacar que el criterio fundamental que se considera en esta investigación no es la antigüedad ni la originalidad del patrimonio, sino la faceta simbólica, es decir, la “capacidad del símbolo para expresar de forma sintética y emocionalmente efectiva una relación entre ideas y valores” (Prats, 1997: 45). Por otro lado, según Seguel (2000), hay que tener consciencia de que aparecen en escena una infinita cantidad de “microhistorias” que delatan la diversidad del cosmos cultural y social, y con ello, la territorialización del fenómeno patrimonial que, a una escala más humana, se construye a partir del entorno significativo de las personas.

En la presente tesis se aborda la categoría particular del patrimonio ferroviario. En este sentido, es importante considerar la siguiente idea desde el momento inicial:

“Entender a los espacios ferroviarios como meros contenedores de obras arquitectónicas, equipamiento e infraestructura, sería reducir el estudio a la mirada instituida del patrimonio, centrandó su indagación en los atributos de los componentes históricos. De esta manera, se comprende a los espacios ferroviarios no solo en su dimensión física, dada por el conjunto de elementos materiales que forman parte de los complejos férreos, sino también en una dimensión simbólica, en la que se (re)crean representaciones, significados, emociones y experiencias, pero también tensiones y conflictos entre los diferentes actores sociales que intervienen” (Pinassi, 2020b: 1).

En cuanto al contexto histórico, cabe destacar que las transiciones acaecidas luego de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), la devaluación de las materias primas, la sustitución de importaciones como modelo de producción, el desarrollo de medios de transporte alternativos al tren y la carencia de políticas públicas en el tema, contribuyeron al deterioro del sistema férreo en Argentina (Tartarini, 2016).

En términos generales, se observa que, a partir de mediados del siglo XX, se originó un proceso de desterritorialización, caracterizado por el abandono y la obsolescencia del ferrocarril. Esta desarticulación y desmembramiento del sistema férreo generó progresivamente nuevas formas de vinculación con este tipo de espacios, dando lugar en algunas aglomeraciones al inicio de una reterritorialización fundada sobre la base de procesos de patrimonialización de este legado industrial (Yuln, Montecelli y Carrizo, 2017). Estos mecanismos sociales de puesta en valor surgieron hacia finales del siglo XX y principios del XXI, caracterizados por la valorización de las obras arquitectónicas y equipamiento presente en los diferentes complejos férreos, generando nuevos usos y prácticas sociales innovadoras y orientadas a diferentes públicos. En este sentido, la gestión turística de dichos espacios cobra gran protagonismo, ya que promueve distintos procesos de puesta en valor turístico de estos antiguos lugares de progreso (Pinassi, 2020b).

Según Velasco González (2009:237), la gestión turística del patrimonio cultural podría definirse como “la aplicación de conocimientos específicos para la conversión de bienes del patrimonio cultural en recursos turísticos”. Los conocimientos pueden provenir de disciplinas vinculadas a diversos campos de la gestión (como la dirección de empresas, la gestión financiera o la gestión de recursos humanos), o de otras, tomando como referencia la realidad específica del turismo (como la gestión de destinos, la planificación turística, la gestión de organizaciones turísticas o la promoción turística). Para Guzmán y García (2010: 63) “la definición de gestión turística del patrimonio cultural se encuentra difuminada dentro de la gestión de patrimonio, apareciendo de forma implícita en los análisis de las relaciones entre turismo y patrimonio”. Si bien la gestión del patrimonio y la gestión turística comparten enfoques, acciones e instrumentos comunes, la característica básica que las diferencia es el uso o la funcionalidad de visita (Querol, 2010).

Para Velasco González (2009), el verdadero valor del patrimonio es que sea reconocido como valioso por los miembros de la sociedad en la que está inserto. Esta conexión permite que los bienes mantengan su capacidad simbólica y transmitan los valores de la gente a la que representan, aunque se haya modificado el uso original de los componentes históricos. En este sentido, las representaciones sociales generadas en torno a dichos elementos del pasado constituyen una fuente de información de relevancia, estableciendo una mirada alternativa a la hora de gestionar dichos espacios históricos.

Respecto al estudio de caso de la tesis, en Winifreda, en el noreste de la provincia de La Pampa, se localiza un complejo ferroviario. Sus grandes dimensiones evidencian la importancia que tuvo en sus orígenes, a principios del siglo XX. Si bien la ciudad fue fundada el 3 de abril de 1915, ya en el año 1913 comenzó a funcionar un vagón a motor que unía el incipiente pueblo con Quemú Quemú, a casi 100 km. de distancia. Con el transcurso del tiempo, diferentes causas condujeron a un inadecuado estado de conservación y obsolescencia, posteriormente llevándose a cabo algunas iniciativas de revitalización. Asimismo, este sitio guarda gran peso en los espacios subjetivos de los residentes del lugar, principalmente aquellos que vivenciaron la época de progreso de este sistema de transporte. En la escala local existe cierto interés por parte de los actores gubernamentales en revitalizar este tipo de espacios, planificando diferentes actividades de ocio en torno a ellos.

A partir de lo expuesto, la tesis propone indagar la relación entre el legado ferroviario local y las representaciones sociales de los lugareños, como base para el desarrollo de futuras estrategias de gestión turística que posibiliten asignar nuevas funciones, orientadas no solo a visitantes, sino también a residentes, y que permitan poner en valor el complejo. En este contexto, se espera dar respuesta a los siguientes interrogantes: ¿Cuál es el lugar que ocupa el patrimonio ferroviario en las representaciones sociales de la comunidad? ¿Cómo pueden éstas aportar a la gestión turística de dicho patrimonio? ¿Qué actores sociales y recursos entran en juego? ¿Es posible pensar en un uso turístico recreativo como alternativa para la puesta en valor?

1.2. Objetivos

1.2.1. Objetivo general

Analizar las representaciones sociales relacionadas al legado ferroviario en los diferentes actores de la ciudad de Winifreda (La Pampa), como base para la gestión turístico-recreativa local.

1.2.2. Objetivos específicos

- Indagar la memoria colectiva de los habitantes y ex residentes de Winifreda, vinculada a los componentes materiales e inmateriales del legado ferroviario de la localidad.
- Conocer las representaciones sociales en torno al complejo ferroviario por parte de los actores gubernamentales vinculados a la esfera turística y patrimonial en la escala local.
- Identificar los alcances y las limitaciones de la gestión turística del patrimonio en la ciudad de Winifreda.

1.3. Hipótesis

Las representaciones sociales relacionadas al legado ferroviario en los diferentes actores de la ciudad de Winifreda (La Pampa) se estructuran a partir de ideas ligadas al progreso, dinamismo y sentido de lugar, configurando un escenario propicio para el desarrollo y fortalecimiento de propuestas de gestión turístico-recreativa en dicho patrimonio local.

1.4. Metodología y técnicas

La investigación adopta una perspectiva descriptiva, lo cual significa que el investigador describe determinados fenómenos, esto es, detalla cómo son y cómo se manifiestan en diferentes contextos. En este sentido, los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos,

comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis (Danhke, 1989). En otras palabras, miden, evalúan o recolectan datos sobre diversos conceptos (variables), aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar. Por lo tanto, en esta clase de estudios la investigación debe ser capaz de definir, o al menos visualizar, qué se medirá y sobre qué o quiénes se recolectarán los datos (Hernández Sampieri *et al.*, 2003).

Por otro lado, el estudio presenta un enfoque mixto, es decir, se realiza combinando diferentes aportes, tanto de la perspectiva cuantitativa como cualitativa, con el objetivo de garantizar un análisis integral:

“Los métodos mixtos o híbridos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos tanto cuantitativos como cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio” (Hernández Sampieri *et al.*, 2014: 534).

En el trabajo de campo, la recolección de datos fue de tipo transversal y se obtuvo información a partir de técnicas cualitativas y cuantitativas, ya que se buscaba conocer la realidad y las percepciones de la comunidad local, identificar signos de valoración respecto al lugar estudiado e indagar el posicionamiento del legado ferroviario en las representaciones sociales de los agentes locales. Entre dichas técnicas se destacaron:

- Observación y relevamiento fotográfico en el terreno.
- Encuestas con preguntas de respuestas cerradas y abiertas: se aplicaron cuestionarios on line a residentes y ex habitantes de la localidad.
- Entrevistas semi-estructuradas en profundidad a informantes clave del ámbito público municipal e individuos que guardan un vínculo estrecho con el ferrocarril.

CAPÍTULO 2



Marco de referencia

2.1. Marco conceptual

2.1.1. Representaciones sociales: distintos enfoques y conceptos

Para abordar el concepto de representaciones sociales es necesario considerar sus antecedentes teóricos. De esta manera, se presentan a continuación diferentes definiciones de distintos autores que abordan la temática desde diversas aristas, algunas de ellas mencionadas en el planteamiento del problema.

Perera Pérez (2003) señala que las representaciones sociales constituyen una formación subjetiva multifacética y polimorfa, donde fenómenos de la cultura, la ideología y la pertenencia socio-estructural dejan su impronta. Al mismo tiempo, en su constitución intervienen elementos afectivos, cognitivos, simbólicos y valorativos. Esta autora en su trabajo presenta una serie de definiciones que resultan significativas para nuestra investigación. Por una parte, destaca el planteo de Moscovici (1979), quien en sus elaboraciones iniciales afirma que las representaciones sociales son:

“Una modalidad particular del conocimiento, cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos... Es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios, liberan los poderes de su imaginación... Son sistemas de valores, nociones y prácticas que proporciona a los individuos los medios para orientarse en el contexto social y material, para dominarlo” (Moscovici en Perera Pérez, 2015: 10).

Años después, Moscovici (1981) afirmaba que:

“Por representaciones sociales nosotros entendemos un conjunto de conceptos, enunciados y explicaciones originadas en la vida diaria, en el curso de las comunicaciones interindividuales. En nuestra sociedad se corresponden con los mitos y los sistemas de creencias de las sociedades tradicionales; incluso se podría decir que son la versión contemporánea del sentido común.... constructos cognitivos compartidos en la interacción social cotidiana que proveen a los individuos de un entendimiento de sentido común” (Moscovici en Perera Pérez, 2015: 10).

Siguiendo estas ideas, la autora mencionada también analiza el planteo propuesto por Jodelet (1986, 1989), quien sostiene que el concepto de representación social designa una forma de conocimiento específico, el saber del sentido común, cuyos contenidos manifiestan la operación de procesos generativos y funcionales socialmente marcados. En sentido más amplio, designa una forma de pensamiento social y, por lo tanto, considera las representaciones sociales como:

“... imágenes condensadas de un conjunto de significados; sistemas de referencia que nos permiten interpretar lo que nos sucede, e incluso dar un sentido a lo inesperado; categorías que sirven para clasificar las circunstancias, los fenómenos y a los individuos con quienes tenemos algo que ver... formas de conocimiento social que permiten interpretar la realidad cotidiana... un conocimiento práctico que forja las evidencias de nuestra realidad consensual” (Jodelet en Perera Pérez, 2015: 10).

Por otro lado, Osnaya Alarcón (2003) señala que las representaciones son, ante todo, productos socioculturales. Es decir, son productos que surgen de una sociedad determinada históricamente y su conocimiento nos permite comprender el funcionamiento de esa sociedad en un momento específico de su historia.

En relación con la definición anterior, en el campo de la sociología, Bourdieu (1979) establece una diferenciación entre cultura objetiva y cultura subjetiva. La primera se encuentra en los bienes culturales, como el patrimonio artístico, monumental, bibliográfico, religioso y las prácticas institucionalizadas, como la cultura escolar. En cambio, la cultura subjetiva se encuentra como matriz simbólica de las actividades prácticas, conductas, pensamientos y sentimientos.

Como parte integrante de las representaciones sociales, y en relación con el tema abordado en la tesis, interesa destacar especialmente la memoria colectiva. Esta es considerada según Burke (2011) y Malerba (2016) como una herencia de sujetos activos que viven en un mundo a partir del cual seleccionan un pasado común con un lenguaje y símbolos determinados, situados en un ambiente compartido. Además, es un registro dinámico donde los recuerdos se potencian y se refuerzan en el acto conjunto de recordar (Dos Santos, 2018).

Por lo planteado anteriormente, cada uno de los aportes que los diferentes autores han realizado permiten definir las representaciones sociales desde distintas aristas, que contribuyen al entendimiento del patrimonio ferroviario, su historia y potencialidad de uso, a partir de una perspectiva ligada a la subjetividad de los individuos.

2.1.2. Patrimonio ferroviario: formas del progreso, espacios en retroceso

En 1857 se puso en marcha el primer ferrocarril de la Argentina, denominado Ferrocarril Oeste, cuya locomotora (La Porteña) recorría 10 kilómetros desde la Plaza del Parque hasta el barrio de Flores, en la ciudad de Buenos Aires (López, 1995). Junto con esta

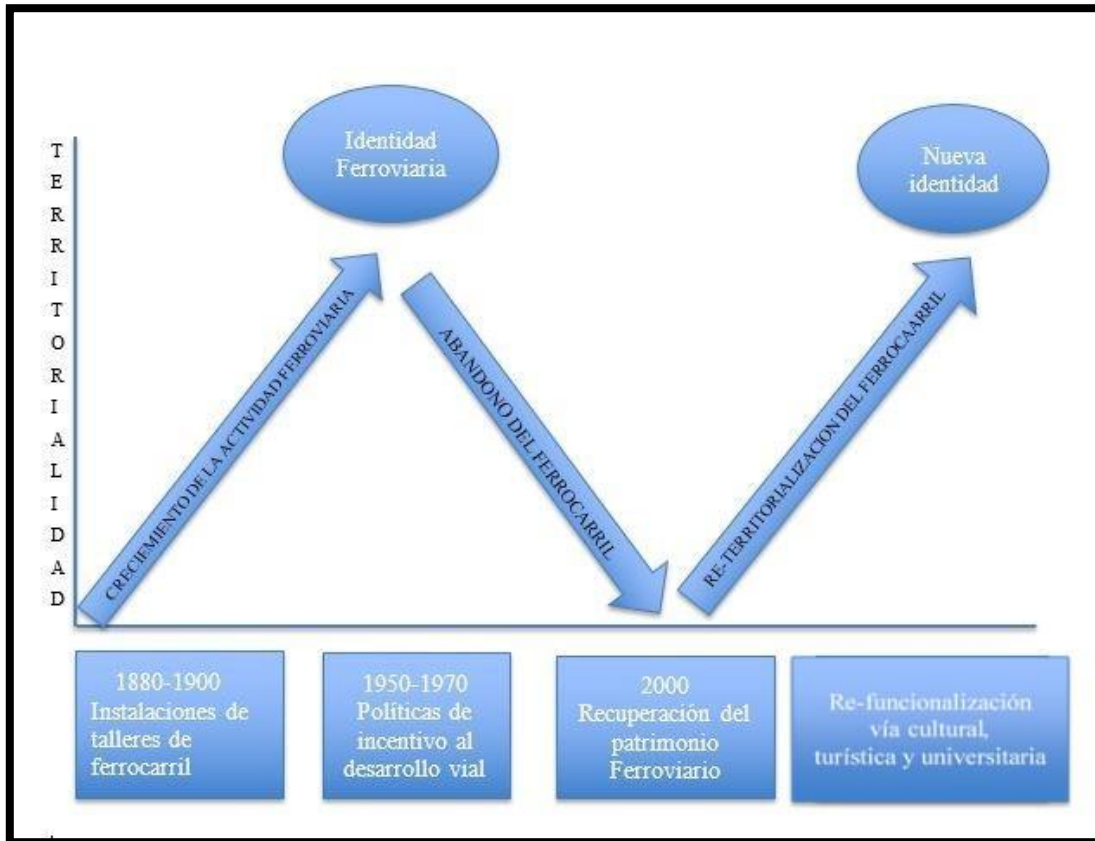
modernización del transporte terrestre, hubo grandes cambios en la economía que influyeron en el desarrollo de las localidades rurales y urbanas. Tal es así que la mayoría de los pueblos del interior del país surgieron a causa de la instalación férrea y sus dinámicas asociadas, creando distintos pueblos y parajes al margen de sus vías y erigiendo grandes complejos industriales. Esta mayor expansión se visualiza durante el período del modelo agroexportador, a finales del siglo XIX y principios del XX.

