



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

**TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO**

**“El patrimonio industrial-ferroviario  
como potencial atractivo turístico en el  
partido de Coronel de Marina Leonardo  
Rosales”**

**Tesista: Abril Montivero**

**Directora: Lic. Romina Matamala**

**Co-Directora: Lic. Maite de Uribe  
Echevarría**

**BAHÍA BLANCA 2023**

## ÍNDICE

### INTRODUCCIÓN

<b>CAPÍTULO 1. ABORDAJE METODOLÓGICO.....</b>	<b>7</b>
1.1 Planteamiento del problema .....	7
1.2 Objetivos .....	9
1.3 Hipótesis.....	9
1.4 Metodologías y técnicas.....	9
<b>CAPÍTULO 2. MARCO DE REFERENCIA.....</b>	<b>11</b>
2.1 Marco Conceptual.....	11
2.1.1 Turismo Cultural .....	11
2.1.2 Patrimonio cultural.....	13
2.1.2.1 Patrimonio industrial y ferroviario .....	15
2.1.3 Relación del patrimonio y el turismo: la valoración de espacios férreos .....	17
2.2 Marco histórico.....	20
2.2.1 Historia del surgimiento y desarrollo del ferrocarril.....	20
2.2.2 La llegada del ferrocarril a la Argentina.....	21
<b>CAPITULO 3. ANÁLISIS DEL ÁREA Y TEMA DE ESTUDIO .....</b>	<b>25</b>
3.1 Delimitación y localización del área de estudio .....	25
3.2 El ferrocarril estratégico: Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano.....	26
3.3 Caracterización de los componentes del complejo ferroviario, en base a los criterios de valoración.....	29
3.3.1 Interés histórico-cultural.....	30
3.3.2 Interés artístico-arquitectónico .....	33
3.3.3 Interés paisajístico-urbanístico .....	39

<b>CAPÍTULO 4. IDENTIDAD LOCAL A TRAVÉS DEL USO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DEL F.C.R.P.B.</b> .....	<b>42</b>
4.1 Acciones y usos de los componentes patrimoniales .....	42
4.1.1. Arroyo Pareja.....	42
4.1.2 Red IAS Casa Joven.....	44
4.1.3 FISNA: acontecimiento programado .....	45
4.1.4 Club del Trueque.....	47
4.1.5 Rejas y vías de calle Colón.....	49
4.2 Memorias de los residentes y su percepción sobre el patrimonio ferroviario y el uso de sus espacios .....	49
4.3 Los espacios ferroviarios en relación al uso turístico-recreativo .....	54
<b>CAPITULO 5. DIAGNÓSTICO</b> .....	<b>55</b>
5.1 FODA.....	58
<b>CAPITULO 6. PROPUESTAS</b> .....	<b>61</b>
6.1 Propuestas turístico-recreativas para el uso del patrimonio ferroviario del F.C.R.B.P. ...	61
<b>REFLEXIONES FINALES</b> .....	<b>65</b>
<b>Bibliografía</b> .....	<b>68</b>
<b>Anexos</b> .....	<b>76</b>

## Índice de Figuras

Figura 1: Localización del partido de Coronel Rosales	25
Figura 2: Recorrido de la línea Rosario a Puerto Belgrano	27
Figura 3: Línea de tiempo Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano	29
Figura 4: Los siete puentes de Paso Mayor	30
Figura 5: Tren en el Puerto Arroyo Pareja	30
Figura 6: Viaje inaugural del F.C.R.P.B	31
Figura 7: Llegada del ferrocarril al balneario Arroyo Pareja	32
Figura 8: Localización de los elementos patrimoniales del F.C.R.P.B.	33
Figura 9: Vías calle Alem	34
Figura 10: Estación Almirante Solier	35
Figura 11: Galpones y talleres de máquinas	35
Figura 12: Estación Punta Alta	36
Figura 13: Paredón rejas de hierro de calle Colón	36
Figura 14: “Puente Negro” de Villa del Mar	37
Figura 15: Casillas y escalinatas	38
Figura 16: Paisaje estación Solier	39
Figura 17: Paisaje predio FISNA	40
Figura 18: Paisaje “Puente Negro”	40
Figura 19: Arroyo Pareja	43
Figura 20: Rango etario de los encuestados	49
Figura 21: Identificación de los elementos patrimoniales F.C.R.P.B	50
Figura 22: Participación en actividades desarrolladas en las inmediaciones ferroviaria	52

Figura 23: Identidad social sobre los espacios férreos 53

Figura 24: Circuito sobre las vías del F.C.R.P.B. 62

Figura 25: Ejemplo cartelería 63

### **Índice de Tablas**

Tabla I: Acciones de la gestión del patrimonio 18

Tabla II: Análisis FODA 58

## INTRODUCCIÓN

Indudablemente la cultura, el patrimonio y el turismo presentan una estrecha relación entre sí. La existencia del patrimonio cultural inicia cuando la sociedad reconoce y le otorga un valor a determinados bienes. Estos al recibir un significado se vuelven únicos y diferentes a cualquier otro componente patrimonial, y puede fortalecer el sentido de pertenencia, de modo que implícitamente representan a un grupo social. Al otorgarle esta función, de igual manera, se vuelven un potencial de identidad.

La práctica del turismo cultural surge como nexo comunicador y conector de las culturas, es tal que favorece el supuesto de que el patrimonio debe ser transmitido hacia otros para que perdure en el tiempo. El interés por visitar estos bienes motiva el desplazamiento de personas, lo que por consiguiente lleva a una interacción entre el visitante y la comunidad local. Del encuentro surge una sinergia que facilita el intercambio cultural, profundizando el conocimiento, y suscitando la empatía y el respeto por el prójimo y sus valores. En relación con tema analizado, el patrimonio industrial- ferroviario, presenta atributos históricos, arquitectónicos y paisajísticos que lo enriquecen, lo que incentiva la visita de estos espacios y el conocimiento de su riqueza a partir del significado particular que le otorga cada comunidad local.

A pesar de que el ferrocarril llegó a Argentina con una marcada demora, su instauración fue un signo de progreso y avance, su utilidad fue de gran importancia para sucesos como la inversión económica extranjera, la ola migratoria, la expansión hacia el mercado internacional y la conexión terrestre dentro del país. El partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales (desde aquí Coronel Rosales) no quedó exento de esta situación, el arribo del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano traía consigo la esperanza de potenciar una industria agropecuaria existente y el sueño de crear la mayor terminal cerealera de Sudamérica, por lo cual se llevaron a cabo en diversas construcciones que dejaron a la vista una gran inversión de capitales franceses, una impronta de la arquitectura francesa y una ingeniería innovadora para la época, además de memorias e historias en la población local.

El presente trabajo se propone analizar el uso potencial del patrimonio industrial-ferroviario del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano como atractivo turístico-recreativo, mediante el reconocimiento del valor tanto de sus elementos como su paisaje, destacar los diversos acontecimientos sociales que pusieron en refuncionamiento estos espacios y conocer la

percepción social en relación con su uso y la valoración que le otorgan. La tesina se enmarca en una estructura de seis capítulos: el **Capítulo 1** contiene los aspectos metodológicos que sigue la investigación lo cuales comprenden el planteamiento del problema, la hipótesis, los objetivos y las técnicas y herramientas para la recolección de datos. En el **Capítulo 2** se desarrolla el marco de referencia compuesto por el marco conceptual donde se describen las variables centrales de estudio, y el marco histórico que reseña brevemente el origen del ferrocarril y su posterior desembarco con el territorio argentino. El **Capítulo 3** presenta el área y el tema de estudio, caracteriza brevemente el partido de Coronel Rosales, la ciudad de Punta Alta y Villa de Mar; relata la historia y analiza el interés histórico, arquitectónico y paisajístico del componente de estudio: el ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano. El **Capítulo 4** se centra en descubrir, a través de hechos destacados, las distintas funciones que presentó el patrimonio ferroviario, y comentar sus usos en la actualidad. A su vez se expone información relevante obtenida a través de las entrevistas realizadas a informantes clave y el resultado de las encuestas realizadas a la comunidad local sobre sus memorias y perspectivas sobre los bienes. En el **Capítulo 5** se expone el diagnóstico, y seguidamente en el **Capítulo 6** se presenta una serie de propuestas basadas en la conservación, educación, uso y señalización del patrimonio. Y, por último, se hallan las reflexiones finales que manifiestan los resultados obtenidos de la investigación.

## **CAPÍTULO 1. ABORDAJE METODOLÓGICO**

### **1.1 Planteamiento del problema**

El patrimonio engloba todo aquello que es testimonio de una época y puede ser objeto de estudio para entender e interpretar el pasado y reforzar la memoria colectiva. La época industrial con su conjunto de estructuras, piezas y máquinas son el testimonio de un pasado trascendental para la historia de la humanidad (Pardo Abad, 2004). Los bienes heredados de las explotaciones ferroviarias se incluyen en un subgrupo de patrimonio industrial por la relación entre los transportes y la revolución industrial (Cuéllar, 2010). A partir de la Convención de París de 1972 de la UNESCO, se ha ido abandonando la consideración de monumentos como único elemento patrimonial para pasar a considerar también a los “paisajes culturales”; se entiende entonces que no solo se estudia la vía ferroviaria y las estaciones de ferrocarril, sino que incluye las imágenes paisajísticas, pueblos, gente, costumbres e incluido el ferrocarril, lo que permite entender la herencia del territorio como patrimonio y su consecuente identidad (Ferrari, 2013).

Es así que se entiende que el patrimonio “... está estrechamente ligado a la memoria colectiva y, por ende, a la construcción de la identidad de un grupo o de una sociedad” (Giménez, 2005: 178). Durante el proceso de patrimonialización se construyen nuevos valores tanto de uso como simbólicos en donde el objeto-soporte adquiere un valor patrimonial pero no se vuelve “patrimonio”, sino que el patrimonio surge del momento de interpretación, esto supone una constante actualización para que no se pierda y el objeto no vuelva a su estado inicial de artefacto artístico, arquitectónico, etc., en resumen, el patrimonio es el significado que le da un grupo social y no el objeto en sí mismo (Dormaels, 2011).

El ferrocarril es un elemento cercano a la sociedad actual, está presente y es reconocido por todos al formar parte del paisaje cultural cotidiano a pesar de que muchas estaciones e instalaciones vinculadas a los mismos perdieron su razón de ser. Identificar al ferrocarril como legado de la era industrial, amplía su visión, alcance y potencialidad para el desarrollo de la actividad turística (Estévez, 2013). Se entiende que el turismo es posible como práctica para resignificar el patrimonio a partir de valorizarlo como atractivo turístico de un lugar, además puede tener un papel importante en los procesos de rescate y de activación patrimonial a partir de un turismo participativo en los procesos de selección y atribución de significados para su valoración y utilización (Troncoso y Almirón, 2005).



El turismo cultural promueve las motivaciones de los turistas que buscan responder cuestiones relacionadas con el conocimiento del patrimonio y la interpretación de los usos y manifestaciones de los distintos espacios. Para ello utiliza recursos tangibles como calles, castillos, museos o antiguas industrias, y otras manifestaciones como fiestas y gastronomía típica, o representaciones culturales contemporáneas como conciertos, entre otros (Fernández y Guzmán Ramos, 2004). En relación con esto, “el patrimonio industrial constituye una oferta competitiva importante y original, respecto de otras de carácter tradicional o complementaria de dicha oferta ...” (Fernández y Ramos, 2004: 61), entonces, se puede aseverar que “... constituye una opción turística extraordinariamente llamativa para la revitalización del entorno urbano de cualquier ciudad, localidad y región” (Cobas y Rodríguez, 2007: 11).

De acuerdo con el desarrollo ferroviario en Argentina, el partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales, principalmente la ciudad cabecera de Punta Alta, no fue la excepción a este hecho histórico. Con un fin estratégico de conectar el interior del país con una salida al mar, desembarca en 1903 en la ciudad el ferrocarril francés Rosario-Puerto Belgrano (Chalier, 2003). Posterior al cierre del ramal, se evidencian, a partir de los diversos recortes del diario La Nueva Provincia entre los años 1999 y 2003, la refuncionalización del espacio férreo que ha dejado un legado en la memoria colectiva de los pobladores, como por ejemplo, la Casa Joven Red Iniciativa Adolescente Sano (IAS) que tuvo sede en la Estación Almirante Solier, el desarrollo turístico-recreativo del balneario Arroyo Pareja a partir del transporte de pasajeros, el Club del Trueque que utilizó los galpones pertenecientes al ferrocarril, y por último, la Fiesta de la Soberanía Nacional (FISNA) que consiste en el desarrollo de distintas actividades comerciales, industriales, educativas y artesanales llevada a cabo en inmediaciones del complejo ferroviario; aún en la actualidad son espacios utilizados por la comunidad. En la ciudad de Punta Alta se halla la mayor cantidad de vestigios del ferrocarril y su complejo ferroviario, esto se suma a las narraciones de los habitantes de esa época.

Ante lo expuesto, la presente tesina se centra en la valoración del patrimonio ferroviario como potencial atractivo turístico dentro del partido de Coronel Rosales (Punta Alta y Villa del Mar específicamente), provincia de Buenos Aires. La investigación se enfoca en el complejo ferroviario perteneciente al Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano (F.C.R.P.B), destacando que la mayor parte de componente a analizar, tanto en infraestructura ferroviaria como acontecimientos sociales se encuentran en la ciudad de Punta Alta.

Al mismo tiempo se plantea analizar las diversas formas de puestas en valor que ha tenido el componente ferroviario del Rosario- Puerto Belgrano y su entorno como paisaje cultural, y comprender su incidencia en la construcción de la identidad local de la ciudad con el fin de desarrollar propuestas turísticas-recreativas para su uso y valoración.

## 1.2 Objetivos

El **objetivo general** que persigue la tesina es:

- Analizar el uso potencial del patrimonio industrial-ferroviario del partido de Coronel Rosales como atractivo turístico-recreativo.

Los **objetivos específicos** son:

- Analizar los componentes históricos, culturales y paisajísticos del F.C.R.P.B.
- Identificar las acciones públicas-privadas que contribuyeron a la puesta en valor del complejo ferroviario en el periodo comprendido desde los '90 hasta la actualidad.
- Indagar sobre los acontecimientos sociales que se desarrollaron en las inmediaciones del complejo ferroviario.
- Conocer la percepción de los residentes de la ciudad sobre el uso del complejo ferroviario.
- Indagar sobre la planificación del sector público en relación al complejo ferroviario.
- Elaborar propuestas turístico-recreativas para la utilización total del espacio ferroviario.

## 1.3 Hipótesis

La valoración social y el uso del patrimonio industrial-ferroviario del Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano como potencial para el desarrollo de un producto turístico-recreativo en el partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales.

## 1.4 Metodologías y técnicas

La presente tesina es de tipo descriptiva, por un lado, porque describe diversos componentes, dimensiones y aspectos del fenómeno a investigar para interpretar y entender cómo es y cómo se manifiesta el fenómeno bajo análisis (Hernández Sampieri, 2006). Y, por otro lado, es exploratoria porque el área de estudio revela poca indagación y no ha sido abordado antes desde un determinado enfoque (Hernández Sampieri, 2006).

Asimismo, presenta un enfoque metodológico mixto. Por un lado, el enfoque cualitativo, tiene el propósito de reconstruir la realidad tal y como la observan los actores de un área de estudio previamente definida. Busca descubrir y responder preguntas mediante métodos de recolección de datos como las descripciones y observaciones, el fin es interpretar los resultados y junto al desarrollo teórico, entender los distintos fenómenos que se desarrollan. Y a su vez, cuenta con un enfoque cuantitativo, tales estudios tienen la esencia de cuantificar y aportar evidencia, y se asocia con los experimentos, encuestas o instrumentos de medición estandarizados (Hernández Sampieri, Collado Fernández y Lucio Baptista, 2003).

Las técnicas de recopilación de información que se llevaron a cabo son: entrevistas al Director de Turismo Bernardo Amor, y al Director de Cultura del municipio de Coronel Rosales Gustavo Bouscayrol, también al personal de Ferrocoopa Limitada Cooperativa de Trabajo Ferroviario Eduardo Cano. Además, se realizó un análisis de documentación, archivos y fotografías, salida al terreno y 81 encuestas online, mediante Google Forms, a la comunidad residente para determinar los distintos criterios de valoración patrimonial y su percepción sobre el uso de los espacios férreos durante la década del '90 hasta la actualidad. Hay que mencionar que el instrumento de valoración se basa en los criterios de:

- Interés histórico-cultural: Comprende aquel conjunto de atributos históricos y culturales del bien, y su relación con la sociedad.
- Interés artístico-arquitectónico: Son las cualidades que hacen referencia a la materialidad del bien.
- Interés paisajístico-urbano: El cual alude a la relación del bien con el entorno en el que se encuentra inmerso.

Se realizó un análisis de los datos obtenidos para transformarlos en información a fin de conocer si el patrimonio industrial ferroviario es percibido por la comunidad local como un dador de identidad y legitimado culturalmente. Luego, sobre la base de los resultados obtenidos en las entrevistas y encuestas, se elaboró una matriz FODA y se realizaron propuestas.

## **CAPÍTULO 2. MARCO DE REFERENCIA**

### **2.1 Marco Conceptual**

#### **2.1.1 Turismo Cultural**

Una de las primeras aproximaciones al concepto de turismo cultural queda registrada en la Carta adoptada por el Consejo Internacional de Museos y Sitios (ICOMOS) en 1976, donde define al turismo cultural como

“... aquella forma de turismo que tiene por objeto, entre otros fines, el conocimiento de monumentos y sitios histórico-artísticos. Ejerce efectos realmente positivos sobre estos en tanto en cuanto contribuye - para satisfacer sus propios fines – a su mantenimiento y protección. Esta forma de turismo justifica, de hecho, los esfuerzos que tal mantenimiento y protección exigen de la comunidad humana, debido a los beneficios socio-culturales y económicos que comporta para toda la población implicada”.

La importancia del desarrollo del modelo de turismo cultural comienza a verse reflejado en 1982 a partir de la Conferencia Mundial sobre las Políticas Culturales (MONDIACULT), realizada por UNESCO, donde se reafirma la importancia de la cultura en los procesos socioeconómicos. En este marco, el turismo comienza a visualizarse como una actividad que además de favorecer al desarrollo económico permite la integración social y el acercamiento de los pueblos. Es entonces que el turismo cultural se refleja como una modalidad donde convergen políticas culturales y turísticas, y es portador de valor y respeto por los recursos, tanto culturales como naturales (Toselli, 2003). Además, la Asociación europea para la Educación de Turismo y Ocio (ATLAS), desde 1991, comienza a realizar estudios observando el perfil, los motivos y las necesidades de los visitantes y turistas que acuden a los diversos atractivos culturales con la finalidad de comprender el emergente mercado del turismo cultural (Richards, 2001).

En 1999, ICOMOS redacta una nueva Carta sobre el turismo cultural, en ella no hay grandes cambios respecto a la anterior, pero puntualiza sobre el crecimiento y globalización del turismo cultural y la necesidad de llevar a cabo planes y programas de gestión del patrimonio con fin de prevenir efectos negativos, nocivos y destructivos sobre el mismo, priorizando la conservación (Toselli, 2003). En la Carta también se hace mención por primera vez al término de intercambio cultural siendo el medio para lograr la actividad turística, esto contempla que en el “[...] derecho al tiempo libre de las personas para descansar, recrearse, cultivarse y socializar con otros individuos, con identidades, culturas y formas de vida y creencias diferentes” (Pardo, 2011: 16), convergen las identidades culturales tanto de la comunidad anfitriona como de los visitantes.

Respecto al consumo cultural, el autor Richards (2000), considera que es necesario entender qué se consume como cultura, observa que la misma abarca lo que piensan, lo que hacen y lo que fabrican las personas, la cultura entonces se compone de procesos (ideas y modos de vida) y de los productos de esos procesos (edificios, artefactos, arte, tradiciones, ambiente). Es así que el turismo cultural no solo consume productos culturales del pasado sino también la cultura contemporánea o modos de vida. Esto genera en las culturas receptoras "... la necesidad de redescubrir y fortalecer la identidad cultural, como así, resignificar el patrimonio como factor de unidad" (Toselli, 2006: 176).

En la actualidad, la Organización Mundial de Turismo (OMT) redefine el concepto de turismo cultural como "... un tipo de actividad turística en el que la motivación esencial del visitante es aprender, descubrir, experimentar y consumir los atractivos/productos culturales, materiales e inmateriales, de un destino turístico" (OMT, 2019:31)<sup>1</sup>. Y aclara en la misma qué se comprende por atractivos/productos culturales:

"... conjunto de elementos materiales, intelectuales, espirituales y emocionales distintivos de una sociedad que engloba las artes y la arquitectura, el patrimonio histórico y cultural, el patrimonio gastronómico, la literatura, la música, las industrias creativas y las culturas vivas con sus formas de vida, sistemas de valores, creencias y tradiciones" (OMT, 2019:31).

Con esta última definición se puede observar la evolución del concepto de turismo cultural, al principio este se limitaba a englobar los elementos materiales (monumentos y sitios históricos-artístico) que solo tenían el privilegio de ser visitados por aquellas personas motivadas por la cultura. Actualmente, se entiende que la cultura abarca no solo los elementos materiales, también incluyen los inmateriales (modos de vida, valores, creencias, tradiciones), ambos acentúan aún más la identidad cultural de la comunidad anfitriona de un destino. De acuerdo a esto último es que se refuerza la idea de que la actividad turística es un medio enriquecedor para el conocimiento e intercambio de las distintas culturas existentes.

---

<sup>1</sup> En 1995 la OMT redacta la primera definición, "el turismo cultural comprende todos los movimientos de las personas para satisfacer la necesidad humana de diversidad, orientados a elevar el nivel cultural del individuo, facilitando nuevos conocimientos, experiencias y encuentros". Dichos movimientos son "[...] por motivaciones esencialmente culturales como los viajes de estudio, los viajes por motivos de índole artística, tales como diferentes festivales de artes escénicas: el teatro, el cine, la música, y otros eventos culturales, así como las visitas a los sitios y monumentos del patrimonio mundial".

### 2.1.2 Patrimonio cultural

En el siglo XIX el patrimonio era observado como un tesoro, el mismo estaba solo "... integrado por las producciones surgidas de los genios que atestiguan el progreso ascendente de la civilización" (Fernández de Paz, 2006: 3). De acuerdo con la mirada crítica, se entiende que el patrimonio son los objetos materiales, sitios, lugares y/o paisajes que, por su esencia, y de forma innata, tiene un valor excepcional, el cuál debe conservarse y ser transmitido a las generaciones futuras sin ningún cambio ya que el pasado es lo que lo dota de su esencia y es dicho patrimonio el que determina la identidad de la sociedad (Smith, 2011). En los años 60 se comienza a considerar el patrimonio como cultura, superar la idea de que solo importan los antiguos monumentos históricos y se empieza a entender que el patrimonio es traído de la inmigración, la diversidad cultural (Gutiérrez, 2011).

En 1964, la Carta de Venecia, "... habilita la consideración de bienes de escaso reconocimiento en épocas anteriores, entre otros la arquitectura vernácula, los complejos industriales, los establecimientos rurales o los jardines y parques" (Conti, 2009: 2). Para 1972, UNESCO, en la Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural brinda una clasificación del patrimonio cultural; en él se constituyen los monumentos, grupos de construcciones y sitios. Hasta ese entonces, desde lo institucional se continuaba privilegiando una visión monumentalista, recién en 1992 UNESCO incluye a "... los paisajes, los sitios históricos, los emplazamientos y entornos construidos, así como la biodiversidad, los grupos de objetos diversos, las tradiciones pasadas y presentes, y los conocimientos y experiencias vitales". Si bien en la convención anterior ya se mencionan estos aspectos, es recién en el 2003 cuando UNESCO define el patrimonio cultural inmaterial como "... los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas- junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacio culturales que les son inherentes- que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio". En resumen, como explica la autora Molano (2007), el concepto de patrimonio ha evolucionado en el tiempo y ha pasado de ser un concepto relacionado únicamente con lo monumental y lo artístico, a incluir lo inmaterial, como las costumbres y tradiciones.

El patrimonio cultural también puede ser considerado como identidad, cada comunidad al defender, definir, interpretar y poner en valor su patrimonio, tanto material como inmaterial, lo

convierte en una referencia identitaria ineludible (Fernández de Paz, 2006). A su vez, el patrimonio siempre está disponible como matriz potencial de identidad ya que, por su propia naturaleza, social y geográfica, es particular y diferenciador con respecto a los otros (Giménez, 2005).

Otro punto de vista es el que plantean los autores Fernández y Guzmán Ramos (2002), quienes exponen que:

“El patrimonio cultural [...] está constituido por todos aquellos elementos y manifestaciones tangibles o intangibles producidas por las sociedades, resultado de un proceso histórico en donde la reproducción de las ideas y del material se constituyen por factores que identifican y diferencian a ese país o región. El patrimonio, relacionado con la herencia, es un concepto dinámico que alude a la historia, que se enlaza directamente por los grupos locales. Es una síntesis de los valores que dan identidad a una sociedad que los reconoce como propios. Ello implica un proceso de reconocimiento intergeneracional de unos elementos como parte del bagaje cultural y su vinculación a un sentimiento de grupo” (Fernández y Guzmán Ramos, 2002:2).

A partir de lo expuesto, se entiende que es necesario abordar el patrimonio cultural desde una perspectiva integral ya que el mismo involucra diversos elementos y puntos de análisis.

La evolución del concepto de patrimonio cultural lleva a cuestionar ¿qué le da valor a tal o cual elemento o manifestación cultural? Como se expuso al principio del apartado, en un inicio se consideraba que la obra por ser realizada por “genios” y representar en el pasado un avance progresista ya se encontraba dotada de un valor excepcional innato. Sin embargo, con el avance del tiempo y desde una perspectiva más social e integral, se entiende que

“el verdadero valor del patrimonio es que sea reconocido como valioso por los miembros de la sociedad. Esta conexión permite que se mantengan sus capacidades simbólicas y transmitan los valores de las personas a las que representan, aunque se haya modificado el uso original de los bienes patrimoniales” (Velazco González, 2009:239).

Es decir “que hay una relación indisoluble entre el significado cultural del patrimonio y la valoración que puede hacer la sociedad de este significado” (Mazinili, 2011:35). Por ello, el valor está en el significado que la sociedad le da al objeto o manifestación y no en el objeto o manifestación en sí mismo. También es necesario entender que “la valoración de los bienes cambia en función del tiempo, de los sectores dominantes y de los contextos culturales desde los que se analicen” (Ciselli, 2011:6).

### 2.1.2.1 Patrimonio industrial y ferroviario

El patrimonio hace referencia, en parte, a los restos materiales de épocas pasadas. Los objetos de la época industrial sin duda forman parte de ello ya que estos son el testimonio de una época trascendental para la historia de la humanidad por sus efectos y avances a la revolución neolítica (Pardo Abad, 2004).

El Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) en la Carta de Nizhny Tagil, firmada en Moscú en 2003, determina que el patrimonio industrial

“... se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”.

Dicha carta define también el periodo histórico de interés de estudio, que se extiende desde la Revolución Industrial hasta la actualidad inclusive, y estudia las raíces preindustriales y protoindustriales anteriores. Cabe destacar el análisis que realiza la autora Hidalgo Giralt (2010) respecto a la inclusión y conceptualización del patrimonio industrial. UNESCO e ICOMOS como organizaciones internacionales no han realizado aportes significativos a la definición de patrimonio industrial redactada por TICCIH, pero sí hacen hincapié en la voluntad de participar en la prevención y conservación del mismo, por otro lado incluyen al patrimonio industrial como parte del patrimonio cultural, siendo que ICOMOS firma un acuerdo de cooperación con TICCIH en el año 2000 y , a su vez, UNESCO incluye al patrimonio industrial dentro de la Lista de Patrimonio Mundial.

Retomando la definición dada por TICCIH, la importancia de valorar el patrimonio industrial radica en la particularidad de sus elementos, que distan de ser únicos, sino más bien, son repetitivos. Las maquinarias y utensilios se fabricaban en serie (López, 2014), lo mismo pasa con los edificios, la arquitectura industrial insiste en una estandarización que alude a la economía de la empresa, a los diferentes lenguajes o formas constructivas adoptadas como medio para crear la propia identidad de la empresa (Pardo Abad, 2004). Como destaca López (2014), los elementos patrimoniales pueden ser idénticos o similares en diferentes lados, pero los testimonios y la historia son de cada uno, y ese es su valor agregado, su propia historia que los hace únicos.



Es importante remarcar que la definición de patrimonio industrial adopta un criterio más completo, donde se valoran no sólo los edificios y elementos puntuales y concretos sino también el paisaje industrial en su conjunto (Pardo Abad, 2004), además del patrimonio industrial intangible. Entendiendo “... que el paisaje industrial aparece cada vez que una industria genera instalaciones específicas, marcando un espacio, amplio o restringido, en la superficie o en el subsuelo” (Delsalle, 1998: 180); y que el patrimonio intangible de la era industrial implica entender las formas de vida, los testimonios de la cotidianidad y la memoria del trabajo y del lugar (Álvarez Areces, 2008). Este análisis integral del patrimonio industrial permite fundamentar la identidad local de las áreas que fueron o aún son industrializadas (Lalana Soto y Santos Ganges, 2009).

Bajo cualquier premisa “el patrimonio industrial debe ser estudiado para ser protegido y secundado en su devenir material, histórico y de conservación según las finalidades que las comunidades quieran atender” (Álvarez Arece, 2008: 13). La importancia de su protección y conservación radica en que “[...] mantiene vivo el recuerdo de un pasado no muy lejano y puede convertirse en un motor de desarrollo económico mediante políticas que incentiven su reutilización cultural” (Pardo Abad, 2004: 9).

En lo que respecta al patrimonio ferroviario, el mismo adscribe al patrimonio industrial, esto se puede justificar mediante la definición del TICCIH. Por un lado, el ferrocarril es contemporáneo al periodo de interés de estudio del patrimonio industrial, y por otro, se encuentra incluido en la cultura industrial de medios de transporte y toda su infraestructura, es así, que el patrimonio ferroviario se configura como parte de ese conjunto de restos materiales e inmateriales de la industrialización (Cuellar Villar, 2017).

A su vez, el patrimonio ferroviario puede caracterizarse como un paisaje articulador de la producción, ya que los elementos que lo constituyen abarcan los bienes inmuebles (infraestructura de la estación, los apeaderos y los poblados), los bienes muebles (vehículos, placas giratorias, aguadas, etc.), las infraestructuras (plataformas, puentes, la vía, señalización, etc.) y el patrimonio documental y gráfico (Biel Ibáñez, 2014).

El estudio del patrimonio ferroviario tiene gran relevancia ya que manifiesta la calidad del patrimonio y se lo expone, buscando a su vez, el compromiso de conocer y valorar no solo los elementos patrimoniales sino también la ciudad y la cultura en la cual se encuentra inmerso

(Zignoni, 1996, 2010). Para ello es necesario entender de dónde surge y cuál es su importancia, así como destacar las cualidades y atributos de esos elementos. Dentro de la caracterización de los mismos, la arquitectura de las estaciones, terminales, oficinas y otros, es preponderante por sobre el resto, la misma con su estética representa otras culturas y estilos arquitectónicos que hacen referencia al país de origen de la empresa inversora, es decir, las réplicas son ajenas a nuestro territorio. A esto se le suma caracterizar el paisaje, en las zonas de relevancia se hallan grandes terrenos industriales donde se crea un núcleo consolidado que presenta características definidas, lo que permite observar el conjunto ferroviario, aunque las obras se encuentren por separado, al mismo se integran las edificaciones complementarias y las señalizaciones. Ese estudio no solo permite entender, sino que también, es el medio por el cual se difunde a la sociedad la relevancia del patrimonio lo que puede derivar en una conciencia de prevención.

### **2.1.3 Relación del patrimonio y el turismo: la valoración de espacios férreos**

No cabe duda de que el patrimonio y el turismo estrechan una fuerte relación. El patrimonio contribuye a conformar la identidad propia de un destino dotándolo de un carácter distintivo de singularidad y autenticidad y esto es una característica que busca la demanda de un destino (Fernández y Ramos, 2002). A su vez, es necesario considerar los procesos que recurren al patrimonio para construir la actividad turística de los lugares (Bertoncello, 2018).

Es entonces, que el intercambio entre los turistas y los pobladores locales, y la comercialización del patrimonio, puede ser beneficioso o perjudicial dependiendo en gran parte de la planificación y gestión turística (Pastor Alfonso, 2003). Como indica la Carta Internacional de ICOMOS (1999) sobre la Gestión del Turismo en los sitios con patrimonio significativo, “[...] el patrimonio natural y cultural pertenece a todos los pueblos. Cada uno de nosotros tiene el derecho y la responsabilidad de comprender, valorar y conservar sus valores universales”. La gestión del patrimonio cultural contempla la realización de ciertas tareas o acciones, mediante la organización y administración de los recursos (humanos, de capital, etc.), contribuyentes a la preservación del conjunto de bienes y expresiones culturales de una determinada sociedad. Es importante resaltar que dicha preservación debe estar asociada a un uso social determinado (Pinassi, 2014). El proceso de gestión consta de cuatro acciones fundamentales: conocer, planificar, controlar y difundir (Tabla I).

Tabla I

### Acciones de la gestión del patrimonio

Acciones		Instrumentos
CONOCER	Esta acción es el punto de partida para el diseño de cualquier política de gestión. Para ello es necesario conocer y analizar los bienes culturales existentes (estado de conservación, carácter jurídico, etc.). Esto permite realizar una selección de cuáles son los bienes que se van proteger, ya que no se pueden abarcar todos los existentes. Los mismos están condicionados de acuerdo a su importancia o relevancia. Posteriormente se desarrolla una documentación en donde se registran las características y transformaciones de los bienes en cuestión.	Inventarios. Catálogos.
PLANIFICAR	Las actividades en esta etapa son diversas y variadas, destinadas a programar el paso a paso de lo que se va hacer con el bien cultural, en otras palabras, se formula una guía de acciones para el corto, mediano y largo plazo.	Planes, programas y proyectos. Inventarios específicos y expedientes. Cartas de riesgos y modelos predictivos.
CONTROLAR	Esta acción es fundamental para cualquier gestión, implica numerosas normativas que protegen a los bienes culturales. Son una serie de obligaciones a cumplir y definen las acciones inapropiadas. Para que se cumpla con las condiciones óptimas y eficientes de control es necesario contar con una gran cantidad de personas trabajando en estas actividades.	Marco Jurisdiccional: Tratados internacionales. Leyes nacionales. Leyes provinciales. Decretos u ordenanzas municipales.

DIFUNDIR	La misma depende de las acciones anteriores para que cumpla su función debidamente. Su principal objetivo es divulgar el valor asociado y las características de los componentes culturales y de los mecanismos de protección. Es la acción más social ya que la razón de existir de los bienes es que la sociedad disfrute de ellos, los conozca, los valore y los proteja.	Revistas. Boletín electrónico. Libros. Guías. Infraestructura didáctica (señalética informativa o interpretativa).
----------	--	--

Fuente: Montivero, A., 2022, sobre la base de Querol, 2010.

Para llevar a cabo una gestión responsable del patrimonio es necesaria la participación de los actores involucrados, la población local, los actores y decisores políticos y los asesores técnicos (Baudrihayé, 1997), entendiendo "... que hay que potenciar formas de trabajo basada en la colaboración y el consenso ya que la clave es comprender que la planificación exige hoy un ejercicio consciente de la responsabilidad compartida" (Velasco González, 2009: 250). Por parte del turismo hay que entender que "la mejor forma de que los turistas conozcan y respeten el patrimonio del lugar que visitan es que de alguna manera se sientan identificados, y para ello deben ser observadores activos, es decir, que lleguen a crear un sentimiento a través del hecho de la observación" (Pastor Alfonso, 2003: 108).

Los espacios férreos constituidos tanto por los elementos tangibles e intangibles y su singular paisaje, presentan como particularidad, que luego del proceso de desindustrialización, muchos de ellos permanecen en desuso, abandono total y/o sufren un gran deterioro (Lamilla, 2018). A su vez, han perdido su identidad inicial, y ante ello, una forma de valorarlos conduce a su reinversión (Yuln, Montecelli y Carrizo, 2017). Los autores Lalana Soto y Santos Ganges (2009) entienden que no basta con solo preservar determinados edificios o espacios, sino que hay que insertarlos en nuestro proceso histórico, y para ello, hay que devolverles la vida o darles una nueva vida a través de una utilidad actual, la cual respete, en lo posible, las características arquitectónicas y paisajistas originales.

Existen varias formas de valorar el patrimonio ferroviario, sin embargo, la principal es que el valor del mismo provenga de la legitimación social, es decir, que debe ser percibido y re-significado por los protagonistas (Uribe, 2012). Dentro de las diversas formas de dotar de vida

nuevamente a estos espacios férreos y brindarles una nueva identidad, se incluyen planes de desarrollo urbanístico y territorial (Del Pozo y Sabaté, 2010; Moque, 2021), la puesta en marcha de itinerarios culturales (Uribe, 2012), la rehabilitación y re-funcionamiento de los edificios (Yuln, Montecelli y Carrizo, 2017), la revitalización del paisaje ferroviario (León Varón y Suárez Prieto, 2016) y la creación de museos (Méndez y Cuéllar, 2017), entre otros posibles usos.

La finalidad es revitalizar los espacios en base a redescubrir los recursos de proximidad, utilizar y reapropiarse los espacios públicos dándole más y mejor uso, siendo un lugar de múltiples usos y un lugar de encuentro (Moque, 2021). Además, una vez revitalizados pueden desarrollar un atractivo para motivar la llegada de visitantes.

## **2.2 Marco histórico**

### **2.2.1 Historia del surgimiento y desarrollo del ferrocarril**

La Revolución Industrial iniciada en Gran Bretaña se extendió a lo largo del siglo XIX de forma paulatina y dispar. Este modelo produjo significativos cambios sociales, económicos, culturales y tecnológicos (Vera Hernández, 2014) que se registraron con nitidez. El progreso tecnológico le dio la bienvenida a la época industrial: con sus fábricas, maquinarias, transporte y la construcción, cambiando por completo los procesos productivos conocidos hasta ese entonces: la agricultura y la minería (Fernández, 2012).

Uno de los grandes inventos fue el ferrocarril, la magnitud de su creación es tal, que es utilizado en la actualidad. Su desarrollo fue de suma importancia y permitió que las industrias pesadas tuvieran mayor relevancia en la transformación de las economías continentales, facilitó el recorrido de largas distancias para trasladar las materias primas a los centros de producción, y de dichos centros, a sus mercados, puertos y zonas de influencia. Sin embargo, su construcción era compleja por su escala de producción y la gran suma de capital que requería su instalación. Es así que, en la mayor parte de los casos, el desarrollo del ferrocarril estaba bajo los auspicios del Estado en cooperación con banqueros y/o financieros internacionales. Como consecuencia esto hizo que la competencia sea escasa porque eran pocas las empresas que tenían la envergadura para dominar el campo (Kemp, 1979).

En lo que respecta a la expansión del ferrocarril en Europa, tanto Reino Unido como Francia, Bélgica y Alemania comenzaron tempranamente la construcción de sus infraestructuras

ferroviarias, no obstante, la mayor expansión de la red sucedió desde 1870 hasta finales de la década de 1930, llegando a la periferia. La irrupción de la Segunda Guerra Mundial supuso un punto de inflexión, una vez subsanado el hecho bélico se retomó la expansión e inversión en la red ferroviaria (Morillas Torné, 2016).

### **2.2.2 La llegada del ferrocarril a la Argentina**

El ferrocarril llega a la Argentina para servir de impulso a esa transformación que se dio en el sistema de transporte, la cual fue demorada por años. Cuando se comenzó a pensar en la construcción de la red férrea el principal problema que se presentó era que no había inversionistas con interés o capacidad para obras de tal inversión, y que en el sistema judicial tampoco existían normas o leyes que permitieran la creación de sociedades de grandes capitales compartidos. Por el año 1852, Bartolomé Mitre, comienza a plantear la necesidad de legislar y adoptar la figura de sociedades anónimas que constituyan empresas particulares, siendo este el camino hacia el progreso (López, 1997).

Es entonces cuando en el Estado de Buenos Aires surge la idea de construir un ferrocarril propio. Después de muchas tratativas finalmente el 9 de enero de 1854 se autoriza por ley la construcción de la línea férrea siendo ésta financiada por un grupo de particulares bajo el nombre Sociedad Camino de Hierro del Ferrocarril Oeste. El 29 de agosto de 1857, el Ferrocarril Oeste junto a la locomotora “La Porteña” realiza su viaje entre la estación del Parque y la localidad de Floresta en Buenos Aires, siendo este el primer ferrocarril construido en el territorio argentino y el iniciador de la extensa red ferroviaria que se desarrolló en los siguientes años (Prieto, 2020).

Durante el período de 1862-1880, se realizaron varias obras férreas que extendieron la red ferroviaria argentina, como: la construcción del Ferrocarril del Sud, el Ferrocarril del Norte de Buenos Aires, el Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de Ensenada, el Ferrocarril Central Argentino, el Ferrocarril Entrerriano desde Gualeguay-Puerto Ruiz, el Ferrocarril Andino y el Ferrocarril Central del Norte. Los mismos sirvieron como eficaz instrumento político, de la elite dirigente, que buscaba controlar el poder uniendo capitales provinciales. En ese momento existían en el país un total de 5836 km. de vías férreas siendo 1227 km. pertenecientes al Estado Nacional, 2544 km. al Ferrocarril Andino, 427 km. a la provincia de Buenos Aires y las restantes las poseían empresas privadas. A su vez, es importante señalar, que el régimen tarifario era completamente libre de acuerdo a la ley 531 (Silva *et al.*, 2017).

En 1880 el Estado Nacional decide poner bajo su cargo todas las funciones inherentes a la red ferroviaria como constructor y operador de las líneas férreas y sus ganancias, incluyendo también aquellas líneas construidas por capitales extranjeros. La crisis de 1890 encuentra al país con ramales dispersos, deficitarios y con obras en curso que sufrieron postergaciones y suspensiones. Como consecuencia hubo un freno en el crecimiento de la red ferroviaria, tanto en estatales como privados. Superada la crisis, se retomaron y se pusieron en marcha nuevos proyectos que abarcaron distintas regiones del país y las conectaban con los principales puertos y centros de consumo. El rol que tomó el Estado en esta instancia fue garantizar una red homogénea con condiciones óptimas para no depender del trasbordo con ferrocarriles privados. Sin embargo, esto no significó un perjuicio hacia la actividad privada (Salerno, 2001). A raíz de esto, en 1907 se sancionó la ley 5.315, conocida como la ley Mitre, que establecía una nueva política ferroviaria. La misma consistía en que los ferrocarriles fueran explotados por empresas privadas, mayormente de capital extranjero, y que estas fueran rentables para que sea posible la remuneración y continua inversión en el sistema. Esta ley otorgaba algunas ventajas para las empresas privadas, pero también establecía la intervención estatal en la fijación de tarifas si se alcanzaba un determinado índice de rentabilidad durante tres años consecutivos. Dicha ley estaría vigente hasta 1947 (Waddell, 2010).

Desde mediados del siglo XIX hasta la Primera Guerra Mundial el país tuvo un gran crecimiento económico, debido a la presencia y desarrollo del ferrocarril en el territorio. Esto permitió abaratar los fletes y acercó las distancias hacia los puertos de exportación, “ello fue la condición de posibilidad para la expansión de los intercambios y éstos para la puesta en valor de las economías hasta entonces poco vinculadas con los países europeos” (Devoto, 2019: 534), como lo fue la producción agropecuaria. A su vez, el ferrocarril estuvo ligado a la marcada y creciente ola migratoria que se dio en esta época (Devoto, 2007).

Respecto a la extensión de la red férrea, para el año 1910 se alcanzaron los 35.883 km., la mayor parte se construyó en base al capital extranjero, inglés y francés, y en menor cantidad por capital argentino. Esto cambió posteriormente a la Primera Guerra Mundial, donde el principal constructor fue el Estado Nacional sumando a la red ferroviaria 4.238 km. favoreciendo a las regiones apartadas y menos atrayentes desde el punto de vista comercial (Mignone, 2013).

En 1930 se presenta una nueva crisis como resultado del surgimiento del automotor, ya que este nuevo medio de transporte se transformó rápidamente en la competencia directa de los ferrocarriles. Ante esto, por parte del Estado Nacional, las posturas tomadas fueron mejorar las rutas y caminos existentes y trazar nuevos circuitos con el fin de promover una mayor integración territorial, es decir fomentar la industria automotriz. Por su parte, los inversores extranjeros, se aquejaban de una desleal competencia y no ahorraron en propuestas de venta, hacia el Estado argentino, de algunas líneas y ramales. En lo que respecta en la construcción de vías durante este período, entre 1933-1939 se sumaron 4.925 km. por año y entre 1940-1943 se elevó a 7.679 km. por año, como resultado la red ferroviaria se extendió en un total de 65.194 km. en una década (Gómez y Tchordonkian, 2016).

Para 1947, ante la pérdida de rentabilidad y el vencimiento de la Ley Mitre las empresas extranjeras aceptaron el acuerdo que propuso el Estado Nacional, el cual consistía en comprar y adquirir directamente la red ferroviaria y sus anexos, efectuándose un año más tarde. El Estado argentino adquirió entonces un total de 24.500 km. de vías, locomotoras, vagones, estaciones, terrenos, terminales portuarias, galpones, almacenes, talleres, grúas, caminos de acceso y elevadores de granos. El 1° de marzo de 1948, ante una multitud reunida en la estación de Retiro en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se toma formal posesión de los ferrocarriles, la nacionalización era un hecho y significó para un sector político “adquirir soberanía” (Panella, 2020).

La reestructuración del transporte ferroviario estuvo a cargo del Ministerio de Transporte, el cual tomó la decisión de reagrupar las líneas ferroviarias en siete “ferrocarriles nacionales”: seis de ellos fueron renombrados en alusión a ilustres personajes históricos: San Martín, Belgrano, Roca, Mitre, Sarmiento y Urquiza, y con los dispersos ramales patagónicos se formó el Ferrocarril Nacional Patagónico. “A partir de 1961 comenzó un ciclo de decadencia y crisis permanente de los ferrocarriles, matizando con periodos de aparente recuperación y posteriores recaídas, cada una más grave que la anterior” (Martínez, 1997: 55). En 1980 la regresión del sistema ferroviario era un hecho, presentaba un déficit operativo y para las inversiones de aproximadamente 600/700 millones de dólares anuales y cada vez se perdían más kilómetros de vías (Mignone, 2013). Como consecuencia, “[...] la actividad ferroviaria decayó y muchas personas debieron cambiar de trabajo y/o emigrar. Durante la década de 1990, con la



privatización de los ferrocarriles, un proceso de des-territorialización tomó celeridad” (Yuln, Montecelli y Carrizo, 2017:884).

## CAPITULO 3. ANÁLISIS DEL ÁREA Y TEMA DE ESTUDIO

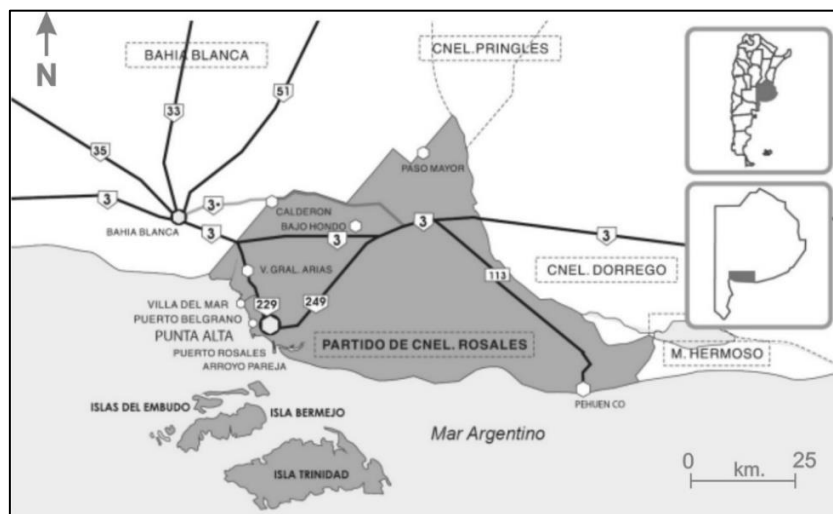
### 3.1 Delimitación y localización del área de estudio

El Partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales, fundado el 12 de mayo de 1945, se localiza en el sudoeste de la provincia de Buenos Aires, a 670 km de la Capital Federal. Rosales limita al noreste con el partido de Coronel Dorrego, al noroeste con el partido de Bahía Blanca y al sur con el estuario de la Bahía Blanca. El distrito ocupa una superficie continental de 1.312,20 km<sup>2</sup> y se le suma a su extensión aproximadamente 400 km<sup>2</sup> de las islas Embudo, Bermejo y Trinidad, que están bajo tenencia y administración del partido. Las localidades que integran el mismo son: Punta Alta, Bajo Hondo, Villa Balnearia Pehuen Co, Calderón, Paso Mayor, Villa del Mar y Villa General Arias (Archivo Histórico Municipal, 2022) (Figura 1).

Se puede acceder al distrito a través de la Ruta Nacional N°3 norte que empalma con la Ruta Provincial N°249. O por las rutas N°33 y N°35 que empalman con la Ruta Nacional N°3 sur y esta a su vez con la Ruta Provincial N°229 (Archivo Histórico Municipal, 2022).

Figura 1

#### Localización del partido de Coronel Rosales



Fuente: Chalier, G. y Izarra, L. (2017)

En la presente tesina, la localización del tema de estudio se limita a dos localidades del partido: Punta Alta y Villa del Mar. La mayor parte del patrimonio ferroviario se encuentra en Punta Alta, la ciudad cabecera y más importante del partido, dentro de ella se ubican dos puertos:

Puerto Belgrano y Puerto Rosales (anteriormente Puerto de Arroyo Pareja). También se puede hallar parte de este patrimonio en Villa del Mar, dicha localidad se originó en el verano de 1931, se ubica sobre los márgenes costeros del estuario de la Bahía Blanca lindante con la zona militar y dista a 6 km de Punta Alta y a 20 km de la ciudad de Bahía Blanca, se puede acceder por la Ruta Provincial N°229.

A continuación, en este capítulo, siguiendo la línea que plantea Zignoni (1996, 2010) para estudiar al F.C.R.P.B. se realizará una breve mención a su historia para entender el surgimiento y su inmersión dentro de la ciudad y la cultura del lugar. Además, se destacarán las cualidades y atributos del F.C.R.P.B, y se caracterizará su arquitectura y su paisaje.

### **3.2 El ferrocarril estratégico: Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano**

La iniciativa de construir un ferrocarril que uniera Rosario con Puerto Belgrano surgió en 1902 cuando la empresa francesa Compagnie du Port obtuvo la concesión del Puerto de Rosario, uno de los mayores centros de exportación cerealera. El grupo empresario pensó expresamente en extender su negocio a la costa sur bonaerense con el objetivo principal de unir el polo cerealero santafesino con la salida hacia el mar. Puerto Belgrano, ubicado en la ciudad de Punta Alta, resultó un área beneficiosa por su gran plataforma, sus aguas profundas y su fácil acceso al mar, sumado a eso, se constituía como un puerto comercial, ligado a la explotación del trigo (Chalier, 2003). La empresa tuvo a su vez el deseo de contribuir al desarrollo de la producción agrícola del área cercana a la ciudad (Chalier, 2021).

Un año después, el 14 de diciembre de 1903 le otorgaron, por poder legítimo, al Ingeniero Diego Alvear la construcción del ramal ferroviario. En 1906 quedo constituida la Compañía del Ferrocarril Rosario a Puerto Belgrano (F.C.R.P.B) con participación de capitales franceses, se aprobaron los planos de la línea, y las vías se comenzaron a extender ese mismo año. Los primeros tramos fueron terminados en los siguientes dos años. El ferrocarril se construyó siguiendo un proyecto diferente y particular para el sistema ferroviario de la época (Chalier, 2003; 2021).

Para sobreponerse a las problemáticas que presentaba el terreno, la empresa decidió construir puentes de hierro, en total había 77 que cubrían todo el ramal. A lo largo de la línea existían 33 puentes y se sumaban 44 que cruzaban ríos. Dentro del partido de Rosales se pueden observar siete de ellos (Chalier, 2003).

La inauguración del F.C.R.P.B. se llevó a cabo el día 16 de diciembre de 1910 cuando partió el convoy inaugural desde la estación de Rosario para llegar al día siguiente a la estación Almirante Solier (Punta Alta) inaugurando la misma. Allí se concentraba gran parte del pueblo a la espera de la llegada de la locomotora la cual estaba adornada con banderas argentinas y francesas, culminando el evento con una gran celebración. Sin embargo, fue recién en 1912 cuando quedó habilitada de manera definitiva (Chalier, 2003).

El recorrido que emprendía el F.C.R.P.B. se trazaba partiendo desde Rosario pasando por Bigand, Chovet y San Gregorio en Santa Fe, adentrándose en Buenos Aires por Timote, Capitan Castro, y siguiendo hacia al sur de la provincia por Luro, Huanguelén, Coronel Suarez, Coronel Pringles, El Divisorio, Lartigau, Paso Mayor y Bajo Hondo, llegando al final de su recorrido a la ciudad de Punta Alta (Chalier, 2003) (Figura 2).

Figura 2

### Recorrido de la línea Rosario a Puerto Belgrano



Fuente: W. F. Burnett, 1920.

A raíz de la construcción del ferrocarril, otra obra complementaria se puso en marcha, la construcción del muelle en 1906. La utilidad del mismo era ser un complemento para la línea férrea con el objetivo de alcanzar la tan ansiada salida al mar. Dicha construcción estuvo bajo concesión, nuevamente, del Ingeniero Alvear, y se ubicaba en el Muelle C de Arroyo Pareja. Las obras dotaron al muelle de todos los servicios inherentes a la función, pero fueron las dimensiones del mismo las que resultaron verdaderamente útiles a los intereses del ferrocarril (Chalier, 2003). En 1911 las obras fueron concluidas y el Estado Nacional, en virtud del contrato

efectuado, solicitó su derecho de expropiación del Muelle C, hecho que recién en 1914 se llevó a cabo (Chalier, 2015).

Para sortear la problemática de no contar con acceso al mar y buscando mejorar su posición, la compañía francesa F.C.R.P.B. intentó conseguir la salida al mar mediante empalmes con las vías del Ferrocarril del Sud desde Almirante Solier, en 1913, accediendo así de forma indirecta a Ingeniero White. Otro intento tuvo lugar en 1915 cuando arrendaron por seis meses el Muelle C aun cuando la Marina había desmantelado sus galpones y medios de elevación. Finalmente, en 1922, se tomaron dos decisiones vitales en torno al F.C.R.P.B.: por un lado, el gerenciamiento de las obras portuarias, ya que la Compañía del Puerto Comercial de Bahía Blanca había librado al servicio público el Puerto de Arroyo Pareja (Muelle C). Por otro lado, la extensión de su ramal desde Almirante Solier hasta la ciudad de Bahía Blanca, que le permitía estimular el traslado de personas y mercaderías, además de tener la oportunidad de acceder a la salida al mar por el empalme de 3,6 km. de las vías del Ferrocarril del Sud para el servicio exclusivo de cargas (Chalier, 2015).

La prolongación de las vías hacia Bahía Blanca fue un hecho. Diversas obras fueron llevadas a cabo: se construyeron 27 km. de ramal que se emplazaba paralelamente a las vías del Ferrocarril del Sud, se edificó el apeadero de madera situado en Av. Colón y el puente de hierro cercano a Villa del Mar, y se concluyeron los trabajos edilicios en la terminal de la línea situada a la orilla del Napostá en Bahía Blanca. El servicio ferroviario Almirante Solier-Punta Alta-Bahía Blanca y viceversa era directo y se cumplía en 25 minutos, y su precio por pasajes, encomiendas o cargas eran menores respecto a la competencia (Chalier, 2003).

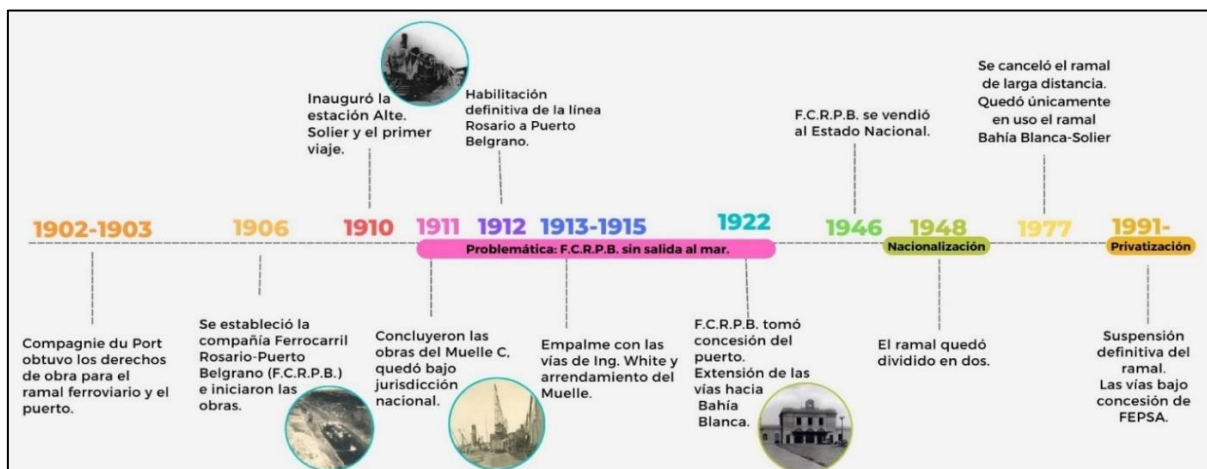
Luego de un breve auge en su función y no ajeno al contexto nacional de crisis que se iniciaba en 1930, todos los ferrocarriles franceses, incluyendo el F.C.R.P.B., fueron objeto de compra en bloque por el Estado Nacional en 1946, operación que tuvo lugar poco antes del proceso de nacionalización. Una vez, que el F.C.R.P.B. fue adquirido por el Estado Nacional fue absorbido por Ferrocarriles del Estado, que reordenó la línea dividiéndola en dos: gran parte fue asignada al Ferrocarril Mitre, y otro sector al Ferrocarril Roca (Benedetti, 2019).

De acuerdo a información brindada por Eduardo Cano, presidente de FERROCOOPA<sup>2</sup>, durante el gobierno militar de 1977 se llevó a cabo un proceso de reorganización donde se canceló el servicio de larga distancia y se desmanteló gran parte de las estaciones que conformaban el recorrido. Por excepción solo quedó operando el tren local servicio Bahía Blanca-estación Alte. Solier.

La suspensión definitiva del servicio fue consecuencia del proceso de privatización, desde 1991 hasta la actualidad, la integridad de las vías del tramo Rosario-Puerto Belgrano están concesionadas a la compañía de carga FerroExpreso Pampeano (FEPSA), y la mayor parte del trayecto se encuentra en estado de abandono (Minervino, 2021). A continuación (Figura 3), se demuestran los principales hechos históricos que transcurrió en F.C.R.P.B.

Figura 3

### Línea de tiempo ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano



Fuente: Montivero, A., 2022.

### 3.3 Caracterización de los componentes del complejo ferroviario, en base a los criterios de valoración

El contexto en el cual se proyecta y se construye el patrimonio cultural, ya sea material o inmaterial, indudablemente tiene una importancia destacada, al igual que la carga de valor que posee. Para determinar el valor del paisaje cultural del F.C.R.P.B. se tienen en cuenta tres

<sup>2</sup> FERROCOOPA es una cooperativa sin fines de lucro integrada por cualquier ferro-aficionado que desee participar.

criterios: interés histórico-cultural, interés artístico-arquitectónico e interés paisajístico-urbano (Zingnoni, 2014).

### 3.3.1 Interés histórico-cultural

El F.C.R.P.B. presenta una gran importancia por ser uno de los pocos ferrocarriles construidos por una empresa francesa. El mismo surge a partir de la idea y la necesidad de conectar el interior del país, el Puerto de Rosario, con la salida al mar.

En 1906 comienza a construirse el trazado de la línea, fue una obra ingeniera de gran magnitud y de alto costo. El proyecto implementaba un modelo contrario al consabido modelo radial de oeste-este centralizado en la Capital que seguían las compañías británicas, en cambio, el ramal del F.C.R.P.B seguía una línea de norte-sur uniendo Rosario con Punta Alta. A su vez, se construyeron dentro del partido de Rosales 7 puentes de hierro (Chalier, 2003) (Figura 4).

Figura 4

#### Los siete puentes de Paso Mayor

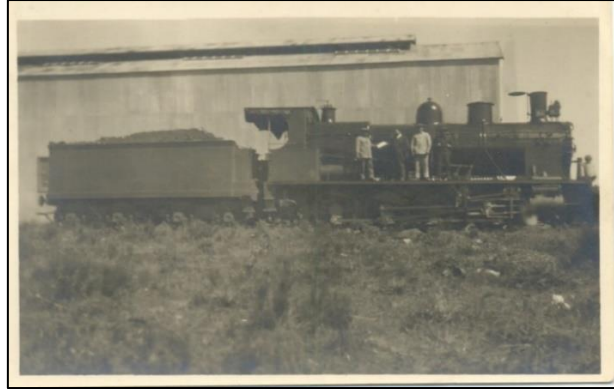


Fuente: Matamala, R., 2022, y Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, s/f.

Otra gran construcción que llevó a cabo la empresa fue el Puerto comercial de Arroyo Pareja, obra que complementaba la actividad ferroviaria y serviría como base para construir la mayor terminal cerealera de Sudamérica (Figura 5).

Figura 5

#### Tren en Puerto Arroyo Pareja



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, s/f.

En 1922, el F.C.R.P.B., decidió extender el ramal hacia Bahía Blanca, hecho que no solo significó obras como la extensión de las vías y la construcción del puente de hierro en las inmediaciones de Villa del Mar, sino que representó la conexión con un importante centro comercial y la posibilidad de potenciar el tráfico de pasajeros además del de carga, siendo así que se iniciaron los viajes de forma diaria Punta Alta-Bahía Blanca. Como resumen, la empresa F.C.R.P.B. impulsó en un principio el desarrollo agrícola y portuario de la ciudad de Punta Alta y posteriormente, el desarrollo turístico.

Para los habitantes de Punta Alta la llegada del F.C.R.P.B. traía consigo una gran expectativa, y celebraron con fervor cada una de las inauguraciones realizadas, organizados como comités, preparaban el evento para agasajar a los ingenieros y técnicos (Chalier, 2003). Un historiador y vecino de la ciudad de Punta Alta, Federico Merodio, describió con sus palabras la llegada del ferrocarril (Figura 6):

“Todo el pueblo concurrió, con su mirada fija hacia el médano más alto para divisar cuando asomara la máquina para su entrada triunfal.

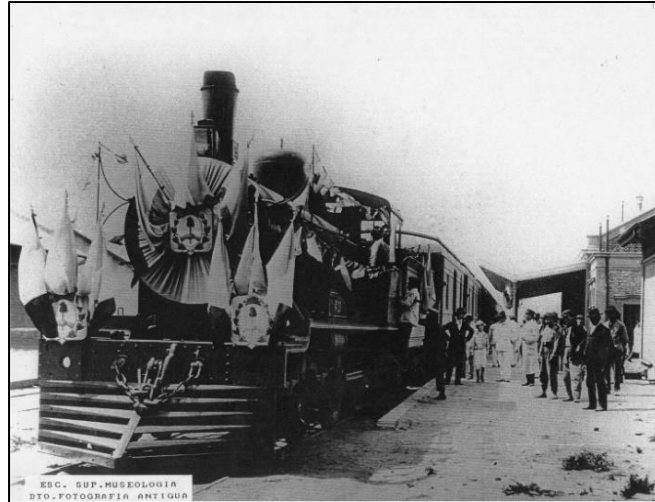
La emoción dominaba el ambiente, el canto del viento fue interrumpido de pronto por silbido de la máquina, que llegaba como de una maratón, en un vapor que parecía salir de sus pupilas dilatadas por el esfuerzo.

En la aproximación de su llegada, la campana de la estación puso su tañido a rebato y toda la población se llenó de alegría por ver su anhelo cumplido” (Merodio, 2003: 12)

Figura 6

### **Viaje inaugural del F.C.R.P.B.**





Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, s/f.

A su vez, un encuestado comentó:

*“La estación era un lugar de encuentros, para despedir o recibir familias. Algunas de ellas que se iban a vivir en aquellos años a Italia o en el caso nuestro utilizábamos los servicios ferroviarios para ir de viaje haciendo conexión en Bahía Blanca con el que salía para General Acha La Pampa, muy lindos recuerdos” (2022).*

De hecho, la clausura de la estación Solier significó una gran pérdida, pero las instalaciones del ferrocarril no quedaron a la deriva ya que fueron y son utilizadas por los habitantes para el desarrollo de distintas actividades. Al día de hoy en la memoria de algunos aún persiste la idea de recuperar los viajes en tren entre Punta Alta y Bahía Blanca.

El trazado de las vías generó un límite de división en la ciudad, separando el casco histórico del nuevo desarrollo urbanístico a partir de un poblamiento a la expectativa de los beneficios del ferrocarril y el puerto, actualmente es el barrio Ciudad Atlántida (Chalier, 2015). Cabe hacer mención también, a los pequeños poblados que se construyeron en torno al puerto, con el fin de albergar a los obreros y personal de alto rango responsables de las obras del F.C.R.P.B.

El desarrollo turístico, es un factor a destacar, que se llevó a cabo a partir de la construcción del balneario Arroyo Pareja, lindero al puerto homónimo, y tuvo un gran potencial y periodo de auge gracias a la presencia del ferrocarril. Fue disfrutado por las familias puntaltenses que iban a pasar el día y asistían a los diversos eventos que allí se realizaban (Figura 7). A su vez

concurrían visitantes, principalmente, de Bahía Blanca y también otros puntos de país. El balneario actualmente está habilitado para todo público.

Figura 7

### **Llegada del ferrocarril al balneario Arroyo Pareja**



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, s/f.

### **3.3.2 Interés artístico-arquitectónico**

El patrimonio del F.C.R.P.B. es uno de los pocos ejemplos de la arquitectura francesa en Argentina, por lo que posee una marcada identidad. El patrimonio ferroviario de la ciudad, perteneciente al componente histórico en cuestión, se encuentra integrado por: las vías, la estación Almirante Solier, el apeadero y las rejas de la calle Colón, los galpones, talleres, y los puentes de hierro, también, el balneario Arroyo Pareja (Figura 8). Las primeras obras realizadas estuvieron dirigidas por el Ingeniero Diego Alvear, Ingeniero Otero y Francisco Sisqué.

Figura 8

### **Localización de los elementos patrimoniales del F.C.R.P.B.**



Fuente: Montivero, A., 2023, sobre la base de Google Earth 2023.

En cuanto a las vías, su longitud era de casi 800 km., la trocha utilizada fue la estándar de 1,676 m. Los rieles eran de tipo Vignole de 12 m. de largo y con un peso cercano a los 45 kg. por metro lineal, fueron realizados en acero y asegurados con tirafondos y eclisas reforzadas, las vías se encontraban sujetas a durmientes de quebracho colorado con tornillos y había 16 por cada riel. A modo de balastro se utilizó tierra o tosca partida (Chalier, 2003). (Figura 9).

Figura 9

### Vías calle Alem



Fuente: Montivero, A., 2022.

La estación Almirante Solier presenta un estilo academicista<sup>3</sup> francés con ladrillos a la vista con el mampuesto colocado de punta que favorecía al muro de 30 cm. y techo de chapa a dos aguas. A diferencia de otras estaciones, cuenta con una sola planta ya que era una estación de menor jerarquía. Dentro de ella se hallaban habitaciones destinadas a las familias de empleados de alto rango, la boletería, las salas de espera diferenciadas, los depósitos, las encomiendas, la confitería, la lampistería, el correo y telégrafo, y las cocinas. En cuanto a los accesos, tanto el principal como el secundario eran del mismo tamaño. El alumbrado era de hierro y sus ventanas junto con las puertas cuentan con un pequeño frontis en su parte superior. La estación era cómoda y de características sobrias, el andén decorado con adoquines de cemento que se extendían a lo largo de toda la estación (Britos, 2003) (Figura 10).

Figura 10

### Estación Almirante Solier



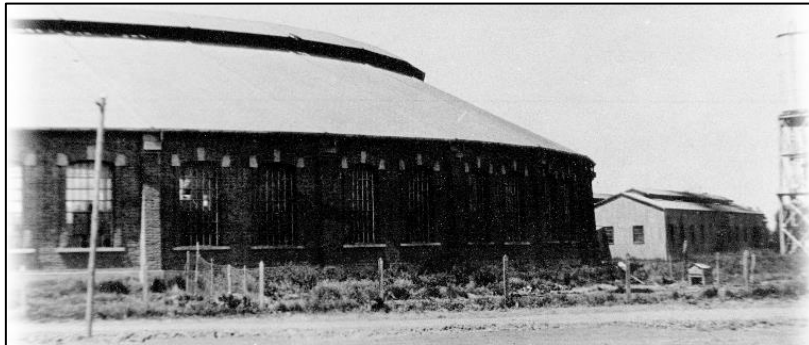
Fuente: Montivero A., 2022.

Respecto a los talleres y el galpón de máquinas, ambos fueron realizados en forma de medialuna para darle la capacidad de albergar las locomotoras. Su construcción fue de chapa y una gran estructura de hierro a la vista en su interior con el fin de darle funcionalidad al espacio (no data fecha de construcción) (Figura 11).

Figura 11

<sup>3</sup> El estilo academicista forma parte de la arquitectura moderna a fines del siglo XIX y principio del siglo XX, se desarrollaba en Francia entorno a la Escuela de Bellas Artes en París, centralizado en el arte y adaptado a los elementos de la arquitectura clásica, basada fundamentalmente en los órdenes clásicos y las proporciones, con austera ornamentaría (Britos, 2003).

## Galpones y talleres de máquinas



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, s/f.

Cuando se extendieron las vías hacia Bahía Blanca, las obras estuvieron a cargo del Ingeniero Armin Reimman y tiempo después tomó su lugar el Ingeniero Lucien Capelle junto al Técnico Dionisio Monti. El apeadero de Colón, nombrado Estación Punta Alta, situado en Av. Colón entre la calle B. de Irigoyen y Rivadavia, fue construido con madera y chapa, constaba de una estructura de tirantería y columnas de madera con ruberoid y lana de vidrio para la aislación hidrogena y térmica, revestida con machihembrado o chapa con listones en forma de moldura que actuaban de tapajuntas y ornamentación, y la caída era a un frente con cielorraso de madera. Los pisos eran flotantes en madera (Britos, 2003) (Figura 12).

Figura 12

### Estación Punta Alta



Fuente: Archivo Histórico Municipal de Punta Alta, s/f.

Junto con el apeadero se construyó la vereda y un paredón de rejas de hierro que corren en paralelo a la calle Colón desde calle Villanueva a 9 de Julio. La principal función de las rejas era brindarle seguridad al peatón, evitando la intromisión de vehículos, personas y animales, y

los consecuentes accidentes. Desde el punto de vista ferroviario esto es como un factor divisorio entre las vías y la ciudad (Britos, 2003). (Figura 13).

Figura 13

### **Paredón rejas de hierro en calle Colón**



Fuente: Montivero A., 2022.

En cuanto a los puentes de hierro, tenían características particulares, se construyeron con perfilería de hierro arriostradas, sobre pilares de mampostería con secciones y remaches simétricos, y un sistema de apoyo sobre rodillos que separa la mampostería de las pilas (Lapissonde, Borromeo y Biazoni Rolla, 2019) (Figura 14). A su vez se tuvieron en cuenta ciertas generalidades, como, por ejemplo, sus piezas tenían que ser accesibles para las inspecciones de limpieza, mantenimiento y reparación, y también se utilizó un sistema de vigas para que el agua filtre por las pilas evitando un deterioro en la parte inferior (Britos, 2003). El puente que se encuentra en cercanías a Villa del Mar es característico de la línea arquitectónica británica.

Figura 14

### **“Puente Negro” de Villa del Mar**



Fuente: Montivero A., 2022.

Posteriormente, en 1922, se llevó a cabo la construcción del Balneario Arroyo Pareja, bajo el mando de Francisco Sisqueú. La primera obra fue el apeadero denominado estación Muelle Puerto Belgrano lugar donde partiría y llegaría el tren. Al estar emplazado en el espacio geográfico de la bahía Blanca, presenta características propias del ambiente, por ello fue necesario construir una infraestructura básica. Se colocó forestación que mitigue los vientos y el sol, se construyeron bajadas de piedra o cemento que aseguraban el acceso y se realizó una constante reposición de arena a fin de cubrir el pringoso barro del cangrejal. Sobre el mar se instaló una muralla de contención de piedra de unos 300 metros de longitud y unas escalinatas que bajaban a la playa. Arriba se alineaban 150 casillas de madera que se alquilaban, entre ellas y el borde de la muralla quedó un espacio que se utilizaba para pasear a la vera del mar, incluso contaba con iluminación eléctrica y una baranda (Chalier, 2018) (Figura 15).

Figura 15

### Casillas y escalinatas



Fuente: La Nueva Provincia, 1922, 1924.

### 3.3.3 Interés paisajístico-urbanístico

El patrimonio del F.C.R.P.B. actualmente queda emplazado en medio de la ciudad, constituyendo una obstrucción en su recorrido debido al crecimiento urbanístico y las nuevas edificaciones realizadas, provocando que los elementos patrimoniales se encuentren separados y sectorizados. A pesar de esta situación, los elementos existentes presentan una fuerte identidad que los hace fácilmente identificables principalmente su arquitectura, la visibilidad de las vías y elementos propios de la actividad ferroviaria. Los elementos resaltan del tramo urbanístico de la ciudad y su particular paisajismo contrasta con la misma, sin embargo, estos paisajes tan distintos se articulan e integran entre sí.

La estación Almirante Solier, que se destaca por sobre el resto del patrimonio existente, presenta un paisaje ferroviario de fuerte impronta con un extenso terreno descampado. Su arquitectura no queda de lado ya que su prominente fachada resalta y se integra con dicho paisaje. Este terreno actualmente se encuentra rodeado por la trama urbana de la ciudad (Figura 16).

Figura 16

#### Paisaje de la estación Solier



Fuente: Montivero, A, 2023.

Otro sector del ferrocarril se encuentra en el actual predio FISNA (Fiesta de la Soberanía Nacional). Tanto los elementos patrimoniales del lugar, como el terreno, no poseen una impronta que los identifique con la actividad férrea (Figura 17). A su vez, los elementos no tienen gran visibilidad desde las calles colindantes ya que el terreno está cercado con alambre y rodeado de arboleda.



Figura 17

**Paisaje predio FISNA**

Fuente: Montivero, A., 2022

Respecto al puente de hierro que se ubica en las inmediaciones de Villa del Mar, su gran estructura de hierro definitivamente presenta una fuerte impronta industrial que lo dota de una marcada identidad. Se encuentra solitario en el descampado que lo rodea, y se puede observar en el trayecto de la ruta Provincial N°229 (Figura 18), que presenta un acceso por camino de tierra.

Figura 18

**Paisaje “Puente Negro”**

Fuente: Montivero, A., 2023.

El sector de vías del ferrocarril que corren paralelas a la Av. Colón presenta en partes visibilidad de las mismas. Es un fragmento que posee unas características ferroviarias y propias que se articulan con la identidad y la historia de la ciudad. Las rejas de hierros que acompañan el paisaje pueden ser vistas en su totalidad, desde el punto de vista ferroviario; esto se observa como un factor divisorio, sin embargo, se puede y deben pensar como un elemento que reintegre la ciudad con su pasado y su desarrollo, y como parte del conjunto vinculante con el sector de la Base Naval Puerto Belgrano ya que se encuentran próximas al ingreso. Este elemento puede cumplir la función de un espacio conector (Archivo Histórico Municipal, 2022).

A su vez, desde lo arquitectónico, el conjunto patrimonial posee una fuerte impronta paisajística que hace al sector sumamente identificable desde lo vivencial, apenas se haga también un ejercicio de memoria individual y colectiva (Archivo Histórico Municipal, 2022).

## **CAPÍTULO 4. IDENTIDAD LOCAL A TRAVÉS DEL USO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DEL F.C.R.P.B.**

### **4.1 Acciones y usos de los componentes patrimoniales**

#### **4.1.1. Arroyo Pareja**

Al retomar la concesión del Puerto de Arroyo Pareja la empresa ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano decidió conjugar la actividad portuaria comercial y la recreativa en un mismo espacio. En la década de 1920 la empresa francesa invirtió para el desarrollo turístico de la zona lindera a los muelles, bajo la premisa de un potencial aumento en el tráfico de pasajeros por la extensión hacia Bahía Blanca, y por el usufructo que podría obtener. La idea fue acompañada por los vecinos locales, y el municipio de Punta Alta que inició la restauración y mejora del camino de acceso a Arroyo Pareja (Chalier, 2018). Luego de las obras realizadas para la puesta en marcha del balneario, formalmente el 24 de diciembre de 1922 el servicio ferroviario fue inaugurado, el recorrido de los trenes partía desde la estación terminal de Bahía Blanca, haciendo escala en Punta Alta, arribando a Puerto Belgrano en un viaje que duraba poco más de una hora (Chalier, 2018).

A su vez, el lugar fue un centro de inversiones de capitales locales: se sumó la construcción de un restaurante y una confitería con dos pistas de bailes de cemento las cuales eran utilizadas por los paseantes para divertirse al compás de orquestas puntaltense y bahienses en las noches de verano. También se comenzó a ofrecer excursiones a las Islas Zuraitas y el Embudo. En 1924 se sumó otra confitería y un bar anexo. En 1937 se inauguró el almacén San Martín, que actuaba como proveeduría. En 1939 la compañía ferroviaria construyó una serie de casas para alquilar a los turistas provenientes de las zonas recorridas por el F.C.R.P.B., sumado a un hotel y el bar Player. La obra más particular que tuvo el balneario fue la colocación de un extenso alambre tejido, de 700 metros de frente, mar adentro en el vano intento de detener las aguas vivas (Chalier, 2018).

En cuanto a las características de los veraneantes, todos se vinculaban a la alta burguesía regional que constituían el núcleo duro de los visitantes. Un tiempo después se le sumó un numeroso sector social de clase media, procediendo la mayoría de Punta Alta y la zona, que frecuentaban el lugar mayormente los fines de semana y generalmente hacían poco uso de las instalaciones (Chalier, 2018).

Por otro lado, se desarrolló una zona urbana en el área lindera al balneario y el puerto. Colonia Ferroviaria era la villa más antigua y la mejor definida ya que se encontraba cercada por alambre tejido y tamariscos y era habitada por el personal de la empresa francesa (directivos y obreros), sin embargo, dichas viviendas luego comenzaron a alquilarse a los veraneantes. En cambio, Villa Balnearia estaba vinculada directamente con las actividades del balneario, las casas construidas pertenecían a las familias visitantes, y la mayoría de los turistas eran de Bahía Blanca, pero también los había de otros puntos del país, como Rosario. Su ubicación se extendía al norte de la Colonia Ferroviaria y las construcciones eran de madera o bloques al borde de las calles de tierra con árboles. La zona carecía de los servicios públicos básicos de infraestructura y suministros (Chalier, 2018).

Luego de la nacionalización de los ferrocarriles, en 1947, tanto el puerto como el balneario quedaron bajo jurisdicción de la Armada Nacional. Las instalaciones del balneario quedaron para usufructo exclusivo de los empleados de la Base Naval Puerto Belgrano. En 1957, ante la necesidad de un lugar de recreo para la población general, el balneario fue abierto al público de 8 a 22 horas bajo la custodia del personal militar. Sin embargo, para la década de 1960 el lugar volvió a ser exclusivo para el personal civil de la Base Naval (Chalier, 2018).

Finalmente, para solucionar la problemática del espacio de recreo, el espacio de playa del balneario Arroyo Pareja quedó dividido en dos sectores. Por un lado, el antiguo balneario con sus casillas y la muralla de piedras quedó bajo jurisdicción de la Base Naval Puerto Belgrano, mientras que la otra parte pertenece a Coronel Rosales (Figura 19).

Figura 19

### Arroyo Pareja



Fuente: Montivero, A., 2022.

Actualmente, el espacio que era municipal se encuentra concesionado por el privado Puerto Rosales. En temporada estival, el uso turístico queda a cargo del área de Turismo de la municipalidad. El balneario y espacio recreativo conserva su función original, la comunidad local lo utiliza para ir a pasar las tardes y disfrutar de la naturaleza. La zona es apta para la pesca o la práctica de deportes acuáticos como el kitesurf. Posee un área de juegos, un parador, duchas y una zona de camping.

#### **4.1.2 Red IAS Casa Joven**

La Red IAS (Red de Desarrollo Integral para el Adolescente Sano) se formó en 1997 a partir de una propuesta que realizó la dirección de Salud del municipio de Punta Alta y la Fundación Kellongg's, compuesta por instituciones locales deportivas, educativas, culturales y de la salud con el fin de desarrollar un trabajo interdisciplinario. Las reuniones y las prácticas de actividades eran realizadas en las inmediaciones de la ex estación Almirante Solier (La Vidriera, 1998).

La red se ocupaba de realizar diversas actividades tales como programas de radio, microemprendimientos laborales, proyectos recreativos y campamentiles. El principal incentivo era trabajar con los adolescentes apuntando a la formación de menores con autoestima y un proyecto de vida (La Vidriera, 1998).

A raíz de la Red IAS se desarrolló Casa Joven, un espacio de expresión para los jóvenes de la ciudad. En ella, participaban aproximadamente 350 adolescentes entre los 10 y 22 años de edad que se expresaban libremente sobre las problemáticas que los afectaban, realizaban un análisis del mundo actual y emitían sus visiones sobre los adultos. También se promovían distintos cursos como computación, cerámica, diseño gráfico, serigrafía, rebelado de fotografías, guitarra, banda de música, instrumentos de viento, batucadas, cocina, prácticas de fútbol, orientación vocacional, informática, entre otras. Sin embargo, no era requisito realizar alguna de ellas, los jóvenes podían simplemente recurrir para conversar con sus compañeros, tomar mate o utilizar las computadoras del lugar (La Nueva Provincia, 1999).

Cabe destacar que, en el año 1999, la ex estación Almirante Solier fue refaccionada por los mismos jóvenes de la organización y se mantuvo sus características arquitectónicas originales (La Nueva Provincia, 1999). Para el año 2000 Casa Joven contaba con un total de 1.200 chicos, y ese mismo año se inauguró dentro de la estación el Centro Tecnológico Comunitario que

contaba con 5 computadoras y 2 impresoras otorgadas por medio de la Secretaría de Comunicaciones de la Nación (La Nueva Provincia, 2000).

Actualmente, la ex estación Alte. Solier es ocupada por un grupo de instituciones que comparten sectores del edificio. Por un lado, tomando una pequeña parte de la estación se halla una sede policial. Lo que resta del edificio es utilizado por el Complejo Cultural ex Estación Solier,

*“El objetivo es llegar a la comunidad, estamos justo como entre medio de los barrios, es decir, dividida la ciudad, justo queda este espacio ahí y nosotros lo tenemos abierto a la comunidad con distintos talleres desde hace siete años” (Gustavo Bouscayrol, 2022).*

El Director del área cultural mencionó que las actividades que se desarrollan en el lugar son:

*“(...) folklore adultos y jóvenes, tenemos ritmos tropicales y callejeros, también son para adultos y menores, y además tenemos plaza activa o estación activa que es un proyecto con adultos mayores... cerámica, teatro adultos y adolescentes, circo” (Gustavo Bouscayrol, 2022).*

Todos los talleres son gratuitos, aquellos interesados solo deben inscribirse para asistir al mismo y estos se desarrollan de forma simultánea de 14 a 22 horas de lunes a viernes. En la temporada estival el parque de la estación es utilizado para realizar actividades bajo las estrellas, un día es tango, otro folklore y se van implementando distintas actividades.

En conjunto con el Complejo Cultural se encuentra, por gestiones del Ministerio de Modernización de la Nación, un Punto Digital que tiene por objetivo ofrecer en igualdad de condiciones el acceso a la conectividad y las nuevas tecnologías de la información y comunicación, capacitaciones y entretenimiento. El mismo cuenta con 17 computadoras destinadas al área de aprendizaje, espacio de cine con proyector, filmadora, cámara fotográfica y pantalla gigante cuyo fin es compartir grandes eventos comunitarios como eventos deportivos, patrios, culturales, etc.. También posee un área de entretenimiento equipada con consolas de videojuego para ser utilizada por chicos y grandes (Municipio de Coronel Rosales, 2019).

#### **4.1.3 FISNA: acontecimiento programado**

La Fiesta de la Soberanía Nacional (FISNA) se realizó con la finalidad de representar a la ciudad, integrar las instituciones y personas, y afianzar los valores de la cultura nacional. Su nombramiento se debe, por un lado, a que la ciudad de Punta Alta se conforma por residentes

que provienen de diferentes provincias, y, por otro lado, proyecta la protección de la soberanía del mar, por su proximidad a la Base Naval (FISNA, 1990).

Su primera celebración se llevó a cabo en 1990 en un espacio brindado por la Base Naval, y posteriormente se mudaron al club deportivo Altense. Finalmente, en 1994 solicitaron el pedido de las tierras pertenecientes al ferrocarril, el cual fue aceptado y se denominó predio Parque de la Soberanía (FISNA, 1994).

La fiesta se articulaba en cuatro ejes: el área de cultura que exponía diferentes expresiones artísticas, literarias y educativas; el área educativa con la participación de todas las escuelas del partido; el área artística con la participación de artistas locales, regionales y nacionales; y el área deportiva con diversos encuentros deportivos. También se realizaban exposiciones industriales, militares y auxiliares (FISNA, 1992).

La Fiesta de la Soberanía Nacional fue organizada hasta su última edición en 2006, por la Cooperadora del Hospital Municipal “Eva Perón” y el dinero recaudado era destinado al nosocomio. Fue una celebración sin precedentes en la región y contaba con la declaración de interés de la provincia de Buenos Aires.

Sin embargo, fue un encuentro que presentó grandes deudas y problemas económicos, por lo mismo sus ediciones fueron de forma interrumpida. Algunos encuestados recuerdan,

*“... participando de la FISNA con alumnos o viendo prácticas bomberiles y asistiendo a festivales de bandas musicales”, y “Recuerdo con mucha nostalgia la fiesta de la soberanía donde venías muchos artistas de todo el país”.*

Aunque la fiesta no se volvió a realizar, el predio sigue perteneciendo a la Cooperadora del Hospital, quien se encarga de su mantenimiento y gestión. El secretario de la cooperadora enfatizó que desde el primer momento se planteó que el predio FISNA era un espacio perteneciente a la comunidad local y es por ello que se encuentra abierto todos los días para su uso recreativo, cuenta con baños, juegos y un amplio terreno para disfrutar libremente. Respecto a la consulta sobre la posibilidad de retomar la celebración de la Fiesta la respuesta fue negativa, principalmente por una cuestión de costos.

Al consultar sobre las acciones implementadas en preservar el patrimonio ferroviario, el secretario comentó la importancia de mantenerlo vivo, como por ejemplo se realizó un trabajo

de restauración de la edificación identificada como el taller de reparaciones de los ferrocarriles. Sin embargo, muchos bienes patrimoniales se perdieron a raíz de robos y reducción del terreno, en el caso de los vagones por usurpación y posterior desmantelamiento.

En la actualidad, el espacio tiene uso permanente de algunas escuelas para dictar educación física. Además, es el centro de reunión y práctica de una murga local. Y dos veces al año, se instala la VTV (Verificación Técnica Vehicular). También puede ser utilizado todo el año de forma recreativa por la comunidad local.

#### **4.1.4 Club del Trueque**

El Club del Trueque desembarcó en Punta Alta el 13 de julio de 1999 bajo la gestión de cuatro mujeres puntaltenses y se lo denominó El Club del Trueque-Nodo Punta Alta. El desarrollo del trueque fue en paralelo a la gran crisis económica que vivía el país, de esta forma la principal premisa era ayudar de alguna manera a las personas que más lo necesitaban, siendo un espacio de intercambios. Es decir, las personas producen y consumen sus propios productos y servicios sin la intervención del dinero.

A raíz de la entrevista realizada a Norma Galán, coordinadora y miembro del grupo administrativo del trueque, se pudo reconstruir los pasos que se siguieron para el desarrollo del Club Trueque Nodo Punta Alta. La cita en un principio eran todos los sábados a las 15:00 horas en el predio ferial de la Fisna, cedido por la Cooperadora del Hospital Municipal “Eva Perón”, *“(…) y cuando se aumentó, los mismo que iban pidieron, ya que de sábado a sábado eran muchos los días que faltaban, entonces pidieron los miércoles. Así que se trabajó miércoles y sábado”* (Norma Galán, 2022). Y respecto al motivo por el cuál se consideró al predio Fisna para los encuentros la entrevistada explica,

*“Porque se buscó un lugar amplio. Que, en principio, lo único que nos dieron fue ese porque a la gente de cooperadora le pareció viable que se pudiera hacer algo ahí que no se usaba mucho, o solo se usaba para alguna festividad que se hacía, pero no tenía uso durante la semana. Y a ellos también les vino bien porque ellos mismos tenían créditos y pudieron hacer labores dentro del predio con la gente que iba al trueque”* (Norma Galán, 2022).



El Club comenzó a funcionar en el interior del galpón del predio FISNA, de acuerdo a un documento oficial del Club, con los primeros 35 socios, luego de tres meses ya contaba con 450 socios lo que implicó una mayor dedicación, ante ello se sumaron nuevas coordinadoras:

*“Para mí en este momento... fue como un sueño, porque no tuve nunca la idea de qué íbamos hacer, ni sabía dónde me metía realmente. En el momento que vinieron las cuatro primeras a decirme que había estado en un Club del Trueque en Bahía Blanca, y bueno, ellas fueron las que vinieron entusiasmadas y a través de ellas nos entusiasmaron a las otras dos y fuimos las seis que integramos el grupo que cuidaba y controlaba que no pasara nada que no debía pasar” (Norma Galán, 2022).*

Al año de la inauguración, el Club del Trueque-Nodo Punta Alta ya contaba con 700 asociados y fue declarado de interés municipal, esto último logró un incremento de esfuerzo y demostró que estaba en el camino correcto. Para el 2001, se llevó a cabo la construcción de un nuevo galpón en el predio de la FISNA, una historia que demuestra el espíritu del trueque.

*“La historia de la construcción del otro galpón es que surge de que una persona tenía que llevar chinchillas a San Martín de los Andes, y a su vez, está persona tenía un galpón en Baterías. Entonces el trueque ayuda a conseguir el camión para el traslado, con la ayuda de la comuna, y por esta acción la persona le cede su galpón. El mismo es trasladado al predio y con la ayuda de carpinteros y demás personas se logra el armado y el cableado eléctrico” (Norma Galán, 2022).*

También, ese mismo año, el 6 de mayo, se inauguraron bajo la protección de estas mujeres el Nodo Bajo Hondo y una semana después, el Nodo Villa Arias.

De acuerdo a la entrevista realizada a las integrantes de la comisión, se pudo saber que ellas conocían el uso original de ese terreno, por ello, lograron la concreción de un equipo de trabajo integrado por los socios del Club, que tenía como objetivo el embellecimiento y mantenimiento de los jardines del predio que en ese momento contaba no solo con la infraestructura del taller de reparaciones, sino que también había vagones y vías. Y quienes sabían de construcción realizaban trabajos con el fin de ayudar a la cooperadora del hospital.

La magnitud que tuvo el Club del Trueque en la ciudad no pasó desapercibida y se hizo notar en su segundo aniversario cuando el 13 de junio de 2001 se realizó la III Megaferia Regional del Trueque, que contó con la integración y la presencia de delegaciones feriantes perteneciente

a los nodos vecinos de Bahía Blanca, Villalonga y Stroeder. Tampoco pasó desapercibido para los ciudadanos, por un lado, por la situación que atravesaba el país, y por el otro,

*“(...) incluso no solo porque mucha gente comió gracias al club de trueque... porque había mucha gente que hacía comidas y, o sea, precisaba que le fuera el pintor. Entonces el pintor se llevaba la comida y con esos créditos después iba y trabajaba en alguna repartición, algún lugar de consultorios y demás. Tal es así, que teníamos odontólogos, ginecólogo, medico clínico, que ellos necesitaban que les pintaran o les fueran a limpiar los patios y demás, y se hacían de créditos, y ellos (los médicos) para hacerse de créditos atendían a gente de trueque. Creo que eso sí no pasó en todos lados, Punta Alta lo consiguió, pero no era de todos los lugares por lo que nos decían los nodos que había por otras partes. ¡Eso fue bárbaro! realmente fue bárbaro” (Norma Galán, 2022).*

#### **4.1.5 Rejas y vías de calle Colón**

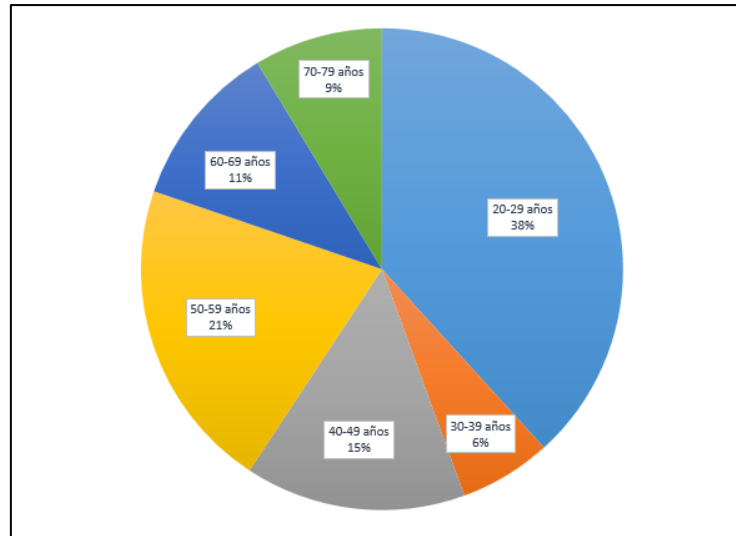
En lo que respecta al sector de vías paralelo a calle Colón, actualmente es utilizado por los ciudadanos de forma recreativa como sendero de salud, se colocó por parte del municipio cartelera que indica los kilómetros recorridos y postas aeróbicas. Puede ser utilizado en cualquier horario y por el público en general.

#### **4.2 Memorias de los residentes y su percepción sobre el patrimonio ferroviario y el uso de sus espacios**

Persiguiendo el objetivo propuesto de conocer la percepción social sobre el uso y el valor que se le otorga al patrimonio ferroviario del Rosario-Puerto Belgrano se realizaron 81 encuestas online, vía Google Forms, siguiendo como criterio abarcar a la mayor cantidad de población de diferentes edades y, que los encuestados, residan o lo hayan hecho en algún momento en la ciudad de Punta Alta. Sobre los datos obtenidos se observa que el rango etario de los encuestados contempla desde los 20 a 79 años, siendo mayormente el grupo etario de 20-29 años (38%) los que respondieron la encuesta (Figura 20). Del total de los encuestados, el 77% reside actualmente en la ciudad.

Figura 20

#### **Rango etario de los encuestados**



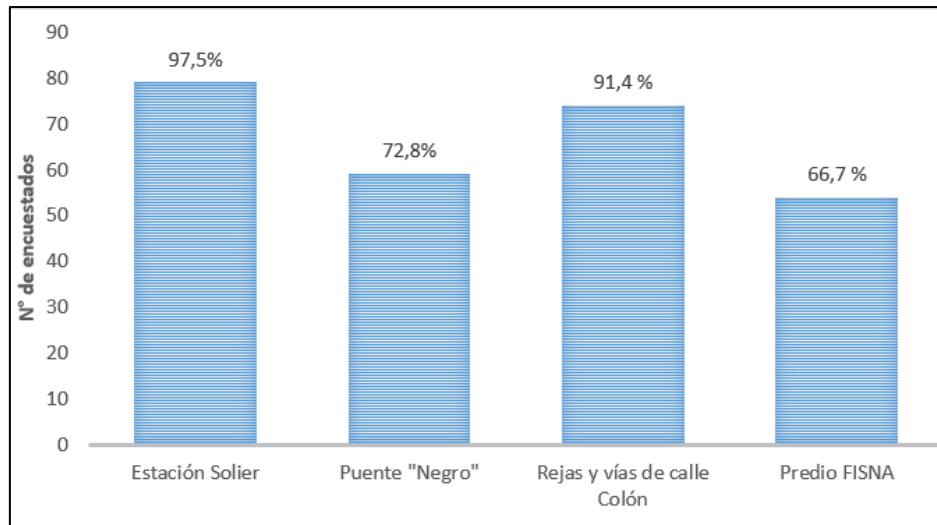
Fuente: Montivero, A., 2022.

En cuanto al valor patrimonial ferroviario se consultó si el mismo es representativo dentro de la historia de la ciudad, para el 89% de los encuestados es un elemento de importancia mientras que el 62% especificó valorar el patrimonio de F.C.R.P.B. En cuanto al conocimiento sobre el mismo, por un lado, un 32% de los encuestados confirmó saber la historia mayormente por medio del Archivo Histórico Municipal y conversaciones familiares porque lo usaron o trabajaron en él. Por otro lado, el 87% de aquellos que desconocían la historia del patrimonio ferroviario, admitió estar interesado en obtener información.

Otro aspecto consultado fue sobre cuáles son los elementos patrimoniales que pueden reconocer, el 52% identificó todo el conjunto ferroviario, seguido por un 25% que al menos señalaron dos elementos. Dentro de ellos los más identificados en relación al F.C.R.P.B. son la estación Solier (97,5%) y las rejas y vías de calle Colón (91,4%) (Figura 21).

Figura 21

### **Identificación de los elementos patrimoniales del F.C.R.P.B.**



Fuente: Montivero A., 2022.

En cuanto a las memorias del uso ferroviario se pudo observar que mayormente están asociadas a la reunión y viajes en familias. El formulario incluyó una pregunta abierta para que los encuestados expresen recuerdos sobre el uso del ferrocarril. A continuación, se presentan algunos comentarios elegidos al azar,

*“Acompañar a mis abuelos a la estación”*

*“Estación Solier, recordar hermosos momentos de viajar en tren con mamá y mis tíos”*

*“En mi niñez viajaba a Bahía Blanca, era mi paseo turístico... visitaba a mi madrina y me quedaba unos días en su casa”*

*“Todos los domingos visitábamos a mi abuelo en Bahía Blanca en tren”*

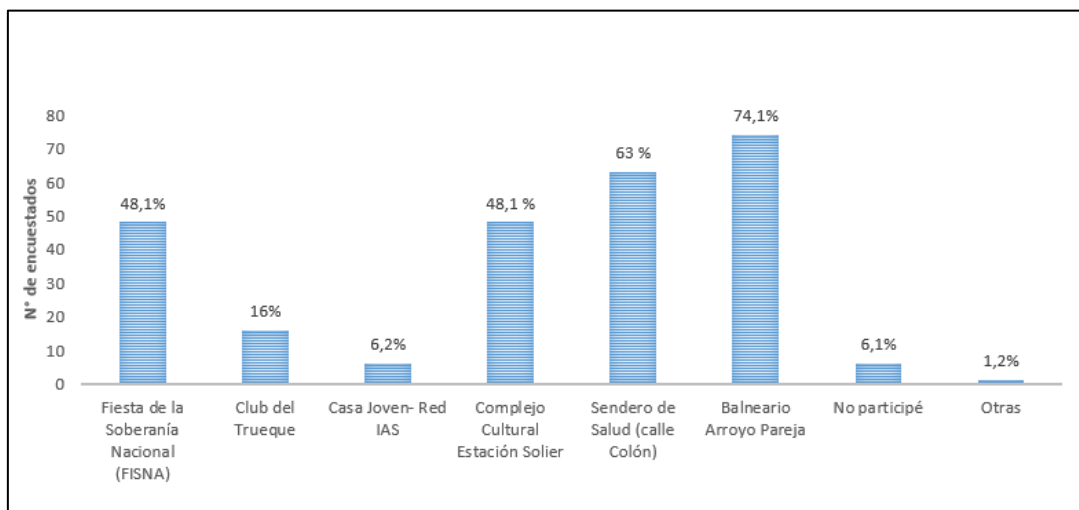
*“Viajes con mi madre y hermana a Bahía Blanca y viajes de vacaciones a Sierra de la Ventana con mis padres”*

Y otros recuerdos como, *“Vivo frente a las vías y mi recuerdo de cuando era pequeña era esperar que pase el tren ...salir afuera...observar ...taparme los oídos y asustarme un poco con el temblor que producía en mi casa”* o *“Solamente contemplar la llegada del tren, toda una atracción en mi infancia”*, *“Corríamos para verlo pasar”* y *“Recuerdo que los estudiantes iban a Bahía Blanca a la universidad”*.

Respecto a la percepción del uso de las inmediaciones ferroviarias, luego del cierre del ramal, primero se indagó si los encuestados fueron o son partícipes de las actividades destacadas nombradas dentro de este capítulo. Los resultados reflejaron un mayor rango de participación en las actividades actuales desarrolladas en Arroyo Pareja (74,1%) y el Sendero de Salud (63%). La participación en la Fiesta de la Soberanía Nacional (49,3%) se destaca dentro de los usos inactivos actualmente (Figura 22).

Figura 22

### Participación en actividades realizadas en las inmediaciones ferroviarias



Fuente: Montivero A., 2022.

Respecto a los usos actuales se puede observar que se le da una utilidad recreativa por parte de la comunidad local,

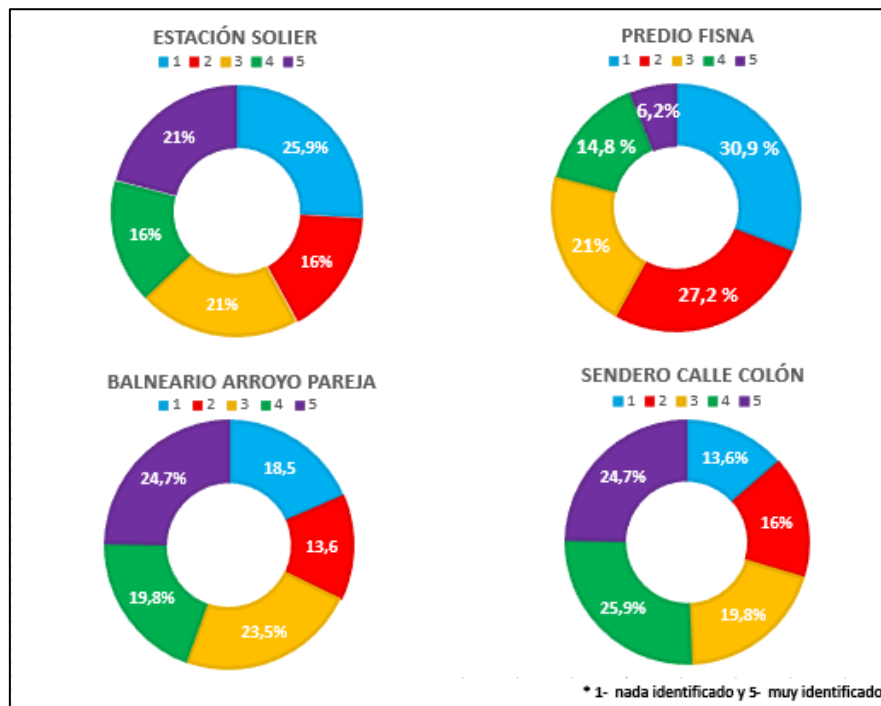
*“Simplemente ir a Arroyo Pareja de vez en cuando a relajar y compartir mates con amigos”,  
 “Estación Solier desde que abrieron los carritos de comidas y cervezas empecé a visitarlo”,  
 “El sendero de salud me resulta agradable y tranquilo para transitar, en cuanto a evitar el riesgo que implican los vehículos”.*

El uso que se les da a los espacios férreos puede estar relacionado a un mayor o menor grado de identificación con los mismos. Es por ello que para conocer más sobre este aspecto se les otorgó a los encuestados una tabla que menciona los espacios de uso a los cuales debían proporcionarles, a cada uno, una puntuación de 1 a 5 (donde 1 es nada identificado – 5 es muy identificado) en

relación con cuan identificados se sienten con los componentes patrimoniales. Con las respuestas obtenidas se puede evidenciar que los espacios con mayor identidad social coinciden con las actividades que tienen mayor número de participantes, sin embargo, no hay una marcada identificación social en relación con los bienes materiales (Figura 23).

Figura 23

### Identidad social sobre los espacios férreos



Fuente: Montivero A., 2022.

También se preguntó si consideran que estos espacios son conservados adecuadamente, y el 95% coincidió en que no lo están, algunos comentarios manifestaron esta perspectiva:

*“Lindas por la gente, triste por la decadencia y mal estado de los lugares”, “Son espacios recreativos y culturales que sería muy bueno que se pongan en valor para que más puntaltenses puedan disfrutarlos”, “Considero que el desarrollo de las actividades en la estación Solier y el balneario Arroyo pareja contribuyen a revalorizar y a permitir que los puntaltenses conozcan un poco más la historia de su ciudad”.*

### **4.3 Los espacios ferroviarios en relación al uso turístico-recreativo**

A modo de resumen del capítulo, el F.C.R.P.B. deja su legado desde su función original y en el refuncionamiento de sus espacios. Para quienes tuvieron la oportunidad de utilizar el servicio férreo las memorias y relatos legitiman la cultura de esos años en los cuales la gente se despedía o reencontraba en la estación Solier con algún amigo o familiar, tenían la aventura de un viaje, lo utilizaban como medio de transporte para ir a trabajar o estudiar, o simplemente solo esperaban para verlo pasar.

Posterior al cierre definitivo del ramal, los espacios férreos del Rosario- Puerto Belgrano fueron utilizados de forma recreativa por la población local. Esta investigación se centra en las actividades que se desarrollaron desde la década del '90 hasta la actualidad. En el tiempo han quedado, Casa Joven como un espacio de encuentro para los jóvenes puntaltenses, el predio FISNA (área de galpones y talleres) fue testigo de eventos sociales destacados como la Fiesta de la Soberanía Nacional y el Club del Trueque. En la actualidad, perdura el uso recreativo del Balneario Arroyo Pareja. La ex Estación Solier sigue siendo un lugar de encuentro para la comunidad, como Complejo Cultural. El predio FISNA es un espacio abierto para toda la población local. Y el espacio de rejas y vías de calle Colón se transformó en un corredor de salud.

En lo que respecta a la percepción social sobre el uso y valor del patrimonio industrial-ferroviario, y teniendo en cuenta el concepto de patrimonio cultural respecto al valor y significado, se puede observar que la sociedad lo valora por sus cualidades innatas, lo reconoce, y adhiere al significado de prosperidad y avance que dejó la instalación del ferrocarril en la historia de la ciudad. En la actualidad, el espacio ferroviario presenta un alto uso recreativo por los vecinos de la ciudad, aunque, por el contrario, los datos arrojados por las encuestas reflejan que la comunidad no presenta un elevado grado de identificación con los espacios más allá de su uso habitual. Es decir, se percibe una dualidad en donde la sociedad reconoce F.C.R.P.B. como patrimonio, ya que presenta una legitimación en cuanto a su valor, pero no es parte de la identidad cultural actual de la comunidad local.

## **CAPITULO 5. DIAGNÓSTICO**

El partido de Coronel de Marina Leonardo Rosales se encuentra emplazado al sudoeste de la provincia de Buenos Aires, presenta una buena conexión con el resto del país ya que se encuentra atravesado por la Ruta Nacional N°3 que permite un acceso terrestre desde el norte, este y sur de la provincia, asimismo, posee conectividad aérea por encontrarse próximo al aeropuerto de Bahía Blanca Comandante Espora (27 km). Dentro de las localidades que conforman el distrito, las que están bajo el foco de estudio son Punta Alta y Villa del Mar.

Punta Alta es la ciudad cabecera y más grande del partido, cuenta con una pequeña terminal de ómnibus y posee atractivos culturales e históricos como el circuito de museos (Museo Histórico de Punta Alta y Museo Municipal de Ciencias Naturales Carlos Darwin), el Teatro Colón, el Archivo Histórico Municipal, su patrimonio ferroviario y el casco histórico de la ciudad, como atractivos naturales las playas de Arroyo Pareja y Punta Ancla donde se puede observar fauna y flora autóctona de la zona. A 5km de distancia se encuentra Villa del Mar, una pequeña villa con atractivos principales como la playa de nombre homónimo, la zona de humedales y el acontecimiento programado, la Fiesta de los Humedales.

Respecto al turismo, queda lejos de ser la principal actividad económica del partido, sin embargo, en los meses de verano toma preponderancia a raíz de que el municipio de Rosales tiene como estrategia promocional, a nivel nacional, la villa balnearia Pehuen Co. El destino se encuentra a 68km de Punta Alta y, en la actualidad, presenta un exponencial crecimiento y se convirtió en la ventana al distrito. A partir de las visitas que recibe se le ofrece al turista escapadas hacia los demás atractivos que se encuentran dentro del municipio. Como consecuencia, la oferta turística se centra principalmente en la villa balnearia y genera una actividad turística con marcada estacionalidad.

Retomando el tema de estudio, patrimonio ferroviario del partido de Rosales, el Ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano presenta un valor excepcional, por su historia y las memorias que permanecen en torno a él. Como también, sus construcciones con características únicas y singulares de la arquitectura francesa, como se observa en la estación Solier, y la ingeniería innovadora para la época, que se puede ver en el Puente Negro.

A partir del relevamiento realizado en Punta Alta y Villa del Mar, en relación con los elementos culturales y el paisaje cultural férreo, se pudo evidenciar una gran pérdida del mismo, y como



consecuencia, la falta de identidad de estos espacios. Actualmente, bienes materiales como la estación Punta Alta, los galpones, las barreras, la plataforma giratoria, las palancas de cambio de rieles, la locomotora y vagones son inexistente a causa de incendios o desmantelamiento. En el caso de las vías se pudo observar una pérdida significativa en la visibilidad ya que cada vez se encuentran más enterradas bajo tierra y solo pueden ser observadas en su totalidad en unos pocos tramos. La historia de su arribo a distrito y las memorias creadas en su uso original se mantiene por unos pocos habitantes.

En cuanto a los bienes patrimoniales existentes, la estación Solier mantiene en su fachada externa, la arquitectura y estructura original, aunque se le ha colocado cartelería ajena a la misma, y en su interior, si bien no se hicieron modificaciones de los espacios, cuenta con intervenciones en paredes y pisos que no conservan el aspecto original. A raíz de la entrevista al Director de Cultura se destaca el mantenimiento de mobiliario como las mesas y un reloj, mientras que los demás elementos que pertenecen al exterior se hallan preservados en el Museo Histórico. En líneas generales el bien se conserva en buen estado y presenta una marcada identidad propia de las estaciones férreas.

Lo que respecta al paredón de rejas también posee una buena conservación, aunque en algunas zonas se exhibe rupturas del cemento y los hierros. La puerta de acceso y deceso a la plataforma donde se emplazaba la estación Punta Alta se mantiene en perfecto estado a excepción del área de barreras que se encuentra con rupturas. La identidad de este espacio se ve afectada por la pérdida de apeadero y la poca visibilidad de las vías.

En el caso del Puente Negro es uno de los componentes sin intervención, tanto el espacio donde se ubica como su obra denota una marcada identidad y un buen estado de conservación. Si bien no presenta un acceso determinado se puede ascender al mismo y observar con claridad su estructura, las vías, los rieles y los durmientes de quebracho en un óptimo estado. Cabe mencionar que se puede acceder al puente por el desvío de la ruta N° 229 o por el camino interno de Villa del Mar, aunque este presenta mayor dificultad por la presencia de irregularidades en la trama. En la entrevista realizada a Bernardo Amor, Director de Turismo del municipio de Rosales, se confirmó la existencia de un proyecto para la puesta en valor de este espacio.

En el área donde se encontraban los galpones y talleres se puede observar una notable reducción del espacio y una significativa pérdida de la identidad ferroviaria. Solo se halla en pie una sala

de reparaciones que está identificada y un vagón, a su vez se construyeron dos galpones y un salón. Lo mismo sucede en Arroyo Pareja, la división del balneario redujo el espacio y si bien no se perdieron los bienes como las casillas y escalinatas junto con la muralla esa zona pertenece a la Base Naval Puerto Belgrano y el acceso es limitado; en el espacio, las vías que llegaban hacia puerto tienen poca visibilidad.

Actualmente, se observa que los espacios se encuentran descuidados y con poco mantenimiento, presentando altos pastizales, estancamiento de agua y presencia de residuos. Tampoco se encuentran identificados con cartelera que haga referencia al patrimonio. A su vez, la mayoría de los espacios cuenta con construcciones modernas, realizadas por el municipio o por quienes concesionan estos lugares como, por ejemplo, nuevas luminarias, apertura de calles asfaltadas, cartelera ajena al patrimonio y construcciones edilicias modernas.

Por último, a partir de las entrevistas realizadas a los diferentes actores sociales del ámbito público, se observa una apreciación positiva sobre el patrimonio del F.C.R.P.B. por su valor y como potencial atractivo turístico-recreativo en la ciudad de Punta Alta y Villa del Mar. En términos de gestión del patrimonio solo existen ordenanzas municipales que exigen la protección forestal respecto a no generar basurales en los sectores, no obstante, ante la ausencia de un plan de gestión para la puesta en valor de este patrimonio se pone en riesgo la conservación y continuidad del mismo en el futuro.

De acuerdo a la entrevista realizada al Director de Turismo del municipio, se constata que el aprovechamiento y las actividades realizadas en estos espacios están muy ancladas al uso recreativo de la comunidad local. Cuando se le consultó si consideraba que el patrimonio ferroviario del Rosario-Puerto Belgrano presentaba algún interés turístico respondió:

*“Sí. Ahí concretamente el interés turístico lo vemos, lo tenemos, sabemos que existe que puede ser potencialmente explotado como un atractivo más del distrito. Concretamente no vemos acciones que vayan hacia ello, nosotros contamos con las ideas y con disposición de la gente de la dirección, pero entendemos que no somos el área acorde para ponerlo en valor. [...] pero no lo veo imposible, creo que se podría hacer” (Bernardo Amor, 2022).*

A su vez comentó:

*“... después de la pandemia habíamos visto que habían surgido muchos grupos que iban a visitar las estaciones y los parajes, porque como la gente no tenía donde irse se movía dentro del distrito, y ahí comenzamos a contactarnos con los grupos de cicloturismo. [...] De hecho, en cicloturismo viene gente de toda la región, municipios limítrofes se visitan*

*entre los caminos vecinales y capaz nosotros no nos estamos enterando, pero eso está sucediendo. Por esos grupos que tenemos contacto sabemos que mucha gente de Pringles, de Dorrego y de Bahía Blanca, y también de Tornquist, son los que llegan más a esta zona recorriendo por los caminos vecinales a través de bicicletas” (Bernardo Amor, 2022).*

Respecto a si se poseen los recursos económicos necesarios para llevar a cabo actividades turístico- recreativas de este estilo, declaró *“Siempre es no la respuesta. (...) Ya estamos con una crisis presupuestaria constante pero el año que viene va a ser peor y principalmente por el proceso inflacionario que sufre el país” (Bernardo Amor, 2022).*

Otra información que se pudo obtener de la entrevista, es que el atractivo turístico cultural de la ciudad y la gestión del patrimonio está cargo de la Dirección de Cultura, y desde el área de turismo se da apoyo a partir de la difusión de las actividades. Sin embargo, no se observa una acción promocional del patrimonio ferroviario. La única acción realizada en relación con patrimonio ferroviario desde el municipio fue la puesta en valor de la estación de Bajo Hondo y Calderón para realizar un encuentro guiado, llevada a cabo por la Dirección de Turismo y la provincia de Buenos Aires.

También se puede afirmar que el municipio interviene para dar en concesión estos espacios a entidades privadas. La finalidad es mejorarlos a través de un uso, mediante la prestación de un servicio y el mantenimiento de todo el espacio.

Por otra parte, miembros entrevistados de FERROCOOPA, afirman que tienen como objetivo la vuelta del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano, ellos en su propuesta resaltan los beneficios de este regreso y presentan un plan para el desarrollo del objetivo. Sin embargo, no cuentan aún con ningún proyecto de conservación, ni injerencia sobre el patrimonio férreo.

### **5.1 FODA**

En forma de síntesis a la información obtenida de las entrevistas y la observación de campo se realizó un análisis FODA (Tabla II):

Tabla II

#### **Análisis FODA**

<b>FORTALEZAS</b>	<b>DEBILIDADES</b>
-------------------	--------------------

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Buena conectividad y acceso al distrito.</li> <li>• Presencia de diversos atractivos naturales y culturales dentro del partido de Rosales.</li> <li>• Reconocimiento del valor patrimonial del F.C.R.P.B. por parte de la población.</li> <li>• Existencia de ordenanzas municipales en relación con la protección forestal de los espacios férreos.</li> <li>• Elevado uso recreativo de los espacios del F.C.R.P.B. por parte de la comunidad local.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividad turística con marcada estacionalidad en temporada estival.</li> <li>• Escaso mantenimiento de los espacios: pastizales altos, estancamiento de agua y basura.</li> <li>• Inexistente cartelería informativa en los bienes del F.C.R.P.B.</li> <li>• Ausencia de un plan de gestión para la puesta en valor y conservación del patrimonio.</li> <li>• Nula difusión del patrimonio ferroviario por parte del municipio.</li> <li>• Pérdida de la identidad férrea en los espacios, por desmantelamiento o siniestros.</li> <li>• Discrepancia entre las áreas municipales. No hay un trabajo conjunto entre el área de cultura, quien gestiona el patrimonio, y el área de turismo, quien promociona las actividades realizadas en el mismo.</li> </ul>
<b>OPORTUNIDADES</b>	<b>AMENAZAS</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crecimiento del turismo receptivo en Pehuen Co.</li> <li>• Detección de una demanda interesada en visitar los espacios férreos.</li> <li>• Afluencia de cicloturistas de la región que visitan el patrimonio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dificultad de presupuestar ante el proceso inflacionario del país.</li> <li>• Incertidumbre ante la inversión estatal en la actividad turística en distritos no turísticos, más allá del contexto económico actual del país.</li> </ul>

<p>ferroviario en las localidades de Bajo Hondo y Calderón.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trabajo integrado provincia-municipio para la puesta en valor y uso turístico-recreativo de los espacios férreos.</li> <li>• Potencial proyecto de puesta en valor y desarrollo del ecoturismo en el Puente Negro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mercantilización del patrimonio a raíz de las concesiones.</li> <li>• Retorno del ramal para la línea de transporte ferroviario, ya que se perderían los espacios recreativos apropiado por la comunidad local.</li> </ul>
--	---

Fuente: Montivero, A., 2023.

## CAPITULO 6. PROPUESTAS

### 6.1 Propuestas turístico-recreativas para el uso del patrimonio ferroviario del F.C.R.P.B.

- *Patrimonialización del F.C.R.P.B.:* el objetivo de esta propuesta es incentivar a la patrimonialización de todos los componentes pertenecientes al F.C.R.P.B. bajo la declaración de Monumento Histórico Municipal. Por un lado, para ratificar y poner en valor estos espacios que ya cuentan con un interés cultural, artístico y arquitectónico. Y por otro, para garantizar cuestiones como su identificación, investigación, documentación, gestión, protección, conservación y promoción. En relación con la actividad turística-recreativa, la declaratoria del conjunto de bienes ferroviarios puede generar una mayor atraktividad hacia los mismos, lo que posibilita una potencial visita hacia los espacios donde se encuentran.
- *Jornadas educativas:* se propone implementar jornadas participativas destinadas a los colegios con el fin de generar conciencia para la prevención y conservación del patrimonio ferroviario de la ciudad. Mediante acciones educativas y didácticas transmitir la importancia e historia del F.C.R.P.B., aprovechando el espacio interactivo de Punto Digital ubicado en la estación Solier para la proyección de videos, fotografías o realizar juegos. Los recursos visuales deben mostrar no solo la historia del ferrocarril sino también a la población local vinculada al patrimonio sumado a relatos. Esto apela a los sentidos permitiendo mostrar con similitud de la sensación vivida, y de esta forma afianzar la identidad. Por ejemplo: colocar la imagen de la multitud celebrando la llegada del tren con la locomotora arribando con la frase “La emoción dominaba el ambiente, el canto del viento fue interrumpido de pronto por silbido de la máquina, que llegaba como de una maratón, en un vapor que parecía salir de sus pupilas dilatadas por el esfuerzo”. O utilizar frase como “Vivo frente a las vías y mi recuerdo de cuando era pequeña era esperar que pase el tren ...salir afuera...observar ...taparme los oídos y asustarme un poco con el temblor que producía en mi casa”.

Esta actividad se recomienda que se realice por el docente a cargo del curso o bien contar con la presencia y participación del algún ferro-aficionado que cuente la historia y sus recuerdos. A su vez, se considera llevar a cabo acciones de concientización ambiental como parte de la preservación del patrimonio, ya que el ferrocarril ocupa grandes áreas verdes de la ciudad que son utilizadas por la comunidad local.

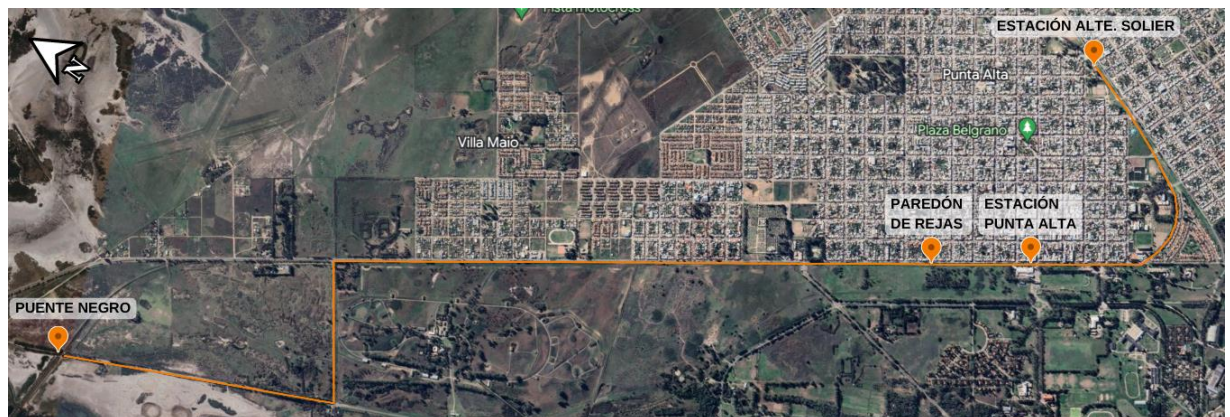
- *Circuito sobre las vías del F.C.R.P.B.:* A raíz de la propuesta que realizó la Dirección de Turismo de Rosales la cual implicaba la puesta en valor y visita del patrimonio ferroviario en Bajo Hondo, y conociendo la respuesta positiva de la demanda, se propone lo siguiente: llevar a cabo un acontecimiento programado anual donde se adicione, a la propuesta inicial del municipio, un circuito que abarque Punta Alta y Villa del Mar, ya que las tres localidades comparten el patrimonio del F.C.R.P.B.

Específicamente el circuito Punta Alta - Villa del Mar implica la puesta en valor de la mayor parte de los bienes, iniciando la salida desde la ex estación Solier hasta el Puente Negro aprovechando las oportunidades que presenta el sector de vías paralelo a calle Alem y calle Colón, ya que mayormente es un espacio peatonal que garantiza la seguridad del transeúnte. Se recomienda organizar un circuito lineal que se recorra a pie o bicicleta, siendo el mismo transitado por el recorrido de las vías del ferrocarril, mediante el acompañamiento de un guía. En el mismo se visitarán puntos clave del patrimonio (Figura 24) para entender la importancia, la historia y la arquitectura que dejó el Rosario-Puerto Belgrano en el distrito de Rosales. El recorrido será una caminata de 9 km. que durará aproximadamente 1 h. 50 min., y presentará una dificultad baja.

Esta propuesta puede ser complementada con visita al Museo Histórico de Punta Alta donde pueden observarse algunas de las piezas patrimoniales originales pertenecientes al F.C.R.P.B., y una convocatoria para compartir relatos, fotos y experiencias en relación al ferrocarril.

Figura 24

### Circuito sobre las vías del F.C.R.P.B.



Fuente: Montivero A., 2023, sobre la base de Google Maps.

Esta actividad permite revitalizar los espacios al redescubrir el patrimonio a través del uso y la apropiación de los mismos. Esto puede derivar un atractivo que influye en el desplazamiento de visitantes.

- *Colocación de señalética:* elaborar cartelería para los bienes patrimoniales que contenga la fecha de construcción y una breve reseña sobre la historia del componente o su función original, también agregar imágenes que ilustren (Figura 25). Esta propuesta abarca tanto a los bienes existentes como a aquellos espacios donde existió parte del patrimonio ferroviario.

Figura 25

### Ejemplo cartelería







Fuente: Montivero, A, 2023.

## REFLEXIONES FINALES

Desde la perspectiva social e integral, el valor del patrimonio se otorga cuando un grupo social dota de significado a un bien, sea tangible o intangible, lo apropia y asimismo lo toma como una representación de su historia, su cultura. El patrimonio industrial sin duda representa un valor histórico que alcanzó a toda la humanidad por lo que significó, un avance tecnológico sin precedentes hasta ese momento y su permanencia en la actualidad, siguiendo con la perspectiva integral se destaca su paisaje cultural. Un medio para conocer el patrimonio es la práctica del turismo cultural, como menciona la OMT (2019) se genera el desplazamiento de personas de un destino a otro con el motivo de aprender, conocer y consumir atractivos o productos culturales. Como consecuencia del consumo cultural se dan beneficios o perjuicios, y además un intercambio de cultura entre el visitante y la comunidad receptora.

En el caso del patrimonio ferroviario, se halla dentro de un subgrupo del patrimonio industrial ya que se incluye dentro de los medios de transporte y su infraestructura. Como cualidad, el patrimonio ferroviario presenta un paisaje auténtico y a su vez idéntico ante sus semejantes, las vivencias y las memorias son las que dotan a estos espacios de un valor único e irrepetible. Lamentablemente, en la actualidad, muchos de estos parajes se encuentran abandonados y a la deriva, permaneciendo solo en la memoria de aquellos que lo vivenciaron. A pesar de ello, algunos transitaron un proceso de revaloración y son un fuerte punto de interés, que puede influenciar a la visita de estos.

Cuando el F.C.R.P.B. se situó en el partido de Coronel Rosales fue con grandes promesas de prosperidad, como también una importante inversión de capital extranjero en el distrito. Se llevaron a cabo obras de gran magnitud y construcciones innovadoras para la época. Sin embargo, los resultados obtenidos no fueron los proyectados y el ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano resultó ser una gran pérdida. Años después el ramal fue cerrado definitivamente.

Por otro lado, su instalación dejó vestigios del patrimonio industrial-ferroviario. Actualmente, los elementos existentes y su entorno que conforman el paisaje cultural del F.C.R.P.B., pertenecientes a las localidades de Punta Alta y Villa del Mar, no presentan un adecuado mantenimiento, aunque poseen y preservan un valor propio por su historia, su arquitectura y el paisaje que conforman. Cabe destacar que durante la observación de campo se advirtió una

pérdida de la identidad ferroviaria de estos espacios y disminución de los bienes materiales como consecuencia de siniestros o desmantelamientos.

Posterior al cierre del ramal los espacios del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano fueron utilizados para uso recreativo. El presente trabajo se centró en las actividades realizadas desde la década del '90 hasta la actualidad: la ex estación Solier sigue siendo un espacio de encuentro para la comunidad, el área de galpones y maquinaria fue testigo de destacados eventos sociales como la Fiesta de la Soberanía Nacional y el Club del Trueque, a su vez, el balneario Arroyo Pareja mantiene su uso original. Y, por último, las rejas y vías paralelas a calle Colón fueron adoptadas por la población local como un corredor de salud.

Respecto a la percepción de los residentes sobre el uso y valor del patrimonio industrial-ferroviario del F.C.R.P.B., los datos obtenidos de las encuestas realizadas arrojaron las siguientes afirmaciones: existe un elevado uso recreativo de estos espacios, la población reconoce los elementos y espacios ferroviarios, mantiene una perspectiva positiva respecto a su valor y afirma la necesidad de protegerlo y preservarlo. Sin embargo, también se puede observar que el patrimonio del F.C.R.P.B. no es representativo para los habitantes de la ciudad, es decir, que si bien usan esos espacios de forma diaria no los siente propios, ni se le otorgan una connotación significativa.

Mediante las entrevistas realizadas se observa que el municipio de Coronel Rosales también reafirma el valor del patrimonio, aunque, las áreas consultadas disgregan en sus opiniones. La Dirección de Turismo observa falencias en el cuidado de los bienes ferroviarios por lo que no los promueve, aunque reconocen un posible aprovechamiento turístico y destaca la falta de recursos económicos para la puesta en valor. Por el contrario, el área de cultura alude una buena conservación de estos espacios y enfatiza en la utilización de estos, sin embargo, el uso promovido se centra solo en la ex estación Solier. Es importante no dejar de lado el hecho de que estos espacios tienden a ser concesionados hacia empresas privadas para tercerizar su uso y mantenimiento.

Es así que, desde el análisis integral y social del complejo ferroviario y su entorno como paisaje cultural, se puede aseverar que el F.C.R.P.B. se constituye como patrimonio industrial-ferroviario del partido de Coronel Rosales. Posee por parte de la comunidad local una legitimación de su valor innato y lo considera representativo en la historia de la ciudad de Punta

Alta, sin embargo, en la actualidad, más allá de la refuncionalización del espacio, el patrimonio no tuvo un proceso de resignificación es por ello por lo que no identifica a la población.

Las propuestas surgidas de este estudio son simples y factibles de ser realizadas en el corto plazo. Buscan contribuir a la identificación, puesta en valor y reconocimiento de los bienes patrimoniales exclusivos del F.C.R.P.B., y su finalidad es concientizar sobre la preservación de estos espacios. A su vez, se pretende afianzar la identificación de la población local con el patrimonio ferroviario y fomentar al mismo como potencial convocador de actividades recreativas-culturales en las localidades de Punta Alta y Villa del Mar.

Respecto a la hipótesis planteada se puede afirmar que el F.C.R.P.B. posee potencial como atractivo turístico del partido de Coronel Rosales. No solo presenta el patrimonio un valor innato, sino que ese es reconocido por los residentes de la ciudad, sumado a que hay una demanda interesada que ya realiza visitas dentro del partido y el municipio observa un potencial turístico. No obstante, con anterioridad, es necesario conservar el patrimonio ferroviario del Rosario-Puerto Belgrano, capacitar y desarrollar estrategias para su gestión, comunicar sus valores y reforzar el trabajo a partir de una perspectiva multidisciplinaria, articulada e integral que involucre a todos los actores sociales implicados: el estado, el sector privado y la comunidad local.

Para finalizar cabe reforzar la siguiente idea: la legitimación cultural y la gestión del patrimonio pueden ser el punto de partida para un trabajo en conjunto entre los diferentes actores sociales, en el proceso de rescate y activación patrimonial. El turismo cultural es una herramienta que resignifica al patrimonio y dinamiza el territorio. El desarrollo de actividades turístico-recreativas en el patrimonio industrial-ferroviario del F.C.R.P.B. constituyen una opción para la revitalización del espacio férreo, convocar actividades que constituyan una motivación de visita y que generen un desarrollo turístico local.

## Bibliografía

- ABRAMOVICH, A. L. y VÁZQUEZ, G. (2003). *La experiencia del Trueque en Argentina: otro mercado es posible*. Disponible en: <http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/41-Laexptrue.pdf>
- AGENCIA PUNTA ALTA (1999, diciembre 26). “Casa Joven” El espacio de expresión de los adolescentes. *La Nueva Provincia*, p. 31.
- AGUILAR CIVERA, I. (2001). La investigación sobre el Patrimonio Industrial, una revisión bibliográfica. *Tst. Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, N°1, pp. 169-186. Disponible en: [https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst\\_01/dossier7.pdf](https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_01/dossier7.pdf)
- ARCHIVO HISTÓRICO MUNICIPAL DE PUNTA ALTA. (2022). *Punta Alta*. Disponible en: <https://www.archivodepunta.com.ar/info-punta-alta/>
- ARCHIVO HISTORICO MUNICIPAL DE PUNTA ALTA. (2022). *Informe sobre el cordón ferroviario paralelo Av. Colón, Punta Alta*. Disponible en: <http://www.archivodepunta.com.ar/informe-sobre-el-cordon-ferroviario-paralelo-av-colon-punta-alta/>
- BENEDETTI, R. (2019). *Relevamiento y catalogación del patrimonio del ferrocarril Rosario-Puerto Belgrano*. Rosario: UNR Editora.
- BERTONCELLO, R. (2018). “Turismo: expectativas, conflictos, contradicciones. La ciudad de Buenos Aires como destino turístico”. En: Milano, C. y Mansilla, J. (2018). *Ciudad de vacaciones: conflictos urbanos en espacios turísticos*. Barcelona: Pollen. Pp. 155-185.
- CHALIER, G. (2003). El ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano. *Revista El Archivo*, N°9 (volumen 3), p. 2-9.
- CHALIER, G. (2012). *Vamos a la playa: el balneario de Arroyo Pareja, otros usos del frente portuario puntaltense*. En IV Jornadas de la Red de Estudios Portuarios, La Plata, Argentina.
- CHALIER, G. (2021). *El ferrocarril Rosario Puerto Belgrano y el desarrollo del sector agrícola rosaleño*. Disponible en: [https://www.archivodepunta.com.ar/el-ferrocarril-rosario-puerto-belgrano-y-el-desarrollo-del-sector-agricola-rosaleno/#\\_ftnref5](https://www.archivodepunta.com.ar/el-ferrocarril-rosario-puerto-belgrano-y-el-desarrollo-del-sector-agricola-rosaleno/#_ftnref5)
- CISELLI, G. (2011). El patrimonio cultural: entre la identidad y el ambiente. *Erph\_ Revista electrónica De Patrimonio Histórico*, N°9, pp. 4-22. Disponible en: <https://revistaseug.ugr.es/index.php/erph/articule/view/18294>

- CUÉLLAR VILLAR, D. (2017). Vías al patrimonio: el cierre de las vías ferroviarias en España y su puesta en valor. *Tst. Transportes, Servicios y telecomunicaciones*, N° 34, pp. 12-34. Disponible en: [https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst\\_34/TST34\\_12\\_33.pdf](https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_34/TST34_12_33.pdf)
- DEL POZO, P. y SABATÉ, J. (2010). Paisajes culturales y proyectos territoriales: un balance de 30 años de experiencias. *ID\_ENSAYOS*, N° 2, pp. 2-21. Disponible en: <http://hdl.handle.net/2099/10716>
- DELSALLE, P. (1998). Paisaje industrial y región industrial en Europa en los siglos XVI, XVII y XVIII. *Revista de historia industrial*, N° 14, pp. 173-187. Disponible en: <https://raco.cat/index.php/HistorialIndustrial/articule/view/63311>
- DEVOTO, F. J. (2007). “La inmigración de ultramar”. En: Susana Torrado. *Población y bienestar en la Argentina del primero al segundo Centenario*, Argentina: Edhasa. Pp. 531-548.
- ESPESO MOLINERO, P. (2019). Tendencia del turismo cultural. *PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural*, N°6 (volumen 17), pp. 1011-1112. Disponible en: <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2019.17.076>
- FERNÁNDEZ, G. y GUZMÁN RAMOS, A. (2002). Turismo, patrimonio cultural y desarrollo sustentable. *Caminhos de geografia revista online*, N°3 (volumen 3), pp. 1-19. Disponible en: <https://doi.org/10.14393/RCG3715297>
- FERNÁNDEZ, L. E. (2012). “Breve historia de la revolución industrial”. En: Ibáñez Salas, J. L. (2012). *Colección: Breve Historia*. Madrid: Nowtilus. Pp, 13-34.
- FERNANDEZ CHACO, S. y ARENILLAS TORREJON, J. (2017). “Criterios generales para la documentación e información del patrimonio cultural”. En: Acosta Ibáñez, P., Villalobos, C., Álvarez Bejarano, I., et.al (2017). *Introducción a la documentación del patrimonio cultural*. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Cultura. Pp.17-39.
- FERNÁNDEZ DE PAZ, E. (2009). De tesoro ilustrado a recurso turístico: el cambiante significado del patrimonio cultural. *PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural*, N°1 (volumen 4), pp. 2-12. Disponible en: <http://www.pasosonline.org/Publicados/4106/PS010106.pdf>
- FERNÁNDEZ MAYO, M. (2009). El trueque solidario: una estrategia de supervivencia ante la crisis Argentina de 2001. *Revista Pueblos y Fronteras digital*, N°7 (volumen 4), pp. 5-29. Disponible en: <https://doi.org/10.22201/cimsur.18704115e.2009.7.182>

- FIGUEROA, F. E., IZQUIERDO, L. y PARRA, D. (2017). Intercambio cultural de buenas prácticas mediante la valoración turística del patrimonio religioso entre la Catedral de Santa María de Gerona, España y la Catedral de la Inmaculada Concepción de Cuenca, Ecuador para la gestión de visitantes en pos de la conservación de acuerdo a la realidad de cada sitio. *International journal of scientific and tourism*, N°3, pp. 135-156.
- GARCÍA GARCÍA, J. L. (1998). De la cultura como patrimonio al patrimonio como cultura. *Política y Sociedad*, volumen 27, pp. 9-22. Disponible en: <https://revistas.ucm.es/index.php/POSO/article/view/POSO9898130009A>
- GIMENEZ, G. (2005). “Patrimonio e identidad frente a la globalización”. *Patrimonio, Cultura y Turismo Cuadernos*, N° 13, CONACULTA, pp. 9-20.
- GÓMEZ, T. y TCHORDONKIAN, S. (2016). En torno al sistema de transportes en la Argentina. Caminos y vías férreas, 1930.1950. *Tst. Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, N°30, pp. 48-79. Disponible en: [https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst\\_30/articulo30\\_02.pdf](https://www.tstrevista.com/tstpdf/tst_30/articulo30_02.pdf)
- GUTIÉRREZ, R. (2014). “Repensando el patrimonio desde América Latina. En: Pinassi, A. y Zingoni, J. (2014). *Gestión del patrimonio urbano*. Bahía Blanca: Ediuns, pp. 63-80.
- HILDAGO GIRALT, C. (2010). “El patrimonio minero- industrial y ferroviario: nuevos recursos para nuevos turismos”. Director Dr. Manuel Valenzuela Rubio. (Tesis doctoral). Universidad autónoma de Madrid. Departamento de Geografía, Facultad de filosofía y letras.
- ICOMOS (Consejo internacional de Monumentos y Sitios), 1976. Carta de Turismo Cultural”. Disponible en: <https://ipce.culturaydeporte.gob.es/dam/jcr:7bec1917-8752-4444-ab46-d7e0add3edad/1976-carta-turismo-cultural-bruselas.pdf>
- ICOMOS (Consejo internacional de Monumentos y Sitios), 1999. “Carta Internacional de Turismo Cultural”. Disponible en: <https://www.iaph.es/export/sites/default/galerias/patrimonio-cultural/documentos/gestion-informacion/icomoscartainternacionalsobreturismocultural.pdf>
- LACOSTE, P. (2003). La crisis económica y las respuestas sociales: las redes de clubes del Trueque. *Confluencia*, N°1. Disponible en: <http://bdigital.uncu.edu.ar/133>
- LALANA SOTO, J. L. y SANTOS GRANGE, L. (2009). Las fronteras del patrimonio industrial. *Llámpara: patrimonio industrial*, N°2, pp. 7-20. Disponible en: <http://uvadoc.uva.es/handle/10324/1682>

- LEÓN VARÓN, J. y SUÁREZ PRIETO, N. (2016). “Revitalización del paisaje cultural en el corredor de la sabana de occidente”. Directores Cereghino, F. y Martínez, C. (Trabajo de Grado). Universidad Piloto de Colombia. Facultad de arquitectura y artes.
- LEZAMA, A. (2004). El patrimonio cultural frente al desafío de la globalización. *Cuadernos del Claeh*, N°88 (volumen 27), pp. 9-40. Disponible en: <http://publicaciones.claeh.edu.uy/index.php/cclaeh/article/view/137>
- LOPÉZ, M. J. (1997). “Las formas del capital ferroviario”. En: Iannuzzi, N. y López, M. (1997). *Boletín de historia ferroviaria*. Buenos Aires: Fundación museo ferroviario. Pp. 45-49.
- LÓPEZ, W. C. (2014). “Patrimonio industrial y ferroviario de la ciudad de Rosario como potencial atractivo turístico”. (Tesis de grado). Universidad Abierta Interamericana. Disponible en: <http://imgbiblio.vaneduc.edu.ar/fulltext/files/TC116546.pdf>
- MANZINI, L. (2011). El significado cultural del patrimonio. *Estudio del patrimonio cultural*, N°6, pp. 27-46. Disponible en: <https://sercam.es/estudios-del-patrimo/epc-06/>
- MÉNDEZ, R. y CUELLAR, D. (2017). Apuntes sobre la construcción del patrimonio ferroviario en España durante el siglo XX: identidad y museos. *Ensayos de Oculum*, N° 2 (volumen 14), pp. 275-292. Disponible en: <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/oculum/article/view/3895/2472>
- MINERVINO, M. (2021, febrero 14). Ferrocarril Rosario Puerto Belgrano, camino a Bahía Blanca. *La Nueva*. Disponible en: <https://www.lanueva.com/nota/2021-2-14-8-15-0-ferrocarril-rosario-puerto-belgrano-camino-a-bahia-blanca>
- MOLANO, O. (2007). La identidad cultural: un concepto que evoluciona. *Revista ópera*, N° 7, pp. 69-84. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/675/67500705.pdf>
- MORÁN, S. E. (2018). El encuentro de dos puertos: Rosario y Puerto Belgrano unidos por rieles franceses. *Boletín del Centro Naval* 894, pp. 283-291. Disponible en: <https://centronaval.org.ar/boletin/BCN849/849-MORAN.pdf>
- MORENO, J. (2018). *Prehistoria del ferrocarril*. Colección de monografías del ferrocarril. España: Fundación de los ferrocarriles españoles.
- MORERÉ MOLINERO, N. y PERRELLÓ OLIVER, S. (2013). Turismo cultural: patrimonio, museos y empleabilidad. Madrid: fundación EOI.
- MORILLAS TORNÉ, M. (2016). *La expansión del ferrocarril en Europa 1825-2010*. Disponible en:



<https://repositori.udl.cat/bitstream/handle/10459.1/68026/029793.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

MORQUE, F. L. (2021). “Renovación espacial y funcional del corredor férreo Fontibón. Rehabilitación Estación tren de Fontibón”. Director Luis Eduardo Assmus Ramírez. (Trabajo de grado). Universidad Católica de Colombia. Facultad de Diseño.

PANELLA, C. (2020). La nacionalización de los ferrocarriles: “ya son nuestros”. Disponible en: <https://perio.unlp.edu.ar/2020/02/13/la-nacionalizacion-de-los-ferrocarriles-ya-son-nuestros/>

PARDO, C. (2011). Panorama mundial del turismo cultural. *Patrimonio cultural y turismo Cuadernos*, N°18, pp. 14-31. Disponible en: <https://www.cultura.gob.mx/turismocultural/cuadernos/pdf18/articulo1.pdf>

PASTOR ALFONSO, M. J. (2003). El patrimonio cultural como opción turística. *Horizontes antropológicos*, N° 20 (volumen 9), pp. 97-115. Disponible en: <https://www.scielo.br/j/ha/a/XVMd89rnNjQC5wZNGt5BckM/?format=pdf&lang=es>

PERDOMO LAMILLA, C. (2018). Recuperación patrimonial de conjunto arquitectónico ferrocarril en Neiva. Director Ernesto Moure Erazo. (Tesis de grado). Pontificia Universidad Javeriana. Facultad de Arquitectura y Diseño.

PINASSI, A. (2014). “Gestión del patrimonio: aproximación conceptual y definición de acciones”. En: Pinassi, A. y Zingoni, J. (2014). *Gestión del patrimonio urbano*. Bahía Blanca: Ediuns. Pp. 135-148.

PRATZ, L. (1998). El concepto del patrimonio cultural. *Política y sociedad*, N° 27, Madrid, pp. 63-76.

PRIETO, G. (2020). Ascenso y ocaso de la red ferroviaria Argentina. Disponible en: <https://www.geografiainfinita.com/2020/03/el-ascenso-y-ocaso-de-la-red-ferroviaria-argentina/>

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

REVISTA EL ARCHIVO (2003). *El ferrocarril de Rosario a Puerto Belgrano*. Punta Alta: Archivo Histórico Municipal.

REVISTA EL ARCHIVO (2018). *Balneario Arroyo Pareja*. Punta Alta: Archivo Histórico Municipal.

- RICHARDS, G. (2000). “Políticas y actuaciones en el campo del turismo cultural europeo”. En: Herrero Prieto, L. C. (2000). *Turismo cultural: el patrimonio histórico como fuente de riqueza*. España: Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León.
- RICHARDS, G. (2001). *Turismo cultural en Europa: Tendencias y retos*. Barcelona: Fundación Interarts.
- RUIZ BAUDRIHAYE, J. (1997). El turismo cultural: luces y sombras. *Estudios turísticos*, N° 134, pp. 43-54.
- SALERNO, E. (2001). *Los Ferrocarriles del Estado, conectividad y políticas en la Argentina*. II Congreso de Historia Ferroviaria, España, Aranjuez.
- SANCHO, A. (2019). *Introducción al turismo*. Madrid: OMT Organización Mundial del Turismo.
- SANTANA TAVALERO, A. (2003). Turismo cultural, culturas turísticas. *Horizontes antropológicos*, N° 20 (volumen 9), pp. 31-57. Disponible en: <https://www.scielo.br/j/ha/a/bPNDRqnv5mDzhQy54zVDbvF/?format=pdf&lang=es>
- SILVIA, R., IBARRA, J., ALMARAZ, P., GONZALEZ, R., MERINO, R., PACE, M., ... ENRIQUEZ, G. (2017). *El sistema ferroviario argentino: análisis de los procesos de privatización y estatización*. San Justo: Universidad de La Matanza. Disponible en: <https://repositoriocyt.unlam.edu.ar/handle/123456789/240>
- SMITH, L. (2011). El espejo patrimonial ¿Ilusión narcisista o reflexiones múltiples?. *Antípoda*, N° 12, pp. 36-63. Disponible en: <https://biblat.unam.mx/hevila/Antipoda/2011/no12/2.pdf>
- TERRIEN, M. (2008). Patrimonio y arqueología industrial: ¿investigación vs. protección? Políticas del patrimonio industrial en Colombia. *Apuntes: Revista de estudios sobre patrimonial cultural*, N° 1 (volumen 21), pp. 44-61. Disponible en: <http://www.scielo.org.co/pdf/apun/v21n1/v21n1a04.pdf>
- TICCIH (The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage), 2003. “Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial”. Disponible en: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilSpanish.pdf>
- TOSELLI, C. (2003). Turismo cultural, participación local y sustentabilidad. *Portal iberoamericano de Gestión cultural*. Disponible en: [https://fyl.usal.edu.ar/archivos/imae/otros/a\\_ocio-06.pdf](https://fyl.usal.edu.ar/archivos/imae/otros/a_ocio-06.pdf)

- TOSELLI, C. (2006). Algunas reflexiones sobre el turismo cultural. *PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural*, N° 2 (volumen 4), pp. 175-182. Disponible en: <https://www.pasosonline.org/Publicados/4206/PS040206.pdf>
- UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura), 1982. “Conferencia Mundial sobre las Políticas Culturales”. Disponible en: [https://culturalrights.net/descargas/drets\\_culturals400.pdf](https://culturalrights.net/descargas/drets_culturals400.pdf)
- UNESCO (2014). *Manual Metodológico: Indicadores UNESCO de cultura para el desarrollo*. España: UNESCO.
- URIBE, A. (2012). Valoración patrimonial del ferrocarril de Antioquia como itinerario cultural: apropiaciones y significativos. *Revista geográfica del sur*, N° 5 (volumen 4), pp. 79-94. Disponible en: [http://www.revgeosur.udec.cl/wp-content/uploads/2016/08/revgeosur\\_4\\_n5\\_jaramillo.pdf](http://www.revgeosur.udec.cl/wp-content/uploads/2016/08/revgeosur_4_n5_jaramillo.pdf)
- VELASCO GONZALEZ, M. (2009). Gestión turística del patrimonio cultural: enfoque para un desarrollo sostenible del turismo cultural. *Cuadernos de turismo*, N° 23, pp. 237-253. Disponible en: <https://revistas.um.es/turismo/article/view/70121/67591>
- VERA HERNÁNDEZ, V. (2014). “La revolución industrial y la implementación del ferrocarril en España y en Soria. Metodología para su enseñanza”. Director Juan Antonio Cano García. (Trabajo de grado). Universidad de Valladolid. Grado en educación primaria.
- VILLASEÑOR ALONSO, I. (2001). El valor intrínseco del patrimonio cultural: ¿una noción aún vigente?. *Intervención*, N° 3 (volumen 2), pp. 6-12. Disponible en: <https://www.scielo.org.mx/pdf/inter/v2n3/v2n3a2.pdf>
- WADDELL, J. E. (2010). El mecanismo de control del capital de las empresas ferroviarias a partir de la ley Mitre. *H-industri@*, N° 7, pp. 1-23. Disponible en: <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/424/777>
- 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° 4 (volumen 15), pp.883-896. Disponible en: <https://www.pasosonline.org/Publicados/15417/PASOS54.pdf#page=123>
- ZINGONI, J. M. (1996). *Arquitectura industrial: Ferrocarriles y puertos, Bahía Blanca, 1880-1930*. Bahía Blanca: Ediuns.

ZINGONI, J. M. (2010). *Arquitectura ferroportuaria en Bahía Blanca: 1880-1930*. Bahía Blanca: Ediuns.

ZINGONI, J. M. (2014). “Inventario del patrimonio arquitectónico en Bahía Blanca”. En: Pinassi, A. y Zingoni, J. (2014). *Gestión del patrimonio urbano*, Bahía Blanca: Ediuns. Pp. 149-168.

### **Organismos consultados**

Cooperadora de Hospital Municipal Eva Perón.

**Anexos**

**Anexo I:** Encuestas.



Departamento de Geografía y Turismo.

Universidad Nacional del Sur.



Mi nombre es Abril Montivero, soy estudiante de la Universidad Nacional Del Sur, Departamento de Geografía y Turismo, y con el fin de completar mi tesis de grado para obtener el título de Lic. en Turismo se solicita responder el siguiente cuestionario. El objetivo de este cuestionario es conocer la percepción de los residentes de la ciudad Punta Alta sobre el uso y valor del complejo ferroviario.

Edad: .....

1- ¿Usted reside actualmente en la ciudad de Punta Alta?

- Si
- No

2. En caso de respuesta negativa, ¿dónde reside actualmente? .....

2- El partido de Coronel M. L. Rosales contó con un desarrollo ferroviario precedido por dos compañías extranjeras, el Ferrocarril del Sud (FS) y el Ferrocarril Rosales- Puerto Belgrano (F.C.R.P.B.) ¿Posee conocimiento sobre estos hechos?

- Si
- No

3- ¿Cree que el patrimonio ferroviario es representativo de la historia de la ciudad?

- Si
- No

4- ¿Conoce la historia del F.C.R.P.B.?

- Si
- No

4.1- En caso de ser afirmativa la respuesta, ¿a través de qué medios?

.....

4.2- En caso de ser negativa la respuesta, ¿Desea aprender sobre la historia del mismo?

.....

5- ¿Puede identificar dentro de la ciudad el patrimonio ferroviario existente? Indicar con una X

Estación Solier	
Rejas y vías (calle Colón)	
Puente de hierro	
Terreno de talleres y maquinas (actual predio FISNA)	

6- ¿Considera que valora dicho patrimonio?

- Si
- No

6.1- ¿Considera que se realiza una adecuada conservación del mismo?

- Si
- No

6.2- ¿Cree que para valorar un patrimonio es necesario contar con el conocimiento de su historia?

- Si
- No

7- En caso de haber utilizado el servicio ferroviario del F.C.R.P.B., describa su recuerdo brevemente:

.....

8- Luego de que el F.C.R.P.B. quedara fuera de servicio diversas actividades se desarrollaron en sus inmediaciones, ¿fue participe de alguna/s? (Se puede marcar más de una).

- FISNA (Fiesta de la Soberanía Nacional)
- Club del Truque

- Balneario Arroyo Pareja
  - Casa Joven- Red IAS
  - Complejo Cultural Estación Solier
  - Sendero de Salud (calle Colón)
  - Otro. Especificar.....
- 9- ¿Con cuál de los componentes ferroviarios se identifica más de acuerdo a las actividades realizadas? Indicar con valores del 1 al 5 cuanto se identifica, donde 1 no se identifica nada y 5 se identifica mucho.
- Estación Solier
  - Predio FISNA
  - Balneario
  - Sendero de calle Colón
- 10- ¿Cuáles son o fueron sus memorias participando de estas actividades? Describir brevemente:

.....

## **Anexos II: Modelo de entrevistas.**

### **Modelo de entrevista al Director de Cultura del partido de Coronel M. L. Rosales.**

- 1- ¿Con qué objetivo se creó el espacio cultural en la ex Estación Solier?
- 2- ¿Cuáles son las distintas actividades que se llevan a cabo dentro del Complejo Cultural Estación Solier?
- 3- ¿Quiénes pueden proponer dichas actividades? ¿Hay requisitos para los participantes?
- 4- ¿Se puede observar un efecto derroche en la sociedad a raíz de esta propuesta? ¿Acompaña la sociedad a la propuesta? ¿Valora más la estación?
- 5- ¿Cómo se lleva a cabo la gestión del patrimonio en relación al valor que posee? ¿cuentan con los recursos necesarios para concretar estas acciones?
- 6- Anteriormente a su intervención, ¿Cómo se encontraba el lugar? ¿La intervención fue acompañada por la sociedad o comercios locales?
- 7- Existen asociaciones civiles que tienen interés en fomentar el valor de dicho patrimonio, ¿tiene conocimiento de ellas? ¿considera que se pueden realizar proyectos en conjunto?

- 8- ¿Existen ordenanzas municipales que protejan al componente en cuestión? ¿Posee algún tipo de declaración?
- 9- Teniendo en cuenta que el predio FISNA fue lugar de encuentro para diversos eventos sociales, ¿Por qué hoy en día no se le da la misma utilidad?
- 10- ¿Existen proyectos futuros a desarrollar en el espacio?

#### **Modelo de entrevista al Director de Turismo del partido de Coronel M. L. Rosales.**

- 1- ¿Qué importancia tiene la actividad turística dentro del municipio?
- 2- ¿Cuentan con un plan turístico? ¿Cómo se desarrolla el mismo?
- 3- ¿Considera que la ciudad de Punta Alta cuenta con recursos, tanto culturales como naturales, que potencien su desarrollo turístico?
- 4- Puntualizando en el patrimonio ferroviario del F.C.R.P.B., ¿considera que posee interés turístico? ¿Se desarrollan acciones en consecuencia de ello?
- 5- ¿Cómo se desarrolla la gestión y difusión patrimonial del bien en cuestión? ¿Se poseen los recursos necesarios para llevar estas acciones a cabo?
- 6- A futuro, ¿existen propuestas desde el municipio para su conservación, valoración y usos?

#### **Modelo de entrevista a Ferrocoopa**

- 1- ¿De qué se trata Ferrocoopa? ¿A quiénes representa?
- 2- ¿Cuáles son los objetivos que persiguen?
- 3- ¿Cómo es el modo de trabajo que llevan a cabo para realizar sus diagnósticos sobre el patrimonio ferroviario?
- 4- ¿Qué piensan sobre el estado de dicho patrimonio?
- 5- ¿Consideran que se conserva y valora de la forma adecuada, de acuerdo a las acciones del municipio y de la sociedad en general?
- 6- Actualmente, ¿existen propuestas a corto y largo plazo?
  - 1- un interés por parte de estos actores sobre conservar y valorar este patrimonio?

#### **Modelo entrevista Club del Trueque**

- 1- ¿Cuándo surge el Club del Trueque Nodo Punta Alta y bajo qué premisas?
- 2- ¿Cuál era el principal objetivo?
- 3- ¿Dónde y qué día/s era la cita para llevar a cabo la actividad?



- 4- ¿Por qué el predio FISNA fue el lugar para realizar los encuentros? ¿Sabían el uso original del terreno?
- 5- Si saben su uso ¿lo valoraron?
- 6- ¿Con cuánta cantidad de socios llegaron a contar? ¿y personas participantes?
- 7- ¿Qué sucesos marcaron la importancia del trueque en la ciudad?
- 8- -Comentar su experiencia al ser parte de esta actividad.
- 9- ¿Crees que tuvo un valor para el ciudadano puntaltense?