



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

**TESINA DE LICENCIATURA EN TURISMO**

**PUESTA EN VALOR DEL  
PATRIMONIO FERROVIARIO DE LA  
LOCALIDAD DE DARREGUEIRA.  
PROPUESTAS TURÍSTICO  
RECREATIVAS PARA LA  
REVITALIZACIÓN DEL SECTOR.**

**AUTOR: MARIA EUGENIA VOGT WAIMANN**

**Director: Mg. Silvia Marengo.**

**Co-Director: Mg. Andrés Pinassi.**

**BAHÍA BLANCA**

**2014**

## **Agradecimientos**

Estoy inmensamente feliz de haber logrado plasmar en esta Tesina toda la entrega y esfuerzo dedicado a la carrera, a pesar de las dificultades que fueron surgiendo a lo largo del camino.

Más allá de que se trate de un logro personal, no hubiera sido posible llegar a la meta sin la colaboración de muchas personas que me acompañaron en todo momento.

En primer lugar, infinitas gracias a mis padres, Olga y Roberto, quienes me brindaron su apoyo incondicional todos estos años, supieron valorar mi sacrificio y me impulsaron a seguir en más de una oportunidad.

Quiero agradecer también a todos aquellos que se preocuparon por mí y de una manera u otra hicieron que este largo camino sea más ameno.

Por último, no puedo dejar de mencionar a mis directores, Silvia y Andrés, quienes estuvieron siempre a mi disposición y hoy les debo gran parte de los resultados obtenidos.

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

MUCHAS GRACIAS...

## ÍNDICE

<b>1. Introducción</b>	4
<b>CAPITULO I: ASPECTOS METODOLÓGICOS</b>	6
<b>2. Objetivos</b>	7
2.1. Objetivo general	7
2.2. Objetivos específicos	7
<b>3. Hipótesis</b>	7
<b>4. Procedimiento metodológico para abordar la investigación</b>	7
<b>CAPITULO II: MARCO CONCEPTUAL</b>	9
<b>5. Marco conceptual</b>	10
5.1. Patrimonio Cultural y su Gestión.	10
5.2. Patrimonio Industrial y Ferroviario.	11
5.3. Turismo Cultural y Recreación.	13
<b>CAPITULO III: ESTUDIO DE CASO</b>	15
<b>6. Análisis</b>	16
6.1. Delimitación y localización del área de estudio	16
6.2. Breve reseña histórica de la localidad y el área de estudio	17
6.3. Análisis del patrimonio ferroviario	19
6.4. Normativa y gestión patrimonial a escala local	28
6.5. Análisis de la oferta turístico-recreativa	30

6.5.1. Recursos turístico-recreativos en el resto de la ciudad	30
6.5.2. Equipamiento turístico-recreativo	40
a. Alojamiento	40
b. Restauración	41
c. Esparcimiento	41
d. Otros servicios	44
6.5.3. Accesibilidad e infraestructura de transporte	44
6.6. Breve caracterización de la demanda turístico-recreativa	46
<b>7. Diagnóstico integral</b>	48
7.1. Matriz FODA	50
<b>CAPITULO IV: PROPUESTAS Y REFLEXIONES FINALES</b>	52
<b>8. Propuestas</b>	53
8.1. Propuestas turístico-recreativas en el patrimonio ferroviario local	53
<b>9. Reflexiones finales</b>	62
<b>10. Bibliografía</b>	64
<b>11. Anexos</b>	67
11.1. Anexo 1: Fichas de relevamiento patrimonial	67
11.2. Anexo 2: Fotografías	83
11.3. Anexo 3: Festividades locales	86

## **1. INTRODUCCIÓN**

Darregueira es una ciudad del Sudoeste de la provincia de Buenos Aires, perteneciente al partido de Puan. Si bien no es la cabecera del distrito, es la localidad más poblada del mismo. A principios del siglo XX, como muchos pueblos del interior de la provincia de Buenos Aires, comenzó a crecer a partir de la llegada del ferrocarril, el que trajo progreso y prosperidad a la región. La empresa inglesa BAP (Buenos Aires al Pacífico) se encargó de construir los inmuebles y la infraestructura necesaria para el funcionamiento del sistema ferroviario.

El arribo del tren no sólo fue importante a nivel económico, por generar empleo, sino también por su función social, ya que permitió el despliegue de las comunicaciones, mientras iba fomentando los lazos de unión en la población.

A mediados del siglo XX, en un contexto cada vez más globalizado, comenzaron a adoptarse políticas de apertura al capital extranjero, las cuales modificaron las reglas de juego. Así, el ferrocarril comenzó a ser desplazado poco a poco por el transporte automotor.

La decadencia del ferrocarril se acentuó a partir de algunas reformas y medidas que implementaron los gobiernos de turno, tales como la supresión de servicios, el levantamiento de ramales no rentables y la privatización en los años '90. Las consecuencias de dichas medidas fueron devastadoras. Muchos empleados y familias enteras tuvieron que emigrar en busca de trabajo y mejores condiciones de vida. Así también una gran cantidad de estaciones debieron cerrar, lo cual contribuyó al deterioro edilicio de las mismas.

El patrimonio cultural constituye un legado muy valioso para los pueblos, ya que manifiesta la relación que existe entre la gente y su propia historia. En este contexto, el turismo cultural y la recreación en el espacio urbano contribuyen a generar beneficios socioculturales y económicos, fomentando además la protección y mantenimiento de dichos recursos patrimoniales.

En la presente tesina, se analizan los componentes del patrimonio ferroviario de la localidad de Darregueira, con el objeto de ponerlos en valor a partir del turismo y la recreación como actividades de ocio.

A partir de lo expuesto, en el Capítulo I se hace referencia a los aspectos metodológicos que guían la investigación. En éste se plantea el problema, los objetivos y la hipótesis.

En el Capítulo II, se presenta el marco conceptual que da sustento a la investigación y posibilita interpretar los resultados en un contexto teórico determinado.

En el Capítulo siguiente se presenta el estudio de caso. El mismo incluye dos etapas: análisis del área de estudio y diagnóstico.

Finalmente, en el Capítulo IV, se desarrollan las propuestas y reflexiones finales, con el fin de contribuir a la puesta en valor del patrimonio ferroviario y a la revitalización del sector analizado.

# **CAPÍTULO I**

## **ASPECTOS METODOLÓGICOS**

## **2. OBJETIVOS**

### **2.1. Objetivo general**

- ◆ Contribuir a la puesta en valor del patrimonio ferroviario de la localidad de Darregueira, a partir del establecimiento de propuestas turístico recreativas.

### **2.2. Objetivos específicos**

- ◆ Analizar el estado actual del patrimonio ferroviario de Darregueira.
- ◆ Identificar el valor histórico y cultural del sector.
- ◆ Favorecer la diversificación de la oferta turístico-recreativa a escala local.

## **3. HIPÓTESIS**

- ◆ El uso y aprovechamiento turístico recreativo del patrimonio ferroviario de la localidad de Darregueira, se relaciona con la carencia de estrategias de gestión turístico-patrimoniales desarrolladas desde el ámbito público municipal.

## **4. PROCEDIMIENTO METODOLÓGICO PARA ABORDAR LA INVESTIGACIÓN**

La presente tesina se lleva a cabo a través de una investigación de tipo descriptiva y exploratoria. Descriptiva, debido a que analiza e interpreta los datos obtenidos en el transcurso de la misma; y exploratoria, dado que su objetivo es abordar un problema del cual no se cuenta con antecedentes en la ciudad, es decir, que existe un cierto grado de desconocimiento a escala local.

Con respecto al enfoque, el mismo responde a un carácter *cualitativo*, en el que se destacan diferentes técnicas para la recolección de información: observación directa, entrevistas, recopilación y análisis de documentación y archivos.

En primer lugar, se lleva a cabo una investigación documental, la que comprende la búsqueda, lectura y el correspondiente análisis de la bibliografía relacionada con el tema de estudio. Dicho material, posibilita la confección del marco conceptual.



El trabajo de campo se estructura por el relevamiento de los recursos históricos del área bajo estudio y la realización de entrevistas a personal de la Municipalidad de Puan, antiguos ferroviarios, empleados de Ferro Expreso Pampeano y algunos residentes locales.

La investigación culmina con el tratamiento de la información recabada, para así elaborar finalmente las propuestas y reflexiones finales.

**CAPÍTULO II**  
**MARCO CONCEPTUAL**

## **5. MARCO CONCEPTUAL**

### **5.1. PATRIMONIO CULTURAL Y SU GESTIÓN**

La idea de Patrimonio Cultural ha ido evolucionando a lo largo del tiempo, adaptándose al contexto imperante en cada momento de la historia.

Los bienes culturales que conforman este patrimonio se consideran elementos significativos del acervo cultural de una población. Siguiendo esta línea, “el patrimonio es entendido así como ‘riqueza colectiva’ y el objetivo de su regulación es la protección, acrecentamiento y transmisión de la misma a las generaciones futuras” (Llull Peñalba, 2005:201).

Por otra parte, Pinassi plantea que

“el patrimonio conforma el legado material e inmaterial del pasado, que una sociedad ha construido a lo largo de su historia comunitaria, y que refleja parte de su cultura e identidad en el presente, siendo testimonio para las generaciones futuras” (Pinassi, 2013:3).

Esta noción establece un vínculo entre Patrimonio, Cultura e Identidad. Justamente, es esta relación simbiótica la cual permite a un pueblo identificarse y, por lo tanto, diferenciarse de otras sociedades, contribuyendo también al fortalecimiento de la memoria colectiva.

Según Fernández y Guzmán (2004:116),

“el patrimonio cultural de un país, región o ciudad 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 en factores que identifican y diferencian a ese país o región.”

Los mismos autores lo definen como:

“...la manifestación identitaria de una comunidad o grupo social, a través de elementos materiales o inmateriales que tienen cierta permanencia en el tiempo, pero que se encuentran en permanente evolución a partir de los cambios culturales” (Fernández y Guzmán, 2005:98).

De acuerdo a lo expuesto, el patrimonio cultural no sólo entonces se materializa en elementos tangibles, sino que se conforma también por elementos intangibles, cuyas formas de transmisión y conservación para la gestión patrimonial resultan diferentes.

Zingoni habla de la importancia del Patrimonio Construido. En referencia a ello, considera que una obra posee atributos propios que le otorgan valor, pero que con el tiempo puede adquirir otros valores, como sucede con muchos edificios históricos que

antes no despertaban ningún interés y hoy en día son objeto de conservación, a partir de determinada valorización social. En este contexto, el citado autor afirma que el patrimonio arquitectónico “...es la relación que existe entre el objeto material construido y la apropiación que una sociedad específica ha hecho o hace de la obra en un momento determinado” (Zingoni, 2014:17).

Otro análisis interesante que realiza Zingoni (2014), tiene que ver con el fortalecimiento de los lazos patrimoniales, planteando que se requiere una política que haga participe a la comunidad local y a los visitantes que toman contacto con el patrimonio, para que en ambos casos haya una apropiación de los valores del objeto. En este contexto, se presenta la gestión del patrimonio cultural, como disciplina encargada de la puesta en valor de los bienes culturales que estructuran el patrimonio de una comunidad. Zamora (2002:8) considera a la misma como la “...la eficiente administración de recursos (culturales, humanos, económicos y de todo tipo) ordenada a la consecución de objetivos sociales que afecten al Patrimonio Cultural.”

El rol que cumple la Gestión es fundamental y exige el establecimiento de una planificación flexible y participativa, que se adapte a los requerimientos de una sociedad cambiante, que evoluciona constantemente, en cuanto a gustos, modas y preferencias. En este sentido, como plantea Pinassi (2014:136): “la gestión patrimonial contempla tanto a los bienes o expresiones culturales, como también a los sujetos o individuos, creadores o inductores de valor patrimonial.”

La conducta de la sociedad es trascendente en relación a la conservación del patrimonio cultural. Aun así se debe reeducar a la sociedad para que participe activamente en aquello relacionado con su propia cultura e historia. En todo el proceso de gestión deben de abrirse las puertas al ciudadano para que sea testigo y protagonista de lo que está ocurriendo con un bien que le pertenece.

## **5.2. PATRIMONIO INDUSTRIAL Y FERROVIARIO**

Como parte integrante del Patrimonio Cultural, se destaca aquel de carácter Industrial. Éste es reflejo de actividades económicas relevantes en un determinado territorio, que han dejado cierta impronta en el espacio geográfico. En este contexto, el mismo:

“...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

maquinaria, 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” (TICCIH<sup>1</sup>, 2003:2).

Al respecto, Ortega (1998:37) manifiesta que:

“...se trata de los territorios industriales que la reciente evolución tecnológica y económica ha dejado sin uso, en unos casos como simples edificios, pero en otros muchos como espacios de considerable extensión y complejidad. Complejos fabriles, cuencas mineras, valles industriales.”

Como plantea Álvarez (2008:6),

“...comprende todos los restos materiales, bienes muebles e inmuebles, con independencia de su estado de conservación, formas o elementos de la cultura material de la sociedad industrial capitalista, generados en el desarrollo histórico por las actividades productivas y extractivas del hombre, así como aquellos testimonios relativos a su influencia en la sociedad.”

Cabe destacar, que este patrimonio no abarca solo bienes muebles e inmuebles ligados a las actividades productivas, sino también los modos de vida de los trabajadores y los procesos sociales vinculados a las mismas. Es testimonio de lo cotidiano y forma parte de la memoria colectiva del lugar donde se encuentra.

Como categoría o tipología del Patrimonio Industrial se destaca el Patrimonio Ferroviario. El mismo se conforma de bienes muebles e inmuebles derivados del desarrollo del transporte ferroviario, tales como las estaciones de pasajeros, los galpones de acopio, las vías y durmientes, la señalética, los cambios de vía, los tanques y molinos, entre otros. Este conglomerado de componentes constituye un sistema, en relación con otros subsistemas, que funciona en forma articulada en pos del desarrollo armónico de la actividad (Ferrari, 2011).

En torno al ferrocarril también se suceden una serie de manifestaciones, relatos y vivencias, las cuales constituyen el patrimonio intangible. Es decir, el desarrollo del transporte ferroviario abarca recursos materiales e inmateriales, los cuales le otorgan identidad al espacio y la comunidad que lo habitan.

La revalorización del patrimonio ferroviario es una tendencia que crece día a día. En muchas ciudades donde este tipo de patrimonio ha quedado obsoleto por diversas razones, tales como la mala administración y la falta de políticas eficientes, ha sido sometido a una reconversión, adquiriendo nuevos usos y funciones, y fomentando su

---

<sup>1</sup> Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial.

preservación. Esta tendencia permite el fortalecimiento de la identidad y la integración social.

### **5.3. TURISMO CULTURAL Y RECREACIÓN**

En los últimos años, el turismo cultural se ha ido posicionando como una actividad con gran potencial de crecimiento.

Según Ballart y Tresserras (2007), si bien el patrimonio cultural es un elemento primordial a la hora de posicionar un destino turístico, debe ser transformado para convertirse en un producto con cualidades que posibiliten su aprovechamiento como tal. Para activar dichos bienes y convertirlos en recursos es necesario que la propia sociedad los reconozca y sea consciente de su valor. El desarrollo de actividades turístico-recreativas puede contribuir a la valorización social de los mismos.

ICOMOS<sup>2</sup> (1976:1) 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 un efecto realmente positivo sobre éstos 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.”

En este caso, el turismo cultural queda expresado como la simple visita a un monumento o sitio con valor cultural o patrimonial asociado, sin mencionarse otro tipo de motivaciones.

Los autores Camarero y Garrido (2008:35) amplían la definición de ICOMOS y establecen que:

“...el turismo cultural se define como las visitas realizadas por personas externas a una localidad, motivadas total o parcialmente por el interés por la oferta histórica, artística, científica, estilo de vida o patrimonio de una comunidad, oferta regida por un grupo o institución.”

El patrimonio cultural actúa como recurso turístico o atractivo capaz de generar el desplazamiento turístico o recreativo. A su vez, constituye un valor añadido para destinos que no tienen el patrimonio como principal atracción. Como señalan Ballart y Tresserras (2007:218), “los productos turísticos pueden ser un incentivo para la revitalización de la identidad cultural a nivel regional, nacional e internacional.”

---

<sup>2</sup> Consejo Internacional de Monumentos y Sitios.

Pinassi (2013) plantea que en la configuración de un producto turístico cultural intervienen diversos actores, con intereses, formas de actuar, valores y objetivos diferentes, por lo cual la planificación debe ser muy cuidadosa, no sólo porque se trabaja sobre un bien con cierta autenticidad, sino también, porque una mala gestión puede atentar contra la identidad cultural de la sociedad portadora del mismo.

En los últimos años, la actividad turística ligada a la Cultura adquirió un gran crecimiento y dinamismo, por lo cual debió ajustarse a las nuevas realidades y las nuevas demandas de los visitantes, quienes buscan un contacto directo con la población y la cultura local. Como plantea Rodríguez (2002), el consumo de cultura forma parte de los hábitos de ocio y tiempo libre del hombre contemporáneo.

Además del turismo cultural como modalidad asociada al patrimonio, la recreación constituye otra de las actividades de ocio que posibilita la obtención de beneficios para la revitalización de sectores degradados.

Cuando hablamos de recreación se hace referencia al uso del tiempo libre por periodos inferiores a 24 horas. Aquí radica la principal diferencia con el turismo, el que implica un desplazamiento y pernocte en el lugar visitado (Boullón, 1990).

Como señala Bosch (2009:23), el término recreación “implica la ruptura con lo cotidiano, con la rutina, lo que permite descubrir cosas nuevas que para el hombre significan vivencias, sentimientos e ideas que no experimenta habitualmente”. Esto lleva asociado una amplia gama de actividades que puede desarrollar el hombre en su tiempo libre. De aquí se desprende que “todo aquello que produce bienestar y placer es recreación” (Bosch, 2009:28).

Los beneficios derivados de las actividades turístico-recreativas constituyen una oportunidad de desarrollo para muchas comunidades. En este contexto, “la gestión turística del patrimonio cultural tiene como principal objetivo preservar la herencia que los bienes representan” (Velasco, 2009:238). En este contexto, al momento de gestionar los bienes patrimoniales debe garantizarse el respeto y la conservación de los mismos, integrándolos a los procesos de desarrollo social y económico de las comunidades.

**CAPÍTULO III**  
**ESTUDIO DE CASO**



## 6. ANÁLISIS

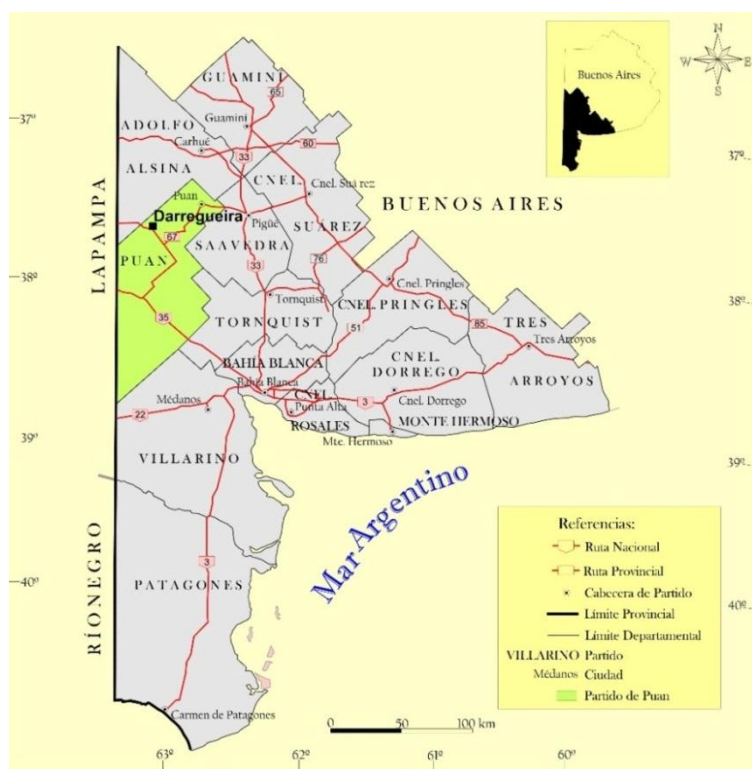
### 6.1. Delimitación y localización del área de estudio

Darregueira se encuentra situada en el Partido de Puan, al Sudoeste de la provincia de Buenos Aires, aproximadamente a 30 kilómetros del límite con la Provincia de La Pampa (Figura 1). Si bien no es cabecera de partido, es la ciudad más grande del mismo, contando con 5.565 habitantes (INDEC, 2010).

El distrito de Puan limita al Norte con los distritos de Adolfo Alsina, al Este con Saavedra y Tornquist, al Sur con Villarino y hacia el Oeste con La Pampa. Según los datos aportados por la Oficina de Turismo, cuenta con una superficie de 5.385 km<sup>2</sup> y una población de 15.603 habitantes (INDEC, 2010).

Figura 1

#### Localización de Darregueira en el Sudoeste bonaerense



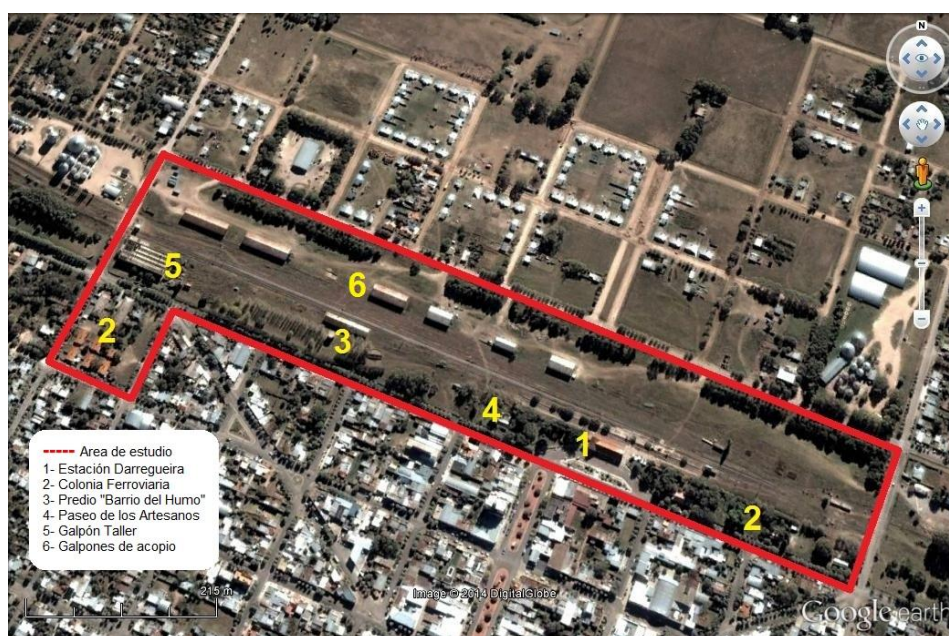
Fuente: Pinassi en base a Rubio y Silva, 2009.

El Complejo Ferroviario (área de estudio), se localiza en el sector Norte del espacio urbano, a dos cuadras de la Plaza central Melín Alhué.

Según los datos brindados por la Municipalidad de Darregueira, la superficie aproximada del predio, comprendido entre los pasos niveles de las calles Mitre/Venezuela y Brown/Brasil, es de 80.000 metros cuadrados (Figura 2).

Figura 2

### Área de estudio



Fuente: Vogt en base a Google Earth, 2014.

## 6.2. Breve reseña histórica de la localidad y del área de estudio<sup>3</sup>

Las primeras incursiones en esta región se produjeron a partir de 1688, año en que fueron descubiertas las Salinas Grandes. Éstas resultaban de vital importancia para la provisión de sal utilizada en la conservación de los alimentos y su importación desde Cádiz era costosa.

La adopción del caballo por parte del indio y las irrupciones de los malones a las estancias hicieron que las relaciones entre los pueblos originarios y el colonizador se

<sup>3</sup> Reseña histórica confeccionada a partir de información brindada en la Dirección de Turismo del distrito de Puan, 2014.

tensaran cada vez más. Cuando asume la presidencia Nicolás Avellaneda, junto a su Ministro de Guerra Adolfo Alsina, ponen en marcha un plan para desplazar al indio con un avance de tropas que se afincarán en fortines diseminados a lo largo de una zanja a construirse, la denominada Zanja de Alsina, cuya función era detener el robo de ganado. Proyectada desde Italo, al sur de Córdoba, hasta Bahía Blanca, solo se construyó parte de ésta, por su alto costo en herramientas, mano de obra y tiempo.

Cuando asume a la presidencia Julio Argentino Roca, con una estrategia más ofensiva, arremete contra el indio por la fuerza, logrando así su objetivo. Algunos de los Pueblos Originarios se aliaron al blanco, otros se retiraron hacia el Sur y tan sólo algunos rebeldes asediaron en malones dispersos algunos años más. De esta manera, se logra extender la línea de frontera hasta el río Negro. Las tierras ganadas fueron loteadas en parcelas de 10.000 hectáreas cada una y luego fueron vendidas.

Algunos años más tarde se pensó en un medio de transporte para sacar la producción, así se extienden los distintos ramales de ferrocarril a cargo de empresas de origen inglés. En este contexto, se establece la Estación Darregueira, en tierras vendidas para tal fin por el Sr. Jorge Corbett.

La Estación Darregueira coincide con el empalme de dos líneas férreas, esto incidió en el rápido crecimiento del pueblo con un importante asentamiento de pobladores.

El 5 de octubre de 1906 se habilita la estación junto al ramal Nueva Roma-Darregueira, fecha considerada como fundación de la localidad.

La empresa ferroviaria Bahía Blanca y Noroeste, administrado por el Ferrocarril al Pacífico, fue la encargada de dar origen y forma al poblado ya que había adquirido las tierras suficientes para la formación de un pueblo, un total de 4.915 has. Para tal fin, se procedió al diseño de calles, diagonales, cuadradas y sus correspondientes parcelas. De esta manera, el día 31 de marzo de 1912 se procedió al remate de los lotes de la Estación Darregueira. Para ese entonces ya existían varios pobladores, principalmente en la calle frente a la estación donde se encontraban varios hoteles, almacenes, carnicerías, entre otros. Durante varios años, estos almacenes de campo habían recibido mercadería de Buenos Aires a través de la Estación Pigüé y Puan.

Según la tradición oral, los hermanos Lanz, quienes primitivamente se habían instalado con su almacén en las inmediaciones de la Estación Cañada Mariano, cuando surge la

estación Darregueira se trasladan frente a la misma. Para ese entonces, ya se había construido el Hotel de France en el mismo sitio.

En el plano del loteo de 1912 aparecen trazadas, como actualmente se pueden apreciar, las calles, las diagonales y el boulevard. A partir del año 1950, una comisión de vecinos inició los trámites ante la Municipalidad para pavimentar las primeras 27 cuadras, pero recién en el año 1958 se concretó su realización. Esto implicó la construcción de veredas, la plaza y el boulevard. Durante la gestión del Intendente Miguel Vera, entre los años 1978 y 1982, se encaró la pavimentación de 80 cuadras más.

Ya en 1977 se había remodelado el acceso a la estación ferroviaria, construyéndose frente a la misma la plazoleta con el monumento al General San Martín, cuyo busto fue donado por Casa Lanz.

Durante la gestión de Vera se realiza también la reforestación de todo el pueblo, que implicó arrancar árboles muy viejos, los cuales fueron reemplazados con nuevas especies. También se construyeron una gran cantidad de viviendas en diversos barrios de la localidad.

La necesidad de unir mediante una ruta la localidad de Darregueira con otros puntos de la región, se logró la confección del proyecto de pavimentación del tramo de la Ruta Provincial N° 76 Meridiano V, hasta 17 de Agosto. Se suma también la realización de la ruta desde Bordenave a Puan, que totaliza 40 Km de camino.

Los servicios ferroviarios fueron disminuyendo paulatinamente, lo que condujo al ocaso de muchos pueblos que habían surgido a partir del ferrocarril. Darregueira no fue la excepción en el caso del transporte de pasajeros, sin embargo, hoy en día funciona el transporte de cargas, bajo la concesión de la empresa Ferro Expreso Pampeano.

### **6.3. Análisis del patrimonio ferroviario**

Quienes vivieron el apogeo del tren como transporte de pasajeros manifiestan que el mismo le proporcionaba vida y dinamismo al pueblo, ya que movilizaba una gran cantidad de viajeros. Asimismo, todos coinciden en que fue una pena que dicho servicio dejara de funcionar, alrededor del año 1990.

A continuación, se analizan los diferentes bienes muebles e inmuebles que forman parte del área de estudio y conforman el patrimonio ferroviario del lugar.

### • Estación Darregueira

El edificio fue construido entre 1903 y 1905. En él se pueden apreciar rasgos característicos del estilo de construcción inglés (Figura 3): ladrillo a la vista, techo de chapa a dos aguas, chimenea, desagüe y columnas de hierro, ventanas de madera con vidrio repartido y elementos traídos de Inglaterra, tales como la campana, los faroles y el telégrafo.

Es un tipo de estación intermedia, de categoría muy superior. Allí funcionaban distintas oficinas: encomiendas y equipajes, jefe, oficina general, boletería, sala de damas, baños, policía federal y una confitería.

En sus comienzos no había luz eléctrica, por lo cual se utilizaban faroles a kerosene. En cuanto a la calefacción, se utilizaba una estufa central, que más tarde fue reemplazada por salamandras y en la actualidad por calefacción a gas.

Cabe destacar que el edificio no tuvo reformas notables desde aquel entonces, sólo arreglos superficiales.

Actualmente, el inmueble es compartido por Ferro Expreso Pampeano y la Municipalidad de Puan. En él funcionan las dependencias de Cultura, Turismo y Juventud.

Figura 3

### Estación Ferroviaria Darregueira



Fuente: Vogt, 2014.

- **Cabina de señales**

Este inmueble, comúnmente llamado garita (Figura 4) tiene la función de controlar el tráfico de trenes.

La construcción actual difiere de la original en diversos aspectos y posee un sistema de control más avanzado. Básicamente, se trata de una cabina más moderna, posee revoques y no conserva las molduras características de los edificios ingleses de la época.

En la actualidad está en concesión, a manos de Ferro Expreso Pampeano.

Figura 4  
**Cabina de señales**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Galpón cochera**

Construido en su totalidad con chapa y techo a dos aguas (Figura 5). Era utilizado para el resguardo de los vagones.

Actualmente forma parte del predio “Barrio del Humo”.



Figura 5  
**Galpón Cochera**



Fuente: Vogt, 2014.

• **Galpones de acopio**

Construidos de chapa acanalada y portones corredizos (Figura 6), eran utilizados para depósito de encomiendas y cereales. Los pisos podían ser de madera o cemento.

A más de un siglo de haber sido construidos, aún continúan en pie. Algunos de ellos fueron alquilados por particulares o cedidos en comodato al Municipio.

Figura 6  
**Galpón de acopio**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Colonia ferroviaria**

Manzana de viviendas construidas por el Ferrocarril, algunas realizadas por capitales ingleses, fácilmente identificables por la similitud arquitectónica con el resto de las edificaciones ferroviarias, mientras que otras fueron edificadas durante el gobierno del Gral. Juan Domingo perón, cuando los ferrocarriles ya habían sido nacionalizados.

Las viviendas (Figura 7) de este sector estaban destinadas exclusivamente a maquinistas, foguistas y el encargado del galpón de locomotoras.

En la actualidad, las mismas fueron usurpadas y apropiadas sin que nadie intervenga en dicha situación. Hoy prácticamente ninguna de ellas conserva su fachada original, lo que representa una gran pérdida para el patrimonio local.

Figura 7

**Vivienda de la Colonia Ferroviaria**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Galpón taller**

Construido con ladrillo a la vista, techo de chapa y ventanas de hierro con vidrio repartido. El inmueble (Figura 8) funcionaba como taller de reparaciones de locomotoras y depósito de herramientas.

En la actualidad se encuentra en completo estado de abandono y malas condiciones edilicias, aunque con un gran potencial para ser remodelado y refuncionalizado.



Figura 8  
**Galpón Taller**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Talleres de reparaciones**

Se construyeron entre 1904 y 1906. Se ubicaban en el fondo del Galpón Taller y allí se encontraban las herramientas con las que se fabricaban y reparaban piezas.

En uno de ellos, había una fragua que era utilizada para fundir hierro o calentar las piezas.

Están contruidos con ladrillo a la vista, tenían molduras, marcos y ventanas de hierro con vidrio repartido.

Actualmente se encuentran en estado de abandono y malas condiciones edilicias.

- **Depósito de herramientas**

A pocos metros del Galpón Taller funcionaba este depósito, el cual se construyó aproximadamente en 1962-1963.

Este depósito era utilizado como lugar de guardado de herramientas.

Fue realizado en ladrillo a la vista, techo de chapa, ventanas con rejas de hierro y vidrio repartido. Actualmente no tiene asignado ningún uso.

- **Pozos de agua**

De ellos se extraía agua de las napas subterráneas para las maquinas. Tenían de 20 a 30 metros de profundidad y caños de hierro por donde pasaba el agua que conectaba a otros tanques. Los mismos también se localizan dentro del Galpón Taller y actualmente no son utilizados.

- **Depósito de sal**

Era un pequeño depósito donde se salaba el agua y se la alivianaba. Estaba construido con ladrillo a la vista, techo de chapa a dos aguas y molduras.

Se encuentra dentro del Galpón Taller.

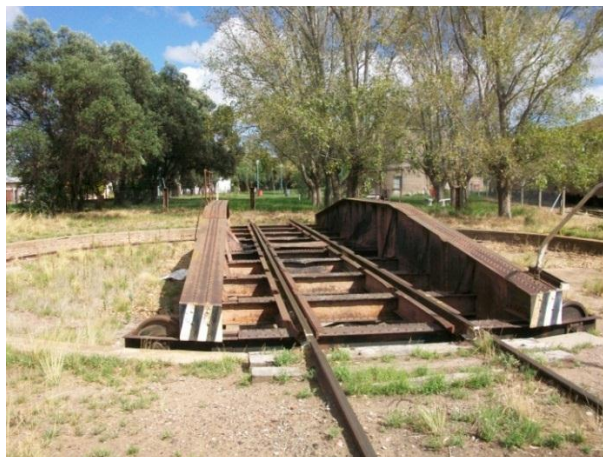
- **Mesa giratoria**

Está construida con hierro y la rodea una bandeja de material (Figura 9) por donde se desplaza la mesa. Su función es hacer girar la locomotora.

Se localiza a escasos metros del Galpón Cochera y actualmente es utilizada por Ferro Expreso Pampeano.

Figura 9

**Mesa giratoria**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Tanques de agua**

Los tanques de agua (Figura 10 y 11) eran utilizados para alimentar a los radiadores de las maquinas que no cabían en los galpones.

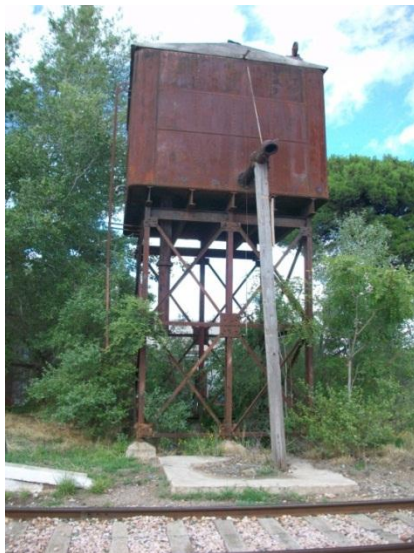
Uno de ellos está construido de chapa con base de hierro y posee una capacidad de 49 mil litros. Este se encuentra próximo al edificio de la estación.

El otro, construido de material y ladrillo, actualmente forma parte del Complejo del Barrio El Humo.

Ambos se encuentran en desuso y en completo estado de abandono.

Figuras 10 y 11

**Tanques de agua**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Tanque suplido de agua de locomotoras**

Este tanque de gran altura (Figura 12) fue construido en hierro, aunque el edificio que lo sostiene fue levantado con ladrillo a la vista.

Como se puede apreciar, a pesar de su estado de abandono, conserva los rasgos característicos de la arquitectura ferroviaria inglesa. El mismo dejó de funcionar en el año 1991.

Figura 12  
**Tanque suplido de agua**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Tanque de combustible**

Construido en hierro, con una capacidad de 30 mil litros (Figura 13). Tiene un pequeño respiradero y se encuentra cercado por un tapial con ladrillo a la vista, próximo al galpón taller.

Figura 13  
**Tanque de combustible**



Fuente: Vogt, 2014.

#### • **Patrimonio cultural inmaterial asociado al ferrocarril**

Según los relatos de vecinos más antiguos del sector, se observa un vínculo estrecho entre ellos y el patrimonio ferroviario local, incluso en algunos casos, los lazos de unión son muy fuertes, sobre todo para ex ferroviarios, quienes recuerdan con nostalgia la época de apogeo del ferrocarril.

Por otro lado, este vínculo no se percibe entre los habitantes más jóvenes del pueblo. Ellos no son demasiado conscientes del rol histórico y económico desempeñado por este medio de transporte en la localidad, probablemente se deba a que los adultos no transmiten dicha información ni comparten sus relatos con frecuencia, perdiendo la oportunidad de preservar este legado y generar una conciencia colectiva, dado que se trata de un patrimonio inmaterial, vulnerable a perderse con el paso de los años.

En este contexto, las historias de vida de los pobladores, que anhelan con añoranza volver a ver pasar el tren de pasajeros, se configuran como los únicos componentes asociados al patrimonio intangible. No se registran espacios (festividades, charlas, jornadas, etc.) abocados a compartir dichas anécdotas y experiencias de vida, lo que hace que dicho patrimonio vivo tienda con el tiempo a desaparecer.

#### **6.4. Normativa y gestión turístico-patrimonial a escala local**

El mantenimiento del predio del ferrocarril se encuentra a cargo de Ferro Expreso Pampeano, quien tiene la concesión y funciona como base operativa (control del tráfico) regional.

Los galpones de acopio están alquilados a empresas particulares o cedidos en comodato al Municipio.

Las viviendas de la Colonia ferroviaria (ubicadas entre las calles Maestro Rey, Las Heras, San Martín y Brown), se encuentran usurpadas y habitadas por particulares.

A nivel distrital la única ordenanza que existe es la “Ordenanza de Declaración de Bienes de Interés Cultural”. En la localidad, el único edificio declarado Bien Cultural de Interés Municipal desde el año 2007 es la Estación Ferroviaria.

Desde la Dirección de Turismo Municipal existe un proyecto para realizar un circuito autoguiado, a lo largo de las calles Sarmiento y Maestro Rey, entre las calles Mitre y



Brown (paso a niveles). El mismo incluye la elaboración de señalética con referencias, luminarias y folletería que faciliten el desplazamiento por el complejo.

Sin bien las estrategias turísticas están principalmente abocadas a los recursos de la localidad de Puan, desde la Delegación informan que se está trabajando por la revalorización de sitios, no sólo en Darregueira, sino también en otros poblados del distrito. Se apunta, además, a consolidar y posicionar las fiestas regionales y a crear nuevos eventos que vayan buscando su lugar en la idiosincrasia de los pueblos.

Se intentó llevar a cabo la Fiesta del Ferroviario (Anexo 3), durante el mes de Marzo, pero no contaba con el apoyo suficiente del público y ex ferroviarios, por lo cual ya no forma parte de la agenda cultural.

Hace algunos años atrás existía una página web en donde figuraban algunos datos de interés general, como fechas acontecimientos programados, instituciones educativas, atractivos culturales, entre otros. Actualmente, esa página ya no se encuentra disponible.

La difusión de información relevante para la localidad se realiza a través de dos páginas de Facebook y un blog. A su vez, se debe destacar la página web oficial de turismo del distrito: <http://www.naturalmentepuan.gov.ar/> (Figura 14), en la que se divulgan los principales atractivos de la ciudad de Puan. Cabe aclarar, que solamente se comunican en forma genérica los poblados del partido con sus recursos principales, sin demasiada información. Asimismo, como otro canal de comunicación, se puede mencionar a la página oficial del área de turismo en la red social Facebook (Figura 15), en la que se comunican los eventos que se llevan a cabo.

Figura 14



Fuente: Vogt, 201

Figura 15

### Facebook: Turismo Municipalidad de Puan



Fuente: Vogt, 2014.

## 6.5. Análisis de la oferta turístico-recreativa

### 6.5.1 Recursos turísticos recreativos en la localidad<sup>4</sup>

Si bien Darregueira no recibe una gran cantidad de visitantes, posee algunos recursos con potencial para ser aprovechados a partir de actividades turístico-recreativas, siempre y cuando la sociedad se sienta identificada con los mismos y sean gestionados de manera eficiente.

En el plano cultural, pueden visitarse la Estación del Ferrocarril, el Museo 5 de Octubre, la Iglesia Ntra. Sra. del Perpetuo Socorro y la Plaza Melín Alhué, principal punto de encuentro de los jóvenes, entre otros.

Con respecto a los atractivos naturales, Darregueira es reconocida por la práctica de pesca deportiva en la laguna La Salada, ubicada a pocos kilómetros en el partido de Adolfo Alsina.

A continuación se realiza una breve descripción de los principales recursos efectivos y/o potenciales de uso turístico y los eventos programados a nivel local.

---

<sup>4</sup> Descripción realizada de los atractivos a partir de la información disponible en el sitio web oficial de la Dirección de Turismo local.

## a) Recursos culturales

### • Iglesia Nuestra Señora del Perpetuo Socorro

La Iglesia Nuestra Señora del Perpetuo Socorro (Figura 16) se destaca en pleno centro de Darregueira, frente a