Según Ortiz (2000), el trazado de las líneas facilitaría la comunicación y el acceso a esas aglomeraciones, proporcionando dinamización comercial, turística y cultural, la integración de las ciudades menores con las más grandes y cambios socioculturales que modificaron la estructura urbana. Pero, a partir de 1976, el ferrocarril estuvo marcado por diferentes decisiones políticas que condujeron a su estancamiento y posterior levantamiento de vías y clausura de ramales. Ello se agudizó en la década de 1990 con la privatización de servicios públicos.

Ante este contexto poco alentador, se produjo un desmembramiento poblacional y este hecho contribuyó a la desestructuración del país y al opacamiento de los emprendimientos regionales. Por este motivo, el ferrocarril dejó de tener acceso a diferentes lugares como anteriormente lo hacía y, en consecuencia, cesó de cumplir el rol integrador que desempeñó por décadas y la función social que le había sido asignada (UTN-FRH¹, 2012). En este sentido, tuvo lugar un proceso de desterritorialización, que se vio acentuado en la década de 1990 debido a la privatización de los ferrocarriles. Como se observa en la Figura 1, a partir de comienzos del siglo XXI se visualiza una serie de iniciativas en las que distintas comunidades afectadas intentan revalorizar el patrimonio ferroviario, a través de distintos usos y actividades, para poder redinamizar la vida local. Paulatinamente, las nuevas prácticas desarrolladas fueron moldeando una nueva identidad cultural (Yuln, Montecelli, Carrizo, 2017).

¹ Universidad Tecnológica Nacional. Facultad Regional Haedo.

Figura 1

Procesos territoriales asociados al desarrollo ferroviario

Fuente: Yuln, M., Montecelli, F., Carrizo, S., 2017.

Analizando la Figura 1, se puede ver que, con el transcurso de los años y las diferentes decisiones del Estado, actualmente en las pequeñas aglomeraciones las actividades ligadas al ferrocarril no son las mismas que aquellas que estaban en sus comienzos. Estas han perdido su esencia original, lo que repercutió en la nueva identidad social que se encuentra en formación. La refuncionalización del patrimonio, llevada a cabo a partir del año 2000, favoreció una readaptación social y económica (Yuln, Montecelli, Carrizo, 2017). Esto permitió darles a las instalaciones un uso novedoso y, en consecuencia, generar nuevas vivencias. De esta manera, se les atribuyó un valor de identidad diferente al espacio y a los habitantes del lugar, al mismo tiempo que se intentó revalorizarlo, no solo desde una perspectiva histórica y cultural, sino también en su conceptualización como patrimonio social. De esta forma, se generaron nuevos espacios como, por ejemplo, la creación de parques en sitios abiertos, la reutilización de los galpones de acopio,

estaciones y talleres de los ferrocarriles, como centros educativos universitarios y culturales, en este último caso ligado a un uso recreativo y turístico. En este sentido, se debe considerar la gestión del patrimonio en general, y a la gestión turística en particular, en clave comunitaria, entendiendo que estos componentes históricos si bien pertenecen a un pasado y contexto determinado, deben ser puestos en valor según la demandas y exigencias sociales contemporáneas (Ballart y Tresserras, 2001).

2.1.3. Gestión turística del patrimonio cultural: nuevas miradas y perspectivas

El ferrocarril en nuestro país fue un servicio fundamental para las grandes transformaciones sociales. Con el paso del tiempo y, como consecuencia de determinadas decisiones políticas y económicas, el sistema ferroviario se degradó al punto de que en algunas localidades ya no fuera necesario su uso y, por lo tanto, se lo considerara un sistema de transporte obsoleto.

No obstante, en los últimos años su infraestructura ha tenido una gran importancia, lo que generó el interés en su refuncionalización, a partir de una adecuada gestión y a través de nuevos usos sociales.

En este sentido, se destaca el análisis que realiza Zingoni (2014) en el que sostiene que, para el fortalecimiento de los lazos patrimoniales, se requiere una política que haga partícipe a la comunidad local y a los visitantes que toman contacto con el patrimonio, para que en ambos casos haya una apropiación de los valores del objeto.

En la tesis se entiende a la gestión del patrimonio cultural como disciplina encargada de la puesta en valor de los bienes culturales, que estructuran el legado de una comunidad. Tal como plantea Pinassi (2014: 136): "... la gestión patrimonial contempla tanto a los bienes o expresiones culturales, como también a los sujetos o individuos, creadores o inductores de valor patrimonial".

En este sentido, el concepto de gestión patrimonial conlleva la idea de realizar una acción o un conjunto de acciones, para lo cual es necesario el manejo, la organización y la administración de diversos recursos (económicos, humanos, culturales, etc.), que posibiliten el cumplimiento de un fin específico (Debreczeni, 2003). Hernández (2002), por su parte, establece estrategias de gestión del patrimonio que versan en torno a la

planificación, organización, comunicación, control y evaluación de las acciones llevadas a cabo.

En relación con lo mencionado y enfatizando el vínculo patrimonio-turismo, es necesario hacer referencia a la gestión turística del patrimonio. Esta puede definirse como “la aplicación de conocimientos específicos para la conversión de bienes de patrimonio cultural en recursos turísticos” (Velasco González, 2009: 238). Dichos conocimientos pueden provenir tanto de diferentes áreas vinculadas a diversos campos de la gestión (como la dirección de empresas, la gestión financiera o la gestión de recursos humanos), como de otras que tomen como referencia la realidad específica del turismo (como la gestión de destinos, la planificación turística, la gestión de organizaciones turísticas o la promoción turística) (Velasco González, 2009).

A partir de la articulación de los conceptos presentados, en la tesis se propone adoptar un “enfoque integral de gestión” (Pinassi, 2015). Desde esta perspectiva, se establece que es posible identificar las necesidades y los deseos de la población local con el fin de transformar la realidad patrimonial. Cabe destacar que la participación de los diferentes actores sociales que intervienen en el proceso de gestión (tanto del ámbito gubernamental y no gubernamental) es fundamental para lograr dicho propósito. Estos agentes deben tener participación real y tangible en las tareas de gestión, es decir, su intervención no debe ser una formalidad como parte del proceso, sino que debe ser visible su función y su configuración en sujetos activos del mecanismo en cuestión.

También se requiere de un desarrollo ordenado de las diferentes actividades/etapas durante todo el proceso, con base en la realidad contextual dinámica. En este sentido, dicha gestión deberá articular tanto el espacio material y los espacios subjetivos de los pobladores (Pinassi, 2015). En consonancia con el planteo anterior, Velasco González (2009: 251) considera que “resulta necesario que las iniciativas propuestas posibiliten la reinversión de los recursos económicos obtenidos, a través de la prestación de determinados servicios, en el mantenimiento del propio patrimonio cultural”.

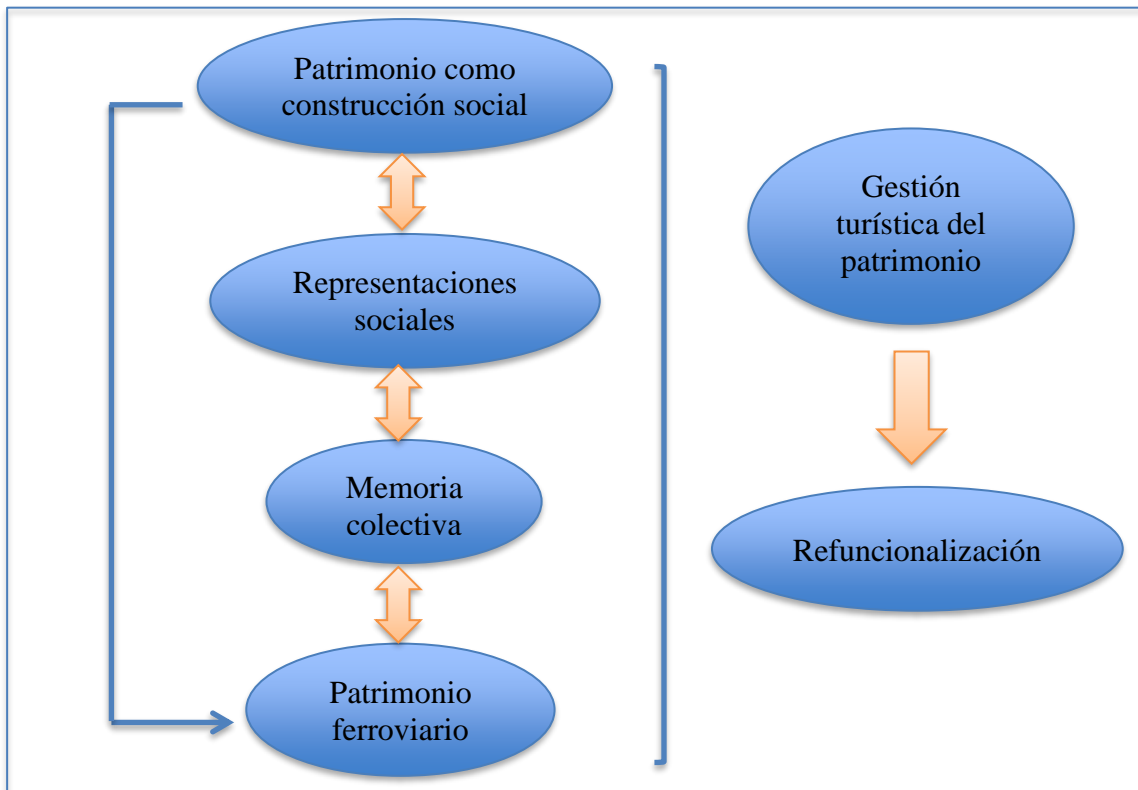
Tal como se ha señalado, la presencia del ferrocarril en nuestro país cumplió una importante función social desde sus inicios hasta el período de su decadencia, marcada por un contexto político y económico poco favorable. Sin embargo, los fuertes lazos afectivos por parte de la población en relación a estos lugares contribuyeron en algunos

casos a llevar a cabo procesos de refuncionalización de estos sectores y a constituir, en consecuencia, espacios de encuentro para los individuos. En este sentido, es necesaria una gestión patrimonial y turística pensada desde una mirada integral (Pinassi, 2015) que contemple tanto los requerimientos de los habitantes, en primera instancia, para luego atender las demandas de los visitantes, ello en vinculación con los demás agentes intervinientes en los mecanismos de activación del patrimonio.

De acuerdo a lo analizado en el marco de referencia conceptual (Figura 2), el patrimonio es entendido como una construcción sociocultural, en el que las representaciones sociales constituyen una pieza clave para su estructuración. Como parte de estas representaciones se destaca la memoria colectiva que, en el caso de estudio indagado, se asocia al legado ferroviario. Desde esta mirada, los nuevos enfoques en la gestión turística del patrimonio constituyen una vía para la refuncionalización de estos componentes históricos desde la perspectiva de la subjetividad social.

Figura 2

Síntesis marco conceptual



Fuente: Ulrich, S., 2021.

2.2. Marco histórico

2.2.1. Breve reseña: origen de la localidad de Winifreda y de su sistema férreo

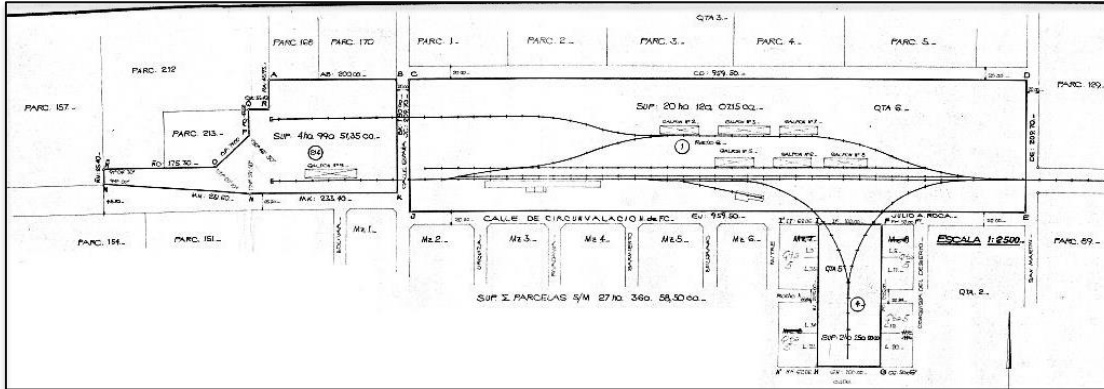
Winifreda se encuentra en el departamento de Conhelo (La Pampa), a 50 kilómetros de Santa Rosa, capital provincial. Está situada dentro de una amplia zona que los indios araucanos llamaron Luan Mapú, que quiere decir “tierra del guanaco”. Luego se conoció como Colonia Drysdale (Frangolini, 2005).

Drysdale, que era suscriptor de leyes, el 5 y 16 de octubre de 1876 adquirió extensiones de campos por títulos otorgados y aprobados por la Nación. El campo medía cuatro leguas (20 kilómetros) de frente al norte, por seis (30 kilómetros) de frente al sur, formando un rectángulo. Se le adjudicaron los lotes 17, 18, 23 y 24 de la fracción A y los lotes 3 y 4 de la fracción D, todos en la fracción II, de acuerdo con los planos a cargo del Ingeniero Tomás Dodd y aprobado por la Nación el 3 de junio de 1885 (Pellegrino, 2010).

En 1893, cuando falleció el Sr. Drysdale, los títulos de propiedad fueron heredados por su hijo, José Norman Drysdale. Una vez instalado el ferrocarril, decidió alquilar las tierras mientras se producía el trazado del pueblo, que se llamó Winifreda por ser Winifred el nombre de una hija de José Drysdale (Frangolini, 2005).

Según Pellegrino (2016), Winifreda comenzó a constituirse como pueblo en 1915, con la llegada del tren y la inauguración oficial de la estación, a principios de ese año. En 1927 se fundó el edificio municipal y con ello la localidad adquirió una nueva importancia urbana. Luego comenzó la construcción de distintas obras, como la escuela, la policía, el club, distintos comercios, la cooperativa, entre otras. A continuación, en la Figura 3 se detalla el plano del avance en la construcción de la localidad en torno al ferrocarril.

Figura 3

Plano del ferrocarril, año 1978

Fuente: Catastro, 1978.

Los primeros inmigrantes fueron principalmente italianos, españoles y alemanes del Volga. Este último grupo inmigratorio era especialmente esperado, por ser los alemanes calificados como campesinos trabajadores de la tierra, honestos y que iban a responder al modelo agroexportador sobre la base de políticas positivistas (Valerio, 2008).

En Winifreda, las misiones salesianas se establecieron antes que la iglesia católica. En la zona de la Colonia San José se dice que, en 1910, los alemanes del Volga fueron los promotores de instalar la congregación salesiana y el templo, dispuestos a atender una amplia zona rural en la cual no había sacerdotes (Valerio, 2008).

La localidad era caracterizada por sus pobladores como “una campiña prodigiosa” y de “progreso”. Al mismo tiempo, se considera en la memoria del pueblo a los indígenas como originarios dueños de las tierras y primeros pobladores, realidad que da cuenta del conflicto de acceso y tenencia de la tierra (Valerio, 2008).

La instalación del ferrocarril y de la estación fue decisiva para el desarrollo y la consolidación del poblado. El primer tren ya había corrido en 1913 (Pérez, 1985), pero era solo un motor con vagón que unía el lugar con Quemú Quemú. En ese tiempo comenzó a construirse el edificio definitivo de la estación, con su andén y el resto de la infraestructura complementaria. Tan importante era el ferrocarril que, en sus comienzos y durante mucho tiempo, era el único medio que abastecía al pueblo de mercadería (Valerio, 2008).

Con el tiempo el ferrocarril fue cambiando sus concesiones, tal es así que en el gobierno de Juan Domingo Perón (1948) se nacionalizaron varios ramales que, hasta ese momento, eran de capitales británicos y administrados por la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos (UTN-FRH, 2012).

Durante este período, el sistema ferroviario argentino llegó a su auge, siendo el más grande de América Latina, con 47.000 kilómetros de extensión de vías. Con el tiempo, a causa del transporte automotor, entre otras, se fueron desactivando e incluso levantando ramales enteros. Dado que, durante la presidencia de Arturo Frondizi (1961) se puso en práctica el llamado Plan Larkin, el cual consistía en la renovación de vías y material rodante, lo cual generaba un presupuesto que el país no estaba dispuesto a enfrentar. Generando así una larga serie de cancelaciones y levantamiento de vías (UTN-FRH, 2012).

Posteriormente, la privatización de Ferrocarriles Argentinos, como principal reforma neoliberal del presidente Carlos Saúl Menem en 1991, constituyó otra de las causas de su deterioro. Como consecuencia, el ramal de Winifreda fue adjudicado a la empresa Ferroexpreso Pampeano, cuya actividad se vio suspendida en el año 2001 (UTN-FRH, 2012).

Aunque el ferrocarril tuvo sus años de gloria a fines del siglo XX, el desmantelamiento del sistema ferroviario avanzó sin pausa. Los ramales de transporte de cargas y pasajeros, que se habían expandido durante la primera mitad del siglo, fueron cerrando paulatinamente hasta quedar reducidos a pequeños centros, generalmente urbanos e interurbanos (Damín y Aldao, 2015).

En el contexto de estas dinámicas, que se fueron reflejando en la escala local, Winifreda devine hoy en día en una localidad sobresaliente dentro de la microrregión del centro-este de la provincia de La Pampa y, aunque su vida y dependencia se crearon a partir de la llegada del ferrocarril, en el presente no cuenta con este servicio, al igual que gran parte de las pequeñas ciudades y pueblos rurales de Argentina.

CAPÍTULO 3



Análisis del área y temática de estudio

3. Caracterización del área de estudio

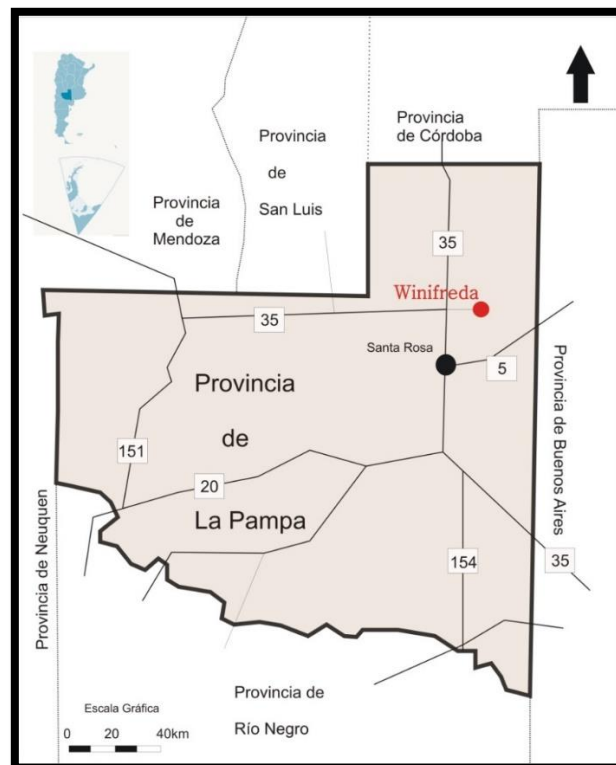
3.1. Localización de Winifreda y del área de estudio

Winifreda se encuentra situada en el Departamento de Conhelo, al noreste de la provincia de La Pampa, aproximadamente a 45 kilómetros de Santa Rosa (Figura 4). Si bien no es cabecera de distrito, constituye la ciudad más grande, con 3.222 habitantes (INDEC, 2010), promedio que se ha mantenido en los últimos tres censos.

La accesibilidad a la ciudad es pavimentada y se encuentra dada por la intersección de la Ruta Nacional 35 y la Ruta Provincial 9. Respecto a la actividad económica principal, la misma es la producción agro-granadera. El turismo no se refleja como una práctica arraigada en la región, sino que aparece de modo incipiente a partir de ciertas modalidades y actividades, en particular, aquellas asociadas al espacio urbano, principalmente en la ciudad de Santa Rosa.

Figura 4

Ubicación de Winifreda en la provincia de La Pampa



Fuente: Ulrich, S., 2021 sobre la base de <https://www.lapampa.gob.ar>.

En el contexto de su fundación, en el año 1915, comenzaron a construirse las instalaciones ferroviarias. Años más tarde, en 1923, se puso en marcha el edificio municipal y dio inicio a la edificación de diferentes instituciones, tales como la escuela, la policía, el club, la cooperativa, entre otras. Al mismo tiempo, se produjo el asentamiento de inmigrantes en la región, mayormente de procedencia europea.

El complejo Ferroviario, que constituye el área de estudio, se localiza en el sector norte del espacio urbano, a dos cuadras de la plaza central, comprendido entre los pasos niveles de las calles San Martín-Raúl Alfonsín y España-Oscar Armengol. En la Figura 5 se presenta una imagen satelital de la zona mencionada en el contexto urbano local.

Figura 5
Área de estudio



Fuente: Ulrich, S., 2021, sobre la base de Satellites.Pro.

3.2. El devenir del ferrocarril: entre procesos nacionales y locales

En 1920 Winifreda era un asentamiento que contaba con una población de 1.047 habitantes (INDEC, 2021). Junto con el proceso de instalación y crecimiento del

ferrocarril, ello en el contexto del modelo agroexportador, la localidad fue creciendo paulatinamente hasta el día de hoy, que cuenta con un total de 3.222 residentes (INDEC, 2010).

El tren tuvo un rol fundamental para la sociedad y la economía, no solo para el transporte de pasajeros y carga, sino también en el poblamiento y en la dinámica productiva. El complejo ferroviario produjo cambios en la vida y en las perspectivas de la comunidad. Gracias a su instalación, los pequeños productores pudieron ampliar sus mercados: dado que la explotación y la provisión de materias primas se vieron facilitadas, bajaron los costos de traslado. Por lo tanto, se produjo un aceleramiento en la dinámica productiva y comercial y un incremento en las construcciones de edificios y en la infraestructura del pueblo.

La relación entre el ferrocarril y la exportación agrícola produjo un crecimiento significativo de la localidad, como también de su configuración espacial, a partir de las vías que atravesaban la trama del poblado. Los empleados y sus familiares se fueron radicando en distintos sectores aledaños al predio ferroviario.

Progresivamente, la economía se concentró casi exclusivamente en el trabajo del campo y las actividades relacionadas con el sistema de transporte por tren. Winifreda creció con la inmigración, motivo por el cual en los primeros años se manifestó en el pueblo una intensa vida social, acompañada de la apertura de un club y otras instituciones.

Si bien logró alcanzar su época de auge, a mediados del siglo XX comenzó un proceso de obsolescencia y deterioro del sistema férreo, que se agudizó a principios de la década de 1990. Los ferrocarriles estatales se vieron afectados por el proceso nacional de privatizaciones y reestructuraciones de grandes empresas de servicio, que se estaba llevando a cabo durante ese mismo período.

Según la entrevista realizada a Juan Melado (2017), gerente de la Cooperativa General de Granos de Winifreda, en sus inicios el trazado de las vías fue una unificación territorial bajo el control del Estado nacional y la estrategia agroexportadora de desarrollo, que tuvo un gran impacto en la escala local. En esta etapa de expansión, el gobierno de turno alentó el desarrollo de empresas ferroviarias privadas mediante el otorgamiento de diversos beneficios para la construcción y explotación de los ramales. Sin embargo, la crisis de

1930 marcó con claridad los límites del patrón de acumulación agroexportador y condicionó una reformulación de las relaciones entre el Estado, las empresas ferroviarias y los usuarios del ferrocarril. Luego de un tiempo y en el marco de una rápida expansión e intervención pública en la economía, se inició una política de nacionalización de las líneas ferroviarias, que culminaría en 1947, con la estatización de todo el sistema férreo, mediante la compra de los ramales a sus propietarios privados (Felder, 2009).

Desde la década de 1960, el transporte automotor comenzó a ocupar un lugar importante y el ferrocarril inició su lenta declinación al ritmo de planes de ajuste del sector, levantamiento de ramales, desfinanciamiento y la caída de las cargas y del número de pasajeros transportados. La decadencia se aceleró marcadamente a partir de la dictadura militar de 1955, donde se implementó la reducción de la red a través del llamado “Plan Larkin”, motivo por el cual varias líneas y ramales cerraron. En 1959, durante la presidencia de Arturo Frondizi, la red ferroviaria había disminuido y se despidieron aproximadamente a 6.000 trabajadores, se levantaron vías y se vendieron terrenos e infraestructura (Felder, 2009).

En la etapa inicial del gobierno de Raúl Alfonsín, los crecientes desequilibrios fiscales y macroeconómicos aceleraron su descapitalización y deterioro. Por otro lado, Carlos Menem asumió la presidencia en julio de 1989 y explicó en el discurso presidencial que el gasto público excesivo y la ineficiencia del Estado eran las principales causas de la inestabilidad y del estancamiento económico. Por lo tanto, la privatización era la solución de fondo, necesaria para enfrentar la crítica situación imperante y reordenar la economía (Felder, 2009).

Estos factores condujeron a la desactivación de las líneas férreas y trajo como consecuencia el abandono de numerosos predios ferroviarios y el deterioro de las estaciones. En efecto, si bien la actividad perdió paulatinamente su importancia, el patrimonio heredado es muy significativo (Ferrari, 2006).

Estas características, que muestran la evolución de un sistema de movilidad clave para el desarrollo territorial en Argentina, se ven igualmente representadas en Winifreda, que pasó de un momento de auge y gran relevancia a un estancamiento notorio, producto de diversos procesos económicos y sociales.

3.3. Realidad actual del complejo ferroviario²

Como se observa en la imagen satelital presentada a continuación (Figura 5), el complejo del ferrocarril está compuesto por un equipamiento diverso y por infraestructura e instalaciones distintivas, características de este tipo de transporte.

Figura 5
Componentes y espacios que integran el predio del ferrocarril



Fuente: Ulrich, S., 2021, en base a Satellites.Pro.

Como se puede observar en la Figura 5, en el centro del predio del ferrocarril se encuentran los **galpones de acopio**, donde se guardaba la materia prima (marcados en color verde). Actualmente, siguen vigentes cinco construcciones donde se descargaban las mercaderías cuando llegaba el tren. Algunos de ellos, luego fueron alquilados por particulares o cedidos en comodato al Municipio. Por otro lado, también se puede identificar la playa de maniobras, una balanza y silos, que era otra forma de almacenamiento de granos. Los vehículos ingresaban por un ramal desviado de la red principal. En el interior de uno de los galpones, se encontraban las instalaciones adecuadas para la reparación de vagones y locomotoras, ya que contaba con fosas, grúas, elementos de herrería y materiales de carpintería.

En otro sector, ubicado sobre el lado izquierdo de los anteriormente mencionados, se encontraba el galpón para guardar las herramientas de trabajo (remarcado en amarillo).

² Los datos que permiten caracterizar el predio ferroviario fueron obtenidos a partir del trabajo de campo, principalmente mediante la realización de entrevistas a informantes clave.

Su función específica fue el almacenaje de herramientas y maquinarias que utilizaban los empleados del lugar. Su aspecto es de planta rectangular y de un tamaño inferior al de los galpones de almacenamiento. En ambos casos, las cubiertas son a dos aguas y se emplearon construcciones totalmente prefabricadas en chapa, con una estructura resistente de hierro. La iluminación provenía de ventanas corridas, con marquetería de hierro y vidrios repartidos. En la actualidad, tanto los galpones, los silos y la balanza son utilizados por Colombo y Magliano S. A. (consignatario de agricultura y ganadería).

En la entrevista realizada al Sr. Melado (2017), vinculado a la labor en los galpones de acopio, también se destacaba el trabajo de los bolseros y pulseadores (Figura 6); los primeros realizaban su labor en la parte inferior del carro, mientras que los segundos colocaban sobre el lomo del “hombreador” la bolsa, que luego era transportada hacia el interior del galpón para alcanzarla al estibador. Éste se encargaba de acomodar las bolsas de manera que las cargas se mantuvieran firmes cuando llegaran a alturas equivalentes a 26 o 30 bolsas. Cada trabajador era abastecido por cuatro o cinco compañeros que, una vez que la estiba alcanzaba cierta altura, debían subir por medio de un tablón inclinado (el burro). Los bolseros realizaban una labor diaria de entre 10 y 12 horas. Algunos trabajaban solamente en épocas de cosecha y luego se dedicaban a otras tareas, como la esquila o las hachadas en los montes de caldén. Pero existieron también quienes seguían trabajando en el galpón por temporadas largas, acomodando, limpiando, juntando las bolsas vacías, colocando raticidas para combatir roedores, entre otras tareas. En verano el calor llegaba a extremos de 41°, pero no detenía el ritmo de trabajo y los bolseros debían terminar la tarea antes de la caída del sol.

Figura 6

Bolseros de Winifreda en los galpones

Fuente: Melado, J., 2017.

Por otro lado, actualmente también se puede identificar como parte de la infraestructura del lugar, el **tendido de las vías** (Figura 7). Éste adicionado a las construcciones subsidiarias generaron cambios en la estructura urbana de Winifreda, lo cual propició el crecimiento de nuevos sectores y barrios. La ubicación de los ramales ferroviarios constituyó un límite urbano que generó núcleos habitacionales distintos: desde las vías hacia el sur, fue el espacio en torno al cual se configuró el barrio donde se instalaban la mayoría de los inmigrantes que llegaban de las zonas cercanas, que iban instalando pequeños almacenes, panaderías, entre otros comercios; y desde el tendido de las vías hacia el norte, se ubicaba un barrio conformado por empleados no jerárquicos y operarios de los talleres del ferrocarril.

Figura 7
Tendido de vías



Fuente: Ulrich, S., 2021.

La **estación** (Figura 8 y Figura 9), que se encuentra situada en la Av. Raúl Alfonsín, entre Rivadavia y Faustino Sarmiento, replica una tipología arquitectónica consolidada en sus aspectos funcionales. Este lugar albergaba a los pasajeros que tomaban el tren, era oficina de mensajerías, despacho de encomiendas y, además, vivienda del jefe de estación. Si se observa el diseño del edificio, se puede constatar una arquitectura funcionalista, despojada de cualquier ornamento. En la vista frontal, su principal característica es la simetría, caracterizada por una composición austera en la planta y en la fachada, representada por la jerarquización de los espacios presentados formalmente a partir de un espacio central, de mayor altura, y espacios secundarios, de menor escala. En el sector del andén había una galería abierta, destinada al uso de los pasajeros que llegaban a destino o partían viaje hacia otras localidades.

En la actualidad, la estación se presenta en adecuadas condiciones, producto del proceso de refuncionalización que se llevó a cabo hace unos años y que dio lugar a la Casa de la Cultura. Ésta se desarrolla bajo la tutela administrativa municipal.

Figura 8

Estación del ferrocarril (fachada)



Fuente: Ulrich, S., 2021.

Figura 9

Estación del ferrocarril (sector del andén)



Fuente: Ulrich, S., 2021.

En relación con los materiales de construcción, en la cara exterior se combina el ladrillo visto con el revoque símil piedra. El interior de esta cubierta está revestido por un cielorraso decorado con flores y molduras, y los pisos flotantes de madera apoyados sobre muros de mampostería. Las rejillas de hierro fórmicas son parte del sistema de ventilación y tienen una finalidad decorativa. Por último, sus ventanas son de vidrio repartido y cuenta con postigos ciegos fabricados en madera. Cabe destacar que el edificio no tuvo reformas notables desde aquel entonces, sino arreglos superficiales.

La **antigua casa del guarda del Ferrocarril** (Figura 10 y Figura 11) es una renovada casona ubicada en Av. Pte. Raúl Alfonsín esquina España, frente a la primera rotonda, entrando por el acceso a Winifreda desde Ruta Nacional 35, refuncionalizada como museo desde 1996. En dicho año, un grupo conformado por vecinos que apoyaban y organizaban diferentes eventos y acciones culturales en la localidad, junto a la intendente Adriana García, gestionaron la creación de un museo que documentara, revalorizara, conservara y difundiera el patrimonio cultural de Winifreda. La fecha elegida para su fundación fue el 8 de noviembre de 1996, en homenaje al “Día Nacional del Patrimonio Natural y Cultural Argentino”, que se conmemora en nuestro país desde 1990.

Según la entrevista realizada a Claudia Visbeek (2021), encargada del Museo, el edificio es visitado frecuentemente por vecinos de la localidad, estudiantes de nivel inicial, primario y secundario de los diferentes centros educativos de la ciudad y alrededores, incluso de escuelas rurales. En su recorrido, los visitantes pueden viajar a la vida de antaño, desde los primeros pueblos originarios hasta la historia de sus propias abuelas y abuelos. El edificio cuenta con tres salas de exhibición con diferentes temáticas: en la primera, se encuentran elementos utilizados para el ocio y el entretenimiento de los primeros habitantes del pueblo; en el segundo salón, se puede apreciar el destacado rol que tuvo el ferrocarril en la localidad; y la tercera sala, de mayor dimensión que las anteriores, es mixta: en una mitad están montados los elementos de una típica cocina de entre los años 1940 y 1950, y en la otra, se exhiben diferentes herramientas fabricadas y utilizadas por los pobladores originarios.

Figura 10

Salón del ocio y el entretenimiento



Fuente: Ulrich, S., 2021.

Figura 11

Fachada posterior



Fuente: Ulrich, S., 2021.

Otro elemento fundamental para el funcionamiento del ferrocarril era la **bomba de agua** (Figura 12), que era un depósito construido con estructuras de hierro y que estaba elevada

sobre pilares de mampostería. Gracias a su conexión a un gran tanque, abastecía las dependencias de servicio del edificio sanitario y suministraba agua a las locomotoras a vapor.

Figura 12

Bomba de agua

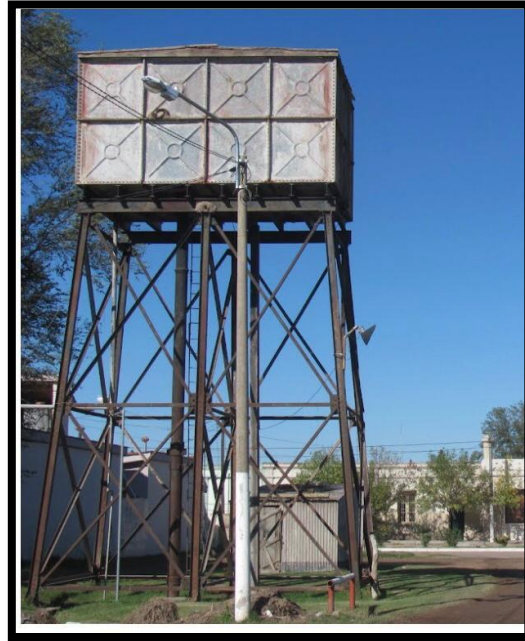


Fuente: Ulrich, S., 2021.

Para cubrir la demanda de agua en los talleres y la colonia ferroviaria, se instaló una **torre de hierro** (Figura 13) de estructura metálica, con un tanque con capacidad para un millón de litros. Cuando se realizó el tendido de la red pública de agua en la localidad, el tanque se utilizó para el camión regador. Por razones de seguridad, se lo restauró manteniendo la misma estructura de la época.

Figura 13

Torre de hierro



Fuente: Ulrich, S., 2021.

Como parte del proceso de refuncionalización, en el predio del ferrocarril se instaló un **circuito de la salud** (Figura 14). Este nuevo espacio está orientado a la realización de ejercicio físico y entretenimiento. Las estructuras colocadas se realizaron con mano de obra municipal, reciclando material de descarte, como perfiles de hierro, neumáticos y maderas viejas. Además de los elementos para realizar ejercicios, también hay juegos infantiles y bancos para sentarse. Es un sitio deportivo y recreativo, un lugar de encuentro y entrenamiento con propuestas para todas las edades.

Figura 14

Circuito de la Salud



Fuente: Ulrich, S., 2021.

Tal como se ha mencionado anteriormente, a partir de la desactivación de las líneas férreas se redujo esta actividad y, en efecto, gran cantidad de terrenos estatales fueron loteados y sorteados a habitantes del pueblo para construcciones privadas (Figura 15): la gran mayoría de ellas ahora son casas de familias y solo hay dos galpones donde sus propietarios guardan maquinarias agrícolas.

Figura 15

Construcciones privadas



Fuente: Ulrich, S., 2021.

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, a pesar del deterioro en gran parte como consecuencia del paso del tiempo, aún se mantienen las cualidades constructivas y las formas originales del lugar. Actualmente, el tren no está en funcionamiento, pero el predio conserva la fisonomía general, y tanto la balanza como los galpones y los silos son utilizados. La dinámica que generaba el tren en el territorio quedó perdida en el tiempo, pero la memoria colectiva en las representaciones sociales de los residentes aún sigue vigente, como se verá más adelante. En síntesis, el paisaje mantiene sus edificios originales, algunos en estado de abandono, como por ejemplo el galpón donde se guardaban las herramientas, uno de los silos y la playa de maniobra; aunque otros en funcionamiento, como es el caso de la estación reutilizada como Casa de la cultura, la antigua casa del guardia como museo, el circuito de la salud y otras construcciones privadas que forman parte del entorno urbano.

Para finalizar, cabe destacar que este apartado forma un valioso testimonio de los vecinos de la localidad de Winifreda, a saber, Melado (2017) y Guinter (2017), y de la encargada de la Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Winifreda, Claudia Visbeek (2021), quienes se desempeñaron como informantes clave en la investigación y aportaron datos de especial relevancia para el estudio de caso.

3.4. La actividad turística en la localidad: entre potencialidad y desarrollo efectivo

En el presente apartado se indaga acerca de la realidad turística en la localidad a partir de las voces de los actores gubernamentales, para dar cuenta de los atractivos valorizados para el turismo, del equipamiento y de la infraestructura que configuran la oferta local. En este contexto, en primer lugar, se realizaron entrevistas no estructuradas a informantes clave, Claudia Visbeek y Claudia Sorba, encargadas de la Secretaría de Cultura de la Municipalidad de Winifreda; y, en segunda instancia, se analizaron diversos folletos brindados por ambas informantes, sumado a la consulta de la página web oficial del Municipio.

En cuanto a la existencia de un área de turismo en el ámbito público municipal, que se encargue de la planificación y gestión turística en el distrito, Visbeek (2021) sostiene que no hay un sector específico que se aboque a esta tarea, sino que desde la Secretaría de Cultura se llevan a cabo las iniciativas vinculadas al tema. Esto denota la acotada relevancia otorgada a dicha actividad de ocio, en un departamento en el que la práctica económica por excelencia es la agrícola-ganadera.

Con relación a los recursos turístico recreativos, la ciudad de Winifreda alberga diferentes atractivos. Según lo expresado por las referentes, entre estos se distinguen los espacios verdes, los centros culturales, bares-confiterías y la Fiesta Provincial del Mate, que resulta de especial interés para los visitantes de poblados aledaños. Con respecto a los atractivos culturales, se puede mencionar el “Museo Histórico Municipal”, donde funcionaba la antigua casa del guarda y la estación de tren, hoy en día Casa de la Cultura. A pesar de que el complejo ferroviario presenta características relevantes que lo podrían activar como recurso emblema en la escala local, este no es valorado como tal desde la gestión gubernamental. Sin embargo, la pista de salud que forma parte del predio, sí representa un espacio de recreación y de gran uso social. Por lo tanto, se puede sostener que una articulación entre ambos sitios sería fructífera para el desarrollo de nuevas propuestas turístico-recreativas para la comunidad y los visitantes.

En cuanto a los espacios verdes y lugares recreativos, las entrevistadas destacaron: el Circuito de la Salud, integrado en el predio ferroviario; la plaza San Martín, en el centro de la localidad; y el Vivero Municipal Ernesto Lucero, ubicado al oeste del cruce de la Ruta Nacional 35 y Provincial 10. Con relación a este último, el lugar se encuentra cubierto de árboles y varios asadores, dispone de servicios para pasar el día (cuenta con sanitarios, luz, agua potable y también zona de acampe para contingentes). En el mismo predio, a principios del año 2021, el municipio comenzó la construcción de un parque acuático infantil que, una vez finalizado, contará con seis piletas, toboganes de altura y dos fuentes de agua.

Por otro lado, desde el año 2003 en la localidad se realiza un evento conocido como la Fiesta Provincial del Mate (Figura 16), distinguido a nivel regional desde 2018. Este festival se lleva a cabo de forma anual, un fin de semana del mes de noviembre, en el

Vivero Municipal Ernesto Lucero. Se caracteriza por la presentación de reconocidos grupos musicales, tanto locales, regionales como nacionales.

Figura 16

Flyer de la Fiesta Provincial del Mate



Fuente: diariotextual.com, 2019.

En el contexto de la política turística de la provincia de La Pampa, Winifreda se enmarca en la región turística “Tierra del Cawell” (Figura 17). Entre los recursos con los que cuenta esta área, según la Secretaría de Turismo provincial (2021), se pueden mencionar: las aguas termales, el campo y las actividades relacionadas con las tareas ecuestres, de donde proviene su denominación. Esta región se enmarca en el norte de La Pampa y se conforma por las localidades de Rancul, Realicó, Bernardo Larroudé, Falucho, Intendente Alvear, Ingeniero Luiggi, Eduardo Castex, Winifreda, Colonia Barón, Quemú Quemú y General Pico, siendo esta última la ciudad más importante de la zona. Según expresa el organismo oficial, la región se destaca por “ser fértil, de horizontes amplios, verdes paisajes y arraigadas tradiciones que hacen posible el contraste entre naturaleza y cultura” (Secretaría de Turismo de La Pampa, 2021).

Dentro del equipamiento de esparcimiento, se puede mencionar la Biblioteca Faustino Domingo Sarmiento y el Club Deportivo Winifreda, con sus respectivas instalaciones, un grupo de teatro, escuela de fútbol, peñas folklóricas, grupo de scout, gimnasio, polideportivo y pista de atletismo.

En relación a la infraestructura de transporte, la ciudad dispone de una terminal de ómnibus en donde se comercializa el servicio a pasajeros y encomiendas. A esta misma unidad arriban diversas empresas de transporte de larga distancia, en una amplia variedad de horarios, entre ellas: Vía Bariloche, El Valle, Andesmar, Vía Tac, Trammat, las cuales conectan la ciudad con Santa Rosa. A su vez, existen compañías locales particulares que ofrecen el servicio puerta a puerta, principalmente a las localidades de Santa Rosa y General Pico, debido a su cercanía.

Respecto a la demanda turístico-recreativa, cabe precisar que, desde la Secretaría de Cultura municipal, no se han desarrollado estudios que permitan trazar un perfil genérico del consumidor turístico. Sin embargo, a partir del aporte realizado por las referentes del ámbito público y de la entrevista realizada a Natalia Benítez (2021), encargada del hotel de Winifreda, se puede afirmar que la localidad constituye una puerta de acceso a diferentes regiones de Argentina, permitiendo conectar las regiones: Patagónica, Cuyo y Pampeana. En este sentido, Benítez (2021) también afirma que el perfil de la demanda actual y el movimiento de los flujos turísticos se constituye por comisionistas y visitantes que realizan alguna práctica de turismo rural en la zona y, mayoritariamente, turistas que utilizan la ciudad como escala, dada su ubicación en el centro del país, para continuar viaje hacia diferentes destinos.

A partir de lo analizado en este apartado, se puede concluir que, si bien Winifreda está situada en un lugar estratégico y cuenta con una oferta básica, óptima y acorde al flujo de visitantes que recibe, se considera prioritario y necesario el acompañamiento y la gestión por parte de los diferentes actores gubernamentales, para potenciar el uso social de visita del patrimonio local en general y del complejo ferroviario en particular.

3.5. Entre representaciones sociales y memoria colectiva: una aproximación a la historia ferroviaria a través de referentes locales

Una de las actividades desarrolladas en el trabajo de campo consistió en la realización de entrevistas a referentes del sector ferroviario en la escala local, para lograr una aproximación a las representaciones sociales que se elaboran a partir de las vivencias adquiridas con respecto al ferrocarril (Anexo I).

Teniendo en cuenta que los habitantes construyen la historia local y que sus experiencias generan en ellos recuerdos que reflejan las interacciones con el entorno, estas narrativas permiten comprender el lado simbólico de la cultura, es decir, la sociabilidad cotidiana a través del espacio vivido, de los propios entrevistados en este caso.

Rememorando la historia del pueblo, Juan Melado (2017), vecino del sector ferroviario, manifestó en la entrevista realizada que unos años antes de la fundación de Winifreda se realizaban concesiones de tierras a extranjeros, las cuales consistían en ofrecer de manera gratuita dos leguas a ambos lados de las vías para futuras construcciones; por este motivo, Drysdale, fundador de la localidad, era dueño de gran parte de los terrenos.

Según relató Alberto Gatica (2021), ex jefe de la estación del ferrocarril, el servicio de transporte de carga y pasajeros quedó habilitado el 15 de enero de 1915, fecha en la cual se firmó el decreto que habilitó el ramal Quemú Quemú-Winifreda, dado que, cuando comenzó a correr el ferrocarril en 1913, aún no se había tomado ningún registro. Además expresó: *“Llegué a Winifreda en 1976, en ese entonces todavía corría el tren de pasajeros y el tren de carga. El de pasajeros era todo un acontecimiento, llegaba los días jueves y se reunía la gente para ver quién llegaba o a despedir familiares”* (Gatica, 2021). Sumado a este testimonio, Elsa Urcola (2021), pasajera frecuente, comentó: *“El tren de carga no solamente transportaba cereales, sino que también llevaban gran cantidad de ganado vacuno y lanar con destino al mercado en Capital Federal”*. La estación de la localidad era punta de riel, lo que significa que era el último pueblo en su itinerario de viaje, cuyo recorrido comenzaba en la estación Once, en Buenos Aires, seguía por General Pico, Quemú Quemú y terminaba en Winifreda.

Urcola (2021) comentó que viajó a Buenos Aires en el año 1958. El tren le pareció “una maravilla”, agregó que los camarotes contaban con dos camas tipo cuquetas y un lavatorio, y que también tenía un salón comedor al que se podía ir a almorzar o cenar, ya

que el viaje duraba 14 horas, aproximadamente. Al respecto, Urcola (2021) señaló: *“Mi papá, al llegar a Buenos Aires, me acuerdo que se quejaba que no había podido dormir en toda la noche, ya que el tren hacía paradas muy seguidas para abastecerse de agua”*.

Según comentó Roberto Cobrero (2021), antiguo comerciante que se abastecía de mercadería que traía el tren, con este sistema de conexión llegó el progreso y la comunicación a Winifreda. Al respecto, el entrevistado indicó:

“Con respecto a la frecuencia de los viajes, eran semanales. Por lo general, los días jueves llegaba el tren de pasajeros y encomiendas; esto hacía una cita obligada al andén. El mismo se llenaba de gente, viajeros curiosos, changarines que esperaban desde los diarios nacionales hasta las telas para las confecciones de ropa, calzado, mercadería en general. En fin, todo llegaba con el tren. Hasta una peluquera y un señor que vendía los billetes de lotería. Con el tren llegaba la vida” (Cobrero, 2021).

En cuanto a los cargos administrativos que se desarrollaban en el lugar, existía en la estación una planta permanente compuesta por varios trabajadores, organizados en dos turnos, mañana y tarde. Según Gatica (2021), *“Don Lorenzo Pacheco, en un carrito, era el repartidor de la mercadería que llegaba a la estación, los días que arribaba el tren de carga”*. Por su parte, Melado (2017) comentó: *“Además, existía personal de mantenimiento contratado por el municipio, pero no eran exclusivos de la estación”*.

Según lo informado por los referentes locales, también había instituciones que se relacionaban de manera directa con el ferrocarril, entre ellas, la Junta General de Granos, que era una entidad estatal de regulación del mercado de granos en el país, y la Cooperativa Eléctrica, implicada en la compra y venta de cereal en el pueblo y la zona. Ambos organismos fueron referenciados como entidades con un fuerte peso en Winifreda, que generaban empleo y desarrollo en la localidad, potenciado por el vínculo con el sistema férreo.

En términos generales, las representaciones sociales y la memoria colectiva de todos los entrevistados coinciden en que esta época era considerada como un período de progreso, dinamismo y desarrollo, en el que el tren le daba vida a la localidad, hasta mediados de la década de 1980, que es el momento en el que dejó de funcionar. Según las palabras de Gatica (2021), el principal agente implicado en la administración del ferrocarril era el Estado, pero en el año 1991 se privatizó y se cerró la estación. La totalidad de las

instalaciones comenzaron a ser propiedad de Ferro Expreso Pampeano, que trabajaba con las estaciones cerradas, y solo se dedicaba a llevar cereal desde Winifreda a Bahía Blanca. A partir de lo expuesto, las representaciones sociales generadas por los informantes clave denotan un fuerte sesgo positivo con relación al período de gestación y configuración de la localidad, arraigado al proceso de territorialización dado por el ferrocarril en el contexto nacional. El complejo en sí mismo hoy en día se transforma en un lugar que es percibido como un espacio añorado y de gran valor afectivo y patrimonial. Estas construcciones sociales se alinean con la visión que se tiene de este medio de transporte en la mayoría de los pequeños pueblos y parajes del interior del país, similares a Winifreda, en los que el tren, la estación y sus prácticas vinculantes estructuran experiencias, vivencias y sentimientos asociados a un contexto de progreso y desarrollo.

3.6. La visión de los residentes y ex habitantes de Winifreda con relación al ferrocarril y el turismo

Para complementar los datos aportados por los entrevistados, se llevó a cabo el diseño y la aplicación de cuestionarios bajo la modalidad en línea a residentes y ex habitantes de la localidad de Winifreda, con el fin de conocer su opinión respecto al legado ferroviario y la práctica turística (Anexo II).

En total, se realizaron 144 encuestas, con un muestreo no probabilístico o dirigido y a modo de sondeo. El modelo de cuestionario se estructuró tanto por preguntas cerradas como abiertas.

Con el objetivo de caracterizar el perfil sociodemográfico de la muestra obtenida, se recogió información sobre variables como el género, la edad, el nivel de educación y la ocupación. En este sentido, el 62,5% de los encuestados representa al género femenino, mientras que el 36,8% al masculino y un 0,7%, a la categoría otro. Respecto a los grupos etarios, se determina un porcentaje de 52,1%, correspondiente al rango de 31 a 59 años, el 16% comprende a las personas de 12 a 18 y de 19 a 30 años, el 15,3% concierne a mayores de 59 años y, por último, el 0,7% representa a menores de 12 años. Con relación a la ocupación, mayormente son empleados independientes (28,5%), mientras que el 24,3% son estudiantes, el 13,2% corresponde a jubilados y, por último, un 6,9% a otros. Cabe resaltar que la mayor parte de los encuestados (el 68,1%) son actuales residentes de

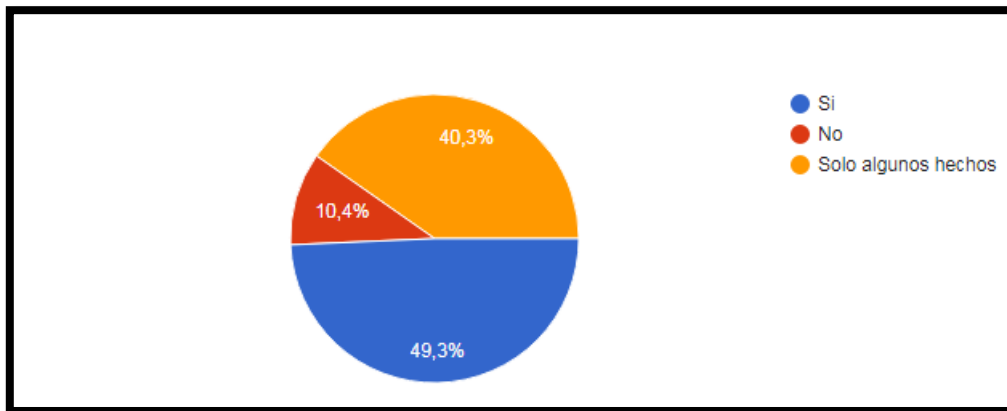
Winifreda, mientras que el 27,8% son ex habitantes y solo un 4,2% nunca vivió en la localidad. Este último grupo no fue considerado para el siguiente análisis.

En primer lugar, en relación a las representaciones, se propuso indagar con qué palabra o palabras definirían a Winifreda, a fin de determinar de manera indirecta si la cuestión ferroviaria se reflejaba en sus respuestas. En este sentido, se destacan los siguientes vocablos y expresiones: “*Tranquilidad*”, “*Mi lugar*”, “*Felicidad y amistad*”, “*Paz*”, “*Un lugar que volvería a elegir*”, “*Pueblo hermoso y prolijo*”. Como se puede observar, todos los adjetivos tienen una connotación afectiva vinculada al aprecio que sienten por el lugar, aunque la temática asociada al sistema férreo no se refleja de forma explícita.

Luego se realizaron diferentes preguntas relacionadas con la evolución de la localidad. En esta oportunidad, la consulta fue acerca del conocimiento o desconocimiento de la historia de Winifreda (Figura 18). Los datos muestran que el 49,3% respondió de forma afirmativa, el 40,3% solo conoce algunos hechos y un 10,4% no sabe nada al respecto.

Figura 18

¿Conoce la historia de la localidad?



Fuente: Ulrich, S., 2021, a partir cuestionarios realizados, 2021.

A continuación, se preguntó por la fecha de fundación. El 95,8% respondió correctamente (en el año 1915), un 3,5% manifestó que fue en el año 1913 y solo un 0,7%, en el año 1876³. En consecuencia, se estableció una pregunta abierta donde podían relatar de forma

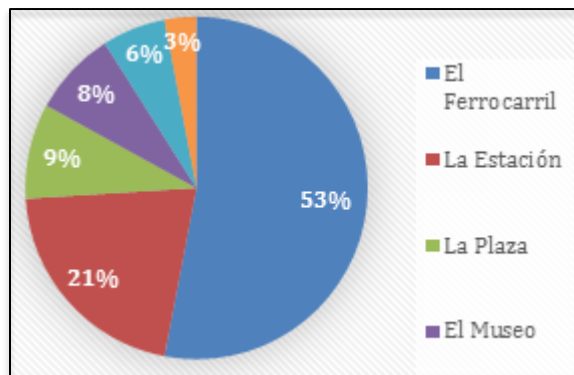
³ Desde mediados del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial (1914-1918) la economía argentina creció en forma sostenida. Dentro de este contexto, las fechas de 1876 y 1913 fueron consideradas como opciones en la encuesta realizada, ya que 1876 hace referencia al año en el que se sancionó la Ley N° 817, primera

breve algún hecho histórico que se vinculara con la fundación de la ciudad. En este sentido, se registraron respuestas tales como: *“La llegada de los inmigrantes”, “La llegada del ferrocarril, la noche que se prendieron las primeras luces”, “El día en que Juan Bautista Vairoletto disfrazado de mujer ingresó al Almacén de las hermanas Pilato”, “La expansión de la frontera, en el marco de la consolidación del Estado Nacional”, “Es una de las localidades que no tiene fecha de fundación, se conmemora con la llegada del primer tren”, “Mis bisabuelos llegaron a Winifreda en el ferrocarril en 1913 y ya existía el pueblo, aunque luego se tome como fecha de fundación 1915”*. Tal como se puede observar, gran parte de los encuestados pudo asociar correctamente la fecha con el evento histórico de la fundación del pueblo y también en relación con la llegada del ferrocarril. Este hecho marcó un antes y un después, tanto para los residentes como para el pueblo en sí mismo, y es por este motivo que en la memoria colectiva persiste la asociación del tren junto a diferentes acontecimientos vinculados a esa misma época (principios del siglo XX).

En cuanto a los lugares (edificios o sitios) que consideran más representativos desde el punto de vista histórico-cultural en la localidad, las respuestas fueron variadas, pero las más destacadas aparecen en la Figura 19.

Figura 19

Edificios o sitios más representativos desde el punto de vista histórico-cultural



Fuente: Ulrich, S., 2021, a partir cuestionarios realizados, 2021.

disposición que regulaba la inmigración y la colonización (Argentina.gob.ar, s/f), y 1913 es el año en el que comenzó a circular el tren en Winifreda. Por último, se menciona el año 1915 dado que es la fecha oficial de fundación del pueblo.

Tal como se puede observar a partir del gráfico presentado, el 74% de las respuestas se relaciona de forma directa con la temática del ferrocarril, ya que seleccionaron en un 53% a la propia línea férrea y en un 21% a la estación, como sitios representativos. Con un porcentaje menor (9%), se destaca la Plaza que, tal como se ha señalado en apartados anteriores (ver Figura 5), se encuentra a dos cuadras del complejo ferroviario. Por otro lado, se destacó con un 8% el Museo, que funciona como tal desde 1996 (antiguamente era la casa del guarda del ferrocarril), ubicado en el acceso a Winifreda, desde Ruta Nacional 35. Finalmente, con un 6%, la Junta de Granos también fue destacado como otro lugar vinculado a la actividad y, con un 3%, la Biblioteca, que constituye uno de los espacios de entretenimiento en la escala local. En síntesis, la mayoría de los lugares mencionados, ya sea de forma directa o indirecta, guarda un vínculo estrecho con el sistema férreo, dando cuenta del peso que adquiere en la historia local.

Otra pregunta realizada posteriormente es la que se plantea a continuación: si tuviera que mandar una postal de Winifreda a un familiar que vive en otro país, ¿de qué sitio sería? Se indagó sobre ello con el fin de reafirmar desde otra perspectiva el interrogante anterior. Las respuestas más frecuentes fueron: en primer lugar, el vivero, seguido por la estación del ferrocarril; tercero, la Fiesta del Mate y, por último, la plaza central y el portal de acceso al pueblo. A partir de estos datos, se puede observar que los encuestados valoran diferentes particularidades de la localidad. Esto significa que, si bien las respuestas aluden a diversos elementos constitutivos, la figura de la estación del ferrocarril mantiene una gran relevancia dentro de la memoria colectiva de los residentes actuales y ex habitantes.

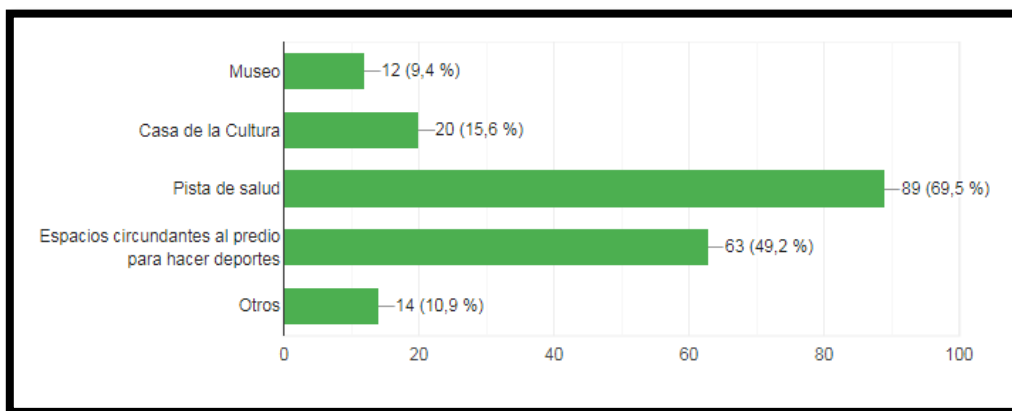
Con respecto a los datos relativos al complejo ferroviario, el 95,5% expresó conocer el espacio, mientras que el mínimo porcentaje restante, no. Siguiendo el lineamiento de esta pregunta, se indagó si conocían algún aspecto vinculado a la historia del ferrocarril en la localidad: el 41,3% dijo que sí, mientras que el 29,4% de los encuestados no tiene conocimiento al respecto, y el 29,3% no contestó. A quienes respondieron de manera acertada, se les preguntó por algún hecho histórico asociado al sistema férreo. Entre las respuestas más destacadas se encuentran: *“Recuerdo el tren de cargas que transportaba el cereal descargado por los chacareros en las playas linderas a la estación o acopiado en bolsas en los galpones, y la frecuencia semanal en la que el tren llevaba lanares y vacunos al mercado de hacienda”, “El pago de la chata rusa, denominado así por el*

hormiguero de chatas que se producía en la zona de la llegada del tren”, “Todo un acontecimiento la llegada del tren, el pueblo se vestía de fiesta para ir a recibir a los visitantes”, “La localidad se creó y se expandió en torno al complejo ferroviario, sumamente importante para la economía de la región. Actualmente dicho complejo es considerado un patrimonio cultural”, “Las fiestas populares”. Las respuestas brindadas por los encuestados dejan entrever que el ferrocarril constituía parte de la vida cotidiana de los residentes del pueblo y vecinos de la zona, ya que estaba vinculado también con otras tareas y celebraciones que se realizaban en ese entonces. Además, destacaron la importancia del ferrocarril para el crecimiento y expansión de la localidad, sumado al desarrollo económico que posibilitó desde su instalación.

Siguiendo con el cuestionario, luego se indagó si los habitantes hacían uso de algún espacio dentro del complejo ferroviario. A esta pregunta, el 78,5% contestó de forma afirmativa, mientras que el 21,5% lo hizo de manera negativa. Para profundizar sobre el tema, se establecieron preguntas sobre cuáles son los espacios de los que hacen uso dentro del predio (Figura 20).

Figura 20

¿De qué espacio/s hace uso?



Fuente: Ulrich, S., 2021, a partir cuestionarios realizados, 2021.

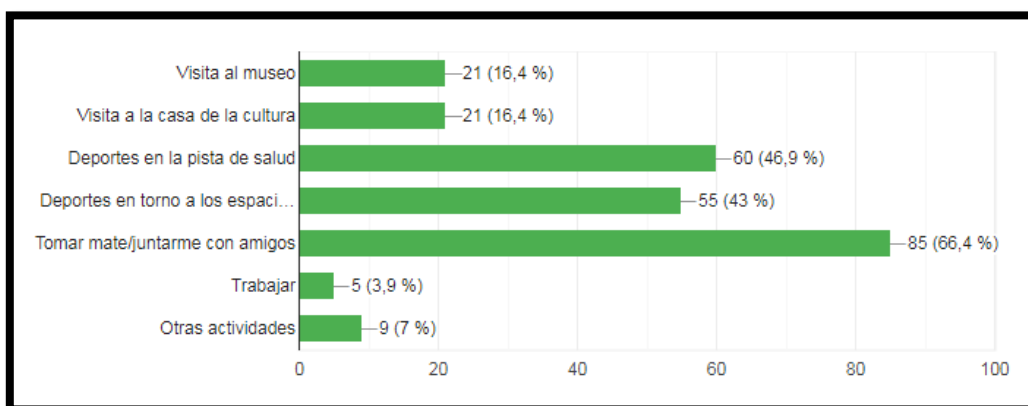
Tal como se puede apreciar a partir del gráfico presentado (Figura 20), la pista de salud y los espacios circundantes al predio para hacer deportes han sido los más elegidos, en un

69,5% y un 49,2%, respectivamente. En un menor porcentaje, se destacan el Museo (con un 9,4%) y la Casa de la Cultura (con el 15,6%) y, en casi igual proporción, fue elegida la opción otros (10,9%). Estos últimos datos permiten establecer un contraste marcado entre las opciones vinculadas al deporte y aquellas relacionadas con actividades culturales o de entretenimiento.

Otro de los aspectos sobre los cuales se indagó en el cuestionario es el de las actividades que realizan los encuestados en torno al complejo ferroviario. En la figura 21 se puede observar que la mayoría (el 66,4%) utiliza el sector con fines de ocio, por ejemplo, para tomar mate/juntarse con amigos.

Figura 21

¿Qué actividades realiza en torno al complejo ferroviario?



Fuente: Ulrich, S., 2021, a partir cuestionarios realizados, 2021.

A partir de lo analizado, se puede comprobar la importancia que tiene el complejo ferroviario como un punto de encuentro para el entretenimiento con amigos. En menor medida, las actividades deportivas también resultan importantes (el 46,9% indicó hacer deportes en la pista de salud y el 43%, en torno a los espacios circundantes al predio). Visitar el Museo y la Casa de la Cultura representan un porcentaje menor (16,4% en ambos casos), seguida por la opción otros (7%) y trabajar (3,9%).

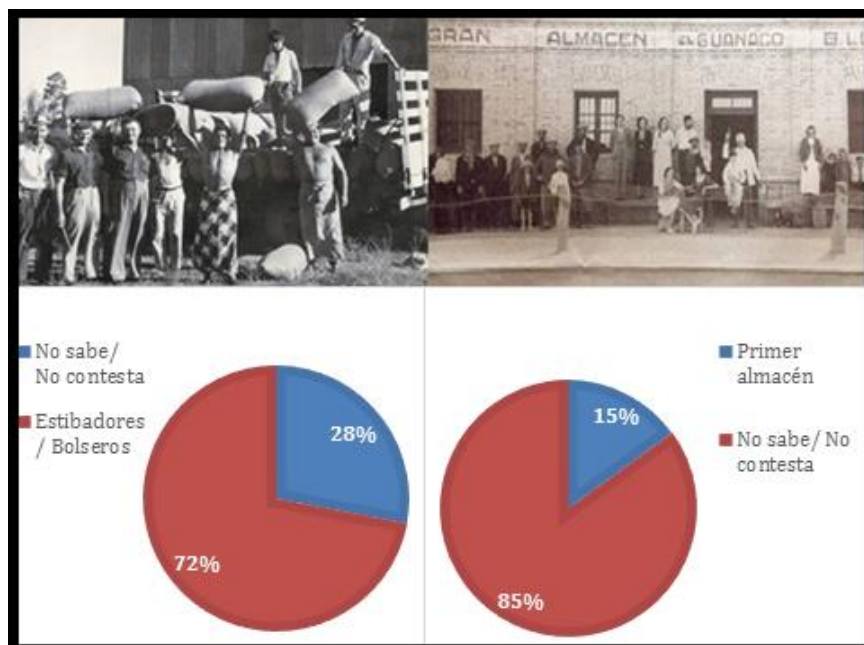
En relación con los diferentes sectores del complejo ferroviario, se indagó acerca del conocimiento del lugar donde funcionaba la antigua estación de tren. Las respuestas arrojaron los siguientes resultados: el 73,6% es afirmativo, el 22,6% desconoce y, por

último, solo un 3,5% no contestó. Otra pregunta vinculada a ésta fue la siguiente: “¿Sabía que el museo de la localidad en un principio era la casa del guarda del ferrocarril?”, a lo que el 67,8% respondió que sí, un 30,1% desconoció esta cuestión y solo un 2,1% no contestó. Estos datos permiten corroborar el grado de conocimiento que tienen los encuestados sobre el uso social original de los edificios en cuestión ya que, como se ha mencionado anteriormente, forman parte de la propia historia del pueblo. Asimismo, se puede asociar este conocimiento manifestado en las encuestas con el uso actual que hacen los residentes de la localidad.

En las siguientes dos preguntas se mostraron dos fotografías para indagar si los encuestados conocían qué actividades relacionadas con el sistema ferroviario se desarrollaban en cada una (estibadores/bolseros y primer almacén). En ambos casos, las personas conocieron las prácticas asociadas a las imágenes presentadas (Figura 22), con un 72% y 85% de respuestas afirmativas, respectivamente.

Figura 22

Reconocimiento de actividades



Fuente: Ulrich, S., 2021, a partir cuestionarios realizados, 2021.

En relación con el estado de conservación del lugar, el 52,8% consideró que el predio presenta un buen mantenimiento, para el 43,8% es regular, mientras que, para el 2,8% es muy malo y, por último, para un 0,7% es malo.

Otro de los puntos de la encuesta preguntaba por las palabras que asocian al complejo ferroviario. Las respuestas más destacadas al respecto fueron las siguientes: “*Historia*”, “*Patrimonio*”, “*Pasado*”, “*Progreso*”, lo cual reafirma valoraciones previamente comentadas en el apartado anterior. Todas estas palabras hacen referencia a un pasado compartido por los pobladores que vieron crecer a la localidad, marcada por la llegada del ferrocarril, que introdujo notables cambios no solo en el paisaje del pueblo, sino también en la vida de los habitantes. Considerar el complejo ferroviario como parte de una historia y del patrimonio constitutivo del lugar, con los cambios favorables que trajo para la gente y su entorno, sin dudas significa también hablar de progreso.

La última pregunta sobre el espacio del ferrocarril fue: “Si tuviera que enviar a un familiar una postal del complejo ferroviario, ¿de qué edificio o lugar sería?”, a lo que la mayor parte de los encuestados respondió: “*La estación*”, “*La casa de la cultura*”, “*El galpón pintado para el bicentenario del pueblo*”. Estos lugares históricos han sido intervenidos en el marco de diferentes propuestas de refuncionalización del patrimonio de la localidad y en la actualidad se encuentran en un buen estado de conservación.

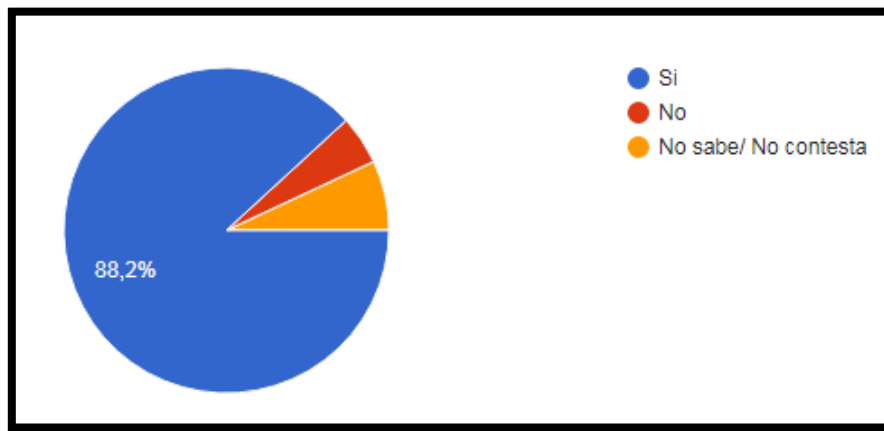
En cuanto a la cuestión turística propiamente dicha, la mitad de los encuestados percibe que la ciudad presenta potencial turístico, no aprovechado actualmente. Entre los atractivos turísticos que creen que tiene para ofrecerle al visitante, la gran mayoría respondió solo la “Fiesta del Mate”. Por otra parte, con respecto a la gestión turística desarrollada desde el área municipal, las opiniones se encontraron divididas: en un 61,8% la consideran insuficiente, el 14,6% la percibe como una buena gestión, en una misma proporción no contestaron al interrogante y solo el 9% expresó que es muy buena. Esto permite vislumbrar que el potencial que presenta la localidad podría aprovecharse mejor, según las opiniones vertidas, si se contara con políticas públicas destinadas a tal fin en el corto y mediano plazo.

En consonancia con preguntas anteriormente planteadas, el último interrogante hizo referencia a la posibilidad del desarrollo del turismo en Winifreda, pensando al complejo

ferroviario como un recurso de relevancia. En tal sentido, el 88,2% de los encuestados señaló que el sitio tiene potencial desde el punto de vista histórico para convertirse en un gran atractivo turístico (Figura 23). A partir de lo manifestado, se puede afirmar que el lugar es valorado no solo como patrimonio, sino también como un potencial recurso turístico.

Figura 23

¿Considera que el complejo ferroviario tiene potencialidad desde el punto de vista histórico para convertirse en un atractivo turístico?



Fuente: Ulrich, S., 2021, a partir cuestionarios realizados, 2021.

Como conclusión del cuestionario aplicado, los datos analizados arrojan luz respecto de la valoración, del uso y de las representaciones sociales de los ciudadanos sobre el legado ferroviario. En este sentido, se puede confirmar que, para los encuestados, este puede constituir una gran base para el desarrollo de la actividad turística local. Los datos también reflejan una petición por parte de los residentes y ex habitantes sobre un mayor compromiso y participación de los agentes gubernamentales. Por lo tanto, como una primera aproximación al tema objeto de estudio, los resultados permiten señalar que la población, en general, tiene una actitud y percepción favorable de estos componentes históricos, cuestión que será retomada y ampliada en el apartado de síntesis.

3.7. Planificación y gestión turística del patrimonio ferroviario desde la esfera gubernamental

La valoración del ferrocarril como patrimonio cultural de la localidad no solo se constata en los testimonios de los residentes entrevistados y encuestados, sino que también constituye una preocupación en la esfera gubernamental. En este sentido, en la entrevista realizada, Claudia Visbeek (2021), Secretaria de Cultura de la Municipalidad de Winifreda, se refirió al trabajo en el municipio con las siguientes palabras: “*Acá, en el Municipio, el organigrama abarca muy pocas secretarías. Entonces, entre las distintas áreas que tenemos, más la intendente, nos repartimos todos los trabajos*”.

A su vez, Visbeek (2021) pone de manifiesto que hay una labor en conjunto y una articulación muy fuerte entre los diferentes actores públicos. Al respecto, agregó:

“Las referentes ante Turismo de la Provincia somos Claudia Sorba, la administrativa de Cultura, y yo, que soy la Secretaria de Cultura de la Municipalidad de Winifreda. Somos referentes y, como tales, estamos en todos los chats y en todas las cuestiones mediante las cuales Secretaría de Cultura provincial se comunica con el municipio, a través de nosotras” (Visbeek, 2021).

Por lo expresado anteriormente, se puede observar que no hay un área de patrimonio y turismo organizadas de forma específica, sino que se abordan estas cuestiones de manera indirecta desde el sector de Cultura. Esto implica una relación directa con la acotada relevancia otorgada por parte del Municipio a las actividades de planificación y gestión vinculadas a estos temas.

A pesar de estas limitaciones, se han desarrollado diferentes propuestas de activación patrimonial que tienen como fin rescatar ciertas historias e identidades asociadas al sistema férreo. En ese sentido, cabe destacar la presentación de diferentes disposiciones legales, entre ellas, la Ordenanza 651/20, en donde se solicita proclamar el edificio de la ex estación de ferrocarril, actualmente conocido como la Casa de la Cultura, como lugar histórico departamental, en el marco de la Ley N° 2.083 que declara de interés público provincial la conservación del patrimonio cultural. Asimismo, cobra relevancia la solicitud presentada por la Lic. Irma Adriana García, Intendente de Winifreda, a la Secretaría de Cultura el 10 de septiembre de 2020, para que se contemplara la posibilidad

de postular a la ex estación de ferrocarril local como bien integrante del patrimonio de la provincia de La Pampa, la cual tuvo repercusión favorable tiempo después.

Por otra parte, cabe destacar que, a las acciones realizadas hasta la fecha en materia de turismo, se añade el convenio recientemente establecido entre Winifreda y la Universidad Nacional de Quilmes, para brindar capacitaciones a emprendimientos turísticos, en vistas a atender la demanda que va a generar la construcción de un parque acuático en el vivero, tal como señala la Sra. Intendente Adriana García en la nota publicada el 2 de octubre de 2021 en el periódico La Arena. En dicho artículo se indica, además, que está en proceso de remodelación el Paseo de la Vía, en la ex estación del ferrocarril, en donde se inauguró la nueva iluminación de la zona del andén. El paseo restaurado junto con la proyección a futuro de la construcción de un anfiteatro, un playón deportivo y un lago artificial, dan cuenta de la relevancia que tiene este sector para la sociedad y para los propios dirigentes políticos, que acompañan e impulsan medidas para la puesta en valor del patrimonio cultural de Winifreda.

A partir de lo indagado, se puede establecer que, a pesar de las limitaciones que tiene el ámbito público municipal por no contar con sectores específicos que se aboquen a las tareas de planificación y gestión patrimonial y turística, se han concretado determinadas propuestas, con gran demanda social, en torno a la recuperación del complejo ferroviario local.

CAPÍTULO 4



Síntesis y reflexiones finales

4.1. Síntesis: patrimonio ferroviario, entre espacios físicos y representaciones sociales

A partir de lo indagado, el objetivo en este apartado es realizar una síntesis de los principales aspectos planteados en el capítulo anterior, relativo al análisis del área y de la temática de estudio. En este sentido, es importante presentar un resumen que considere tanto los aspectos relativos a los componentes ferroviarios construidos como las representaciones sociales de los diversos agentes implicados en la investigación, a la luz de las entrevistas y encuestas realizadas.

Tal como se ha expresado anteriormente, la localidad de Winifreda, cuyo origen está vinculado a la llegada del ferrocarril Sarmiento a principios del siglo XX, posee un legado histórico-cultural de especial relevancia para su comunidad. La configuración y el desarrollo de esta actividad y aquellas relacionadas a este sistema de transporte, contribuyeron al crecimiento del poblado, que progresivamente fue modificando su estructura y apariencia.

El patrimonio relacionado con el ferrocarril resulta de gran significancia para los actores sociales de la escala local, según lo indagado a partir de las diferentes técnicas metodológicas. En este sentido, es necesario que sea valorado y preservado como tal. A pesar de que se han identificado algunas estrategias que tienden al mantenimiento del complejo, los bienes que forman parte de este sector aún permanecen, en parte, gracias a la nobleza de los materiales y la precisión de las técnicas empleadas en su construcción.

En cuanto a los edificios existentes, cabe destacar que, si bien en general presentan un buen estado de conservación, en materia de uso turístico-recreativo, estos podrían ser mejor aprovechados como atractivos. La antigua estación de tren, hoy Casa de la Cultura, y la ex vivienda del guarda del ferrocarril, actualmente Museo, son los mayores exponentes del pueblo, ya sea por sus características arquitectónicas y paisajísticas, como por la historia albergada y la importancia que tienen en las representaciones sociales. Esto da cuenta de la relevancia otorgada a la funcionalidad de los bienes culturales que, a partir de un uso social, se incorporan al espacio de vida de los ciudadanos.

Como se mencionara, en materia de intervenciones urbanas, actualmente se está desarrollando el nuevo proceso de puesta en valor del espacio en el que se encuentra el

circuito de salud, un sitio orientado a la realización de ejercicio físico y al entretenimiento de la población, y que también se proyecta como un potencial atractivo turístico.

Con respecto al patrimonio inmaterial asociado al ferrocarril, cabe destacar la transmisión de vivencias y experiencias por parte de los entrevistados como informantes clave, que refuerzan el sentimiento de la identidad compartida. Gracias a la información recabada, se puede identificar el fuerte sentido de pertenencia y la conciencia de la comunidad sobre la importancia del patrimonio ferroviario, que caracteriza y distingue al pueblo. Por este motivo, dejan entrever gran predisposición e interés por preservar el valor cultural de todo el sector histórico. A su vez, desde la gestión turístico-patrimonial, a nivel local se plantea un trabajo en conjunto y una articulación muy fuerte entre los diferentes actores de la localidad para lograr dicho fin, a pesar de los obstáculos identificados, dado que no existe un área específica que se aboque a dicha cuestión.

Recientemente, en una entrevista realizada a referentes del sector público, se destacaron las propuestas de remodelación del Paseo de las Vías y de la zona del antiguo andén. En dicho proyecto, los agentes involucrados señalaron como objetivo principal la valorización de este sector y planean a futuro la construcción de un anfiteatro, un playón deportivo y un lago artificial.

Los demás recursos que integran la oferta turístico-recreativa (vivero, parque recreativo, iglesia, plaza San Martín, entre otros) se encuentran aptos para el uso por parte de visitantes y residentes. Con relación a la gestión de eventos programados, la “Fiesta Provincial del Mate” es el que mayor relevancia tiene y resulta de especial interés tanto para los habitantes como para vecinos de poblados aledaños.

En relación con las representaciones sociales de los entrevistados y encuestados, se realizó una nube de palabras (Figura 24) a partir de la información construida en los apartados en los que se analizan las valoraciones e imágenes que tienen los diferentes actores acerca del legado ferroviario.

prosperidad y de desarrollo para los habitantes y antiguos trabajadores del lugar. Tal como se puede observar, todas las palabras mencionadas constituyen sentimientos positivos, de gran apego por el sector ferroviario y su historia, con fuerte impronta en las representaciones sociales y en la memoria colectiva de los lugareños.

Este conjunto de factores permite considerar la potencialidad del sitio desde el punto de vista turístico. En este sentido, resulta fundamental hacer hincapié en que, tanto el legado histórico de Winifreda como la valoración de los agentes sociales involucrados, conforman una fortaleza que puede potenciar las estrategias existentes de puesta en valor e impulsar nuevos proyectos, principalmente, en materia de ocio. En este sentido, los datos recabados en la presente tesis constituyen una fuente de información para poder llevar a cabo estrategias y acciones de planificación turístico-recreativa que potencien las bondades del predio y de la localidad en general.

Reflexiones finales

La situación actual que atraviesa el sistema ferroviario nacional es muy distinta a la de sus comienzos, a finales del siglo XIX y primeras décadas del XX. Con el transcurso del tiempo, se produjo una notable reducción de los servicios, un desmejoramiento general del sistema y el cierre y desmantelamiento de numerosos ramales, traducido en una carente valoración social de sus obras arquitectónicas y bienes muebles. A pesar de que se pueden identificar algunos casos de recuperación, gran parte del legado industrial de las pequeñas ciudades y pueblos rurales se encuentra en un estado de obsolescencia y abandono.

En el caso del complejo ferroviario de Winifreda, se identifican determinadas estrategias de intervención patrimonial que tienden a recuperar ciertos bienes e identidades asociadas a ellos. La permanencia de determinados valores formales intactos posibilita el desarrollo de propuestas de gestión que coadyuvan a su preservación como elementos representativos de la historia y cultura local. Asimismo, dado sus atributos tangibles e intangibles, el sector presenta un importante potencial para configurarse como recurso turístico-recreativo de relevancia. Además, actualmente es un espacio de ocio con gran demanda social por parte de sus habitantes.

La presente tesina pretende alentar diversos procesos de desarrollo turístico con base en la preservación y revalorización de dicho legado ferroviario (fuertemente arraigado en las representaciones sociales y en la memoria colectiva de la comunidad), en articulación con el resto de los componentes históricos de la trama urbana. El turismo cultural y la recreación se visualizan como usos sociales alternativos para su puesta en valor.

A propósito de la hipótesis planteada, se puede confirmar que las representaciones sociales relacionadas al legado ferroviario en los diferentes actores de la ciudad de Winifreda (La Pampa) se estructuran a partir de ideas ligadas al progreso, dinamismo y sentido de lugar. De esta manera, se configura un escenario propicio para el desarrollo y fortalecimiento de propuestas de gestión turístico-recreativa en dicho patrimonio local. En este contexto, y sin pretender un desarrollo exhaustivo, dado que no es el objetivo de la presente tesis, se establecen a continuación unos mínimos ejes en materia de gestión patrimonial y turística, que aspiran a contribuir a la valorización y al reconocimiento del

conjunto de bienes que forjaron la historia del poblado. Cabe destacar que, actualmente, la intervención del Municipio en materia de uso turístico del área analizada resulta acotada; sin embargo, existe gran interés y apertura para comenzar a concretar proyectos en esta esfera. Para su cumplimiento, se requerirá un trabajo conjunto entre los disímiles agentes intervinientes en dicho proceso de gestión. Por un lado, el sector público con su responsabilidad de bregar por los intereses de los ciudadanos; y, por el otro, el compromiso de los residentes e instituciones de la localidad, en la participación de las actividades que se emprendan y en el deber moral de custodia y cuidado de los componentes. En este sentido, la labor articulada e integral de las diferentes partes interesadas se presenta como el único escenario posible que puede contribuir a la mejora de la situación local, poniendo en valor diferentes recursos en pos de la satisfacción de las necesidades socioculturales de la comunidad local y de la mejora de su calidad de vida.

A partir de lo expuesto, se plantea la recuperación y preservación del patrimonio ferroviario, fomentando el vínculo con los individuos, con el fin de fortalecer aun más la identidad del pueblo y de sus habitantes. Este objetivo se puede conseguir a partir de propuestas turístico-recreativas que enaltezcan el patrimonio local, para generar un lugar de encuentro, donde tanto visitantes como residentes aprecien su valor histórico y cultural. A continuación, se destacan unos mínimos lineamientos que pretenden contribuir al fin mencionado:

- a) **Catalogación e inventariado patrimonial y turístico:** resulta fundamental llevar a cabo este tipo de tareas, mediante las cuales se trata de construir un conocimiento exhaustivo de las diferentes obras del complejo férreo, como las de la ciudad en su conjunto. Esto permitirá establecer un diagnóstico situacional certero que posibilite desarrollar distintas propuestas a futuro.
- b) **Restauración de bienes muebles e inmuebles:** consiste en llevar a cabo tareas de mantenimiento y recuperación de diferentes componentes que se encuentran en estado de deterioro dentro del complejo ferroviario.
- c) **Creación de un circuito turístico-recreativo:** se basa en el diseño de un recorrido a través del cual se aprecien los recursos que forman parte del patrimonio ferroviario del sector, articulándose con otras propuestas en la escala local.

- d) **Realización de visitas guiadas a instituciones educativas:** se considera necesario fortalecer los paseos educativos con la participación de diferentes escuelas de enseñanza primaria y secundaria de la ciudad y la región, como parte de las acciones de difusión del legado ferroviario.
- e) **Diseño de estrategias de divulgación turística del patrimonio:** se considera prioritario el desarrollo de mecanismos de comunicación de los valores y atributos del patrimonio local, para dar a conocer las bondades de la ciudad en materia de turismo y recreación en relación con los sitios históricos.
- f) **Fortalecimiento de las estrategias de puesta en valor patrimonial:** este lineamiento apunta a reforzar el trabajo intramunicipal, en relación con la necesidad de articular la labor entre las diferentes áreas de gobierno, potenciar aquellos sectores vinculados al patrimonio y el turismo, como así también las estrategias de desarrollo llevadas a cabo y las nuevas medidas que se puedan implementar, sobre la base de los datos recabados en la presente investigación.
- g) **Realización de estudios de demanda turístico-recreativa:** se pretende a partir de esta iniciativa conocer el perfil genérico del visitante, para poder diseñar propuestas concretas tanto para el público efectivo como potencial.

Por lo anteriormente expuesto y como se mencionara en apartados anteriores, la tesina ha aportado en el análisis de las representaciones sociales de los distintos actores de Winifreda en relación con el patrimonio ferroviario, que caracteriza y da identidad al pueblo. En este sentido, el trabajo de campo realizado y las técnicas metodológicas empleadas permitieron constatar la importancia social y cultural del sector ferroviario para sus habitantes y ex residentes. Por este motivo, tanto los pobladores como los agentes de la esfera gubernamental desempeñan un rol fundamental para poder contribuir a la preservación del patrimonio en cuestión y alentar su uso como recurso turístico-recreativo, tendiente al desarrollo en la escala local.

Bibliografía

BALLART HERNÁNDEZ, J. y TRESSERRAS, J. (2001). *Gestión del patrimonio cultural*. Barcelona: Ariel Patrimonio.

BOURDIEU, P. (1979). *La distinction – critique sociale du jugement*. Paris: Minuit.

BURKE, P. (2011). *Formas de historia cultural*. Madrid: Alianza Editorial.

DAMÍN, N. y ALDAO, J. (2015) (Comps.). *Sociología, historia y memoria de los pueblos ferroviarios*. La Plata: Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires.

DANHKE, G. L. (1989). “Investigación y comunicación”. En C. Fernández – Collado y G. L. Danhke (Eds.). *La comunicación humana: Ciencia Social*. México: MacGraw-Hill. Pp. 385-454.

DE ALBA, M. (2010). “Representaciones sociales y el estudio del territorio: aportaciones desde el campo de la Psicología Social”. En Salomón González (coord.) *La integración de la dimensión espacial en las ciencias sociales y humanidades: Un proyecto docente interdisciplinario*, Editorial UAM–Cuajimalpa. Disponible en <http://www.cua.uam.mx/csh/ebook>.

DOS SANTOS, S. B. (2018) (Coord.). *Memoria colectiva y patrimonio cultural. Comodoro Rivadavia: prensa, vida social y acciones políticas*. Rosario: Protohistoria.

FELDER, R. (2009). “¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones”. *Revista Transporte y Territorio*. N° 1. Pp. 6-24. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333027079002>.

FERRARI, M. (2006). “El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias”. *Revista Apuntes*. Vol. 24, n° 1. Disponible en: <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8887/7159>.

FRANGOLINI, F. (2005, junio 11). Así nacimos: el origen de los pueblos. Winifreda, “la tierra del guanaco” que atrajo a los colonos. *La Nación*. Disponible en: <https://www.lanacion.com.ar/economia/campo/winifreda-la-tierra-del-guanaco-que-atrajo-a-los-colonos-nid711215/>.

GUZMÁN VILAR, L. y GARCÍA VIDAL, G. (2010). *Fundamentos teóricos para una gestión turística del patrimonio cultural desde la perspectiva de la autenticidad*. Disponible en: <http://www.eumed.net/libros/2010f/854/>.

HERNÁNDEZ-SAMPIERI, R., FERNÁNDEZ-COLLADO, C. y BAPTISTA-LUCIO, P. (2010). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw Hill.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC) (2010). “Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010”. Argentina.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC) (2021). “Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda 2010”. Argentina.

JODELET, D. (1986). “La representación social: fenómenos, concepto y teoría”. En S. Moscovici (Ed.). *Psicología Social II: Pensamiento y vida social*. Barcelona: Paidós. Pp. 469-494.

JODELET, D. (1989). *Folie et représentations sociales*. Paris: Presses Universitaires de France.

LÓPEZ, M. J. (1995) (Ed.) *Boletín de Historia Ferroviaria*. Año 1. N° 1. Pp. 43-55.

MALERBA, J. (2016). “Memoria: usos y abusos”. *Teoría, Historia y Ciencias Sociales*. Rosario: Protohistoria.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA (UNESCO) (2003). Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial. Disponible en: https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000132540_spa.

OSNAYA ALARCÓN, F. (2003). *Las representaciones sociales de las unidades de servicios de apoyo a la educación regular*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.

PELLEGRINO, D. (2016, noviembre 20). Winifreda cuenta su historia. *La web de Winifreda*. Disponible en: <https://la-pampa.wixsite.com/winifreda>.

PERERA PÉREZ, M. (2003). “A propósito de las representaciones sociales: apuntes teóricos, trayectoria y actualidad”, La Habana: CIPS.

PÉREZ, E. O. (1985). *Recordatorios en la ciudad de Santa Rosa*. Santa Rosa: Municipalidad de Santa Rosa.

PINASSI, A. (2014). “Gestión del Patrimonio Cultural: aproximación conceptual y definición de acciones”. En Zingoni, J. M. y Pinassi, A. (Comps.) (2014) *Gestión del patrimonio urbano: textos de cátedra*. Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur. Edius. Pp. 135-148.

PINASSI, A. (2015). “Centros históricos no consolidados. Un desafío para la gestión patrimonial. El caso de Bahía Blanca (Argentina)”. En *InterEspaço. Revista de Geografia e Interdisciplinariedade*. N° 2. Vol. I. Pp. 8-30. Disponible en: <http://oaji.net/articles/2015/2390-1445880584.pdf>.

PINASSI, A. (2019). “Espacio vivido patrimonial: una mirada alternativa del patrimonio cultural desde la ciencia geográfica”. *Ería*. (volumen 1), pp. 99-107.

PINASSI, A. (2020a). “(Re) pensando los lugares-patrimonio a partir de un caso en la llanura pampeana argentina”. *Estudios Geográficos*, N° 288 (volumen 81). Disponible en: <https://doi.org/10.3989/estgeogr.202052.032>.

PINASSI, A. (2020b). Espacios ferroviarios en recuperación ¿lugares-patrimonio en tensión? Un análisis comparado en el territorio rural bonaerense (Rep. Argentina). Conferencia Internacional Memoria, historia e identidad en contextos de desindustrialización. Universidad de Oviedo.

PRATS, L. (1997). *Antropología y patrimonio*. Barcelona: Ariel.

PRATS, L. (2005). “Concepto y gestión del patrimonio local”. *Cuadernos de Antropología Social*. Buenos Aires: UBA-SCIELO.

QUEROL, M. A. (2010). *Manual de Gestión del Patrimonio Cultural*. Madrid: Akal.

REGALADO DE HURTADO, L. (2007). "Clío y Mnemósine. Estudios sobre historia, memoria y pasado reciente”. *Revista Complutense De Historia De América*. Vol. 33. Pp. 328-332.

S/A. Winifreda cumple 99 años. (2014, abril 3). *El diario de La Pampa*. Disponible en: <https://archivo.eldiariodelapampa.com.ar/Inicio/noticia/264566>.

S/A. Winifreda apuesta al Turismo. (2021, octubre 2). *La Arena*. Disponible en: <https://www.laarena.com.ar/la-pampa/2021-10-2-12-0-0-winifreda-apuesta-al-turismo>.

SEGUEL, R. (2000). *Cuadernos del Consejo de Monumentos Nacionales*. Segunda serie. N° 31. Pp. 35-38.

SMITH, L. (2011). “El “espejo patrimonial” ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples?” *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*. N° 12. Pp. 39-63. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/antpo/n12/n12a04.pdf>.

TARTARINI, J. (2016). Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de un patrimonio. *Labor & Engenho*. N°2 (volumen 10). Pp. 180-190, disponible en <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/labore/article/view/8646188/13277>>

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA NACIONAL (UTN) –FACULTRAD REGIONAL HAEDO (FRH) (2012). “Cap. III. Breve historia de los ferrocarriles argentinos, su construcción, su importancia y proyecto de recuperación”. Buenos Aires: Ministerio de Educación de la República Argentina.

VALENCIA-ABUNDIZ, S. (2007). “Elementos de la construcción, circulación y aplicación de las representaciones sociales”. En Rodríguez-Salazar, T. y García-Curiel, M. de L. (2007) (Coords.), *Representaciones sociales. Teoría e investigación*. Pp. 51-88. Guadalajara: Editorial CUCSH-UDG.

VALENCIA, J. y ELEJABARRIETA, F. (2007). “Aportes sobre la explicación y el enfoque de las representaciones sociales”. En Rodríguez-Salazar, T. y García-Curiel, M. de L. (2007) (Coords.), *Representaciones sociales. Teoría e investigación*. Pp. 89-136. Guadalajara: Editorial CUCSH-UDG.

VALERIO, M. del C. (2008). “El Movimiento de Mujeres Agropecuarias en Lucha. La dimensión socio-política cultural, en un contexto económico de globalización”. Director: Mg. Roberto Ricardo Ringuelet. (Tesis de doctorado). Universidad de Buenos Aires. Departamento de Filosofía y Letras.

VELASCO GONZÁLEZ, M. (2009). Gestión turística del patrimonio cultural: enfoques para un desarrollo sostenible del turismo cultural, *Cuadernos De Turismo*, volumen 23. Pp. 237-254. Disponible en: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/70121>.

YULN, M., MONTECELLI, F. y CARRIZO, S. (2017). El patrimonio ferroviario, un vehículo para la valoración del territorio. Rehabilitación y re-funcionalización de talleres en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, N° 15 (volumen 4). Pp. 883-896. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6162212>.

ZINGONI, J. (2014). “Pensar en patrimonio arquitectónico”. En: ZINGONI, J.M. y PINASSI, A. (Comp.). 2014. *Gestión del patrimonio urbano. Textos de cátedra*. Bahía Blanca: Ediuns. Volumen 1, pp. 15-34.

Entrevistas a informantes clave

BENÍTEZ, N., Comunicación personal, 22 de septiembre de 2021.

COBRERO, R. Comunicación personal, 16 de septiembre de 2021.

GATICA, A., Comunicación personal, 21 de septiembre de 2021.

GUINTER, C. Comunicación personal, 20 de septiembre de 2021.

MELADO, J., Comunicación personal, junio de 2017.

URCOLA, E., Comunicación personal, 30 de septiembre de 2021.

VISBEEK, C., Comunicación personal, 25 de agosto de 2021.

Anexos

Anexo I

Entrevista.

Datos del entrevistado

Nombre Apellido:

Edad:

Actividad relacionada con el complejo ferroviario:

1. ¿Conoce la historia del pueblo?
2. ¿Recuerda algún hecho puntual de la historia del pueblo?
3. ¿Y del ferrocarril?
4. Con relación a la actividad ferroviaria en la localidad ¿Cómo era la dinámica cotidiana en torno a ésta? (llegada del tren- qué pasaba en el andén- actividades económicas vinculadas al ferrocarril- acontecimiento social- le daba dinamismo a la localidad)
5. Si tuviera que llevar a un turista a visitar lugares clave en Winifreda, ¿Cuáles serían? ¿Y por qué?
6. ¿Cómo considera que puede potenciar un mayor uso comunitario del ferrocarril y contribuir a la difusión de su historia?

Anexo II

ENCUESTA A RESIDENTES DE LA LOCALIDAD DE WINIFREDA

Objetivo general: Analizar las representaciones sociales relacionadas al legado ferroviario en los residentes de la ciudad de Winifreda (La Pampa), como base para la gestión turística local.

PARTE 1: DATOS DEMOGRÁFICOS

1) Género

- a) Femenino
- b) Masculino
- c) Otros

2) Edad:

- a) Menores de 12 años
- b) Entre 12 y 18 años
- c) Entre 19 y 30 años
- d) Entre 31 y 59 años
- e) Mayores de 59 años

3) Ocupación:

- a) Empleado en relación de dependencia
- b) Independiente o autónomo
- c) Estudiante
- d) Jubilado
- e) Otros

4) ¿Usted es?:

- a) Actual residente de Winifreda
- b) Ex residente de Winifreda
- c) Nunca viví en Winifreda

PARTE 2: DATOS RELATIVOS A LA LOCALIDAD

- 5) **¿Con qué palabra o palabras definiría a la localidad de Winifreda?**
- 6) **¿Conoce la historia de la localidad?**
a) Sí b) No c) Solo algunos hechos
- 7) **¿Conoce o puede de forma breve relatar algún hecho histórico vinculado a la ciudad?**
- 8) **¿Conoce la fecha de la fundación de Winifreda?**
a) 1913 b)1915 c) 1876
- 9) **¿Sabe con qué hecho histórico se vincula la fecha de fundación?**
- 10) **¿Qué lugares (edificios, sitios) considera más representativos desde el punto de vista histórico-cultural en la localidad?**
- 11) **Si tuviera que mandar una postal de Winifreda a un familiar que vive en otro país, ¿de qué lugar sería?**

PARTE 3: DATOS RELATIVOS AL COMPLEJO FERROVIARIO

- 12) **¿Conoce el complejo ferroviario de la localidad?**
a) Sí
b) No
c) No sabe/No contesta
- 13) **¿Conoce algún aspecto vinculado a su historia?**
a) Sí
b) No
c) No sabe/No contesta
- 14) **En caso afirmativo, ¿podría mencionar algún hecho histórico asociado al complejo ferroviario?**
- 15) **¿Hace uso de algún espacio dentro del complejo ferroviario?**
a) Sí
b) No
c) No sabe/No contesta
- 16) **¿De qué espacio/s hace uso?**
a) Museo

- b) Casa de la cultura
- c) Pista de Salud
- d) Espacios circundantes al predio para hacer deportes
- e) Otros

17) ¿Qué actividades realiza en torno al espacio del complejo ferroviario?

- a) Visita al museo
- b) Visita a la Casa de la Cultura
- c) Deportes en la pista de salud
- d) Deportes en torno a los espacios cercanos al complejo ferroviario
- e) Tomar mate/juntarme con amigos
- f) Trabajar
- g) Otras actividades

18) ¿Conoce la casa de cultura que funciona en la antigua Estación de Tren?

- a) Sí
- b) No
- c) No sabe/ No contesta

19) ¿Sabía que el museo de la localidad en un principio era la casa del guarda del ferrocarril?

- a) Sí
- b) No
- c) No sabe/No contesta

20) ¿Conoce qué actividad ligada al ferrocarril representa la siguiente imagen?



21) ¿Podría mencionar brevemente cuál era la funcionalidad que tenía el siguiente almacén con la llegada del ferrocarril?



22) ¿Cómo considera que es el estado del complejo ferroviario y de los edificios existentes en él?

- a) Muy bueno
- b) Bueno
- c) Regular
- d) Malo

23) ¿Con qué palabra asocia al complejo ferroviario?

24) Si tuviera que enviar a un familiar una postal del complejo ferroviario, ¿de qué edificio o lugar sería?

PARTE 4: DATOS RELATIVOS AL TURISMO Y LA RECREACIÓN

25) ¿Considera que Winifreda es una localidad turística?

- a) Sí
- b) No
- c) Presenta potencial turístico, pero no se aprovecha
- d) No sabe/No contesta

26) ¿Qué atractivos turísticos considera tiene para ofrecer al visitante?

- a) Parque acuático

- b) Plaza central
- c) Fiesta del Mate
- d) Casa de la cultura
- e) Museo
- f) Biblioteca
- g) Vivero
- h) Parque recreativo
- i) Iglesia
- j) Complejo ferroviario

27) ¿Cómo considera que es la gestión turística desde el área municipal?

- a) Muy Buena
- b) Buena
- c) Insuficiente
- d) No sabe/No contesta

28) ¿Considera que el complejo ferroviario tiene potencialidad, desde el punto de vista histórico, para convertirse en un atractivo turístico?

29) ¿Qué propuestas realizaría para mejorar el uso comunitario del complejo ferroviario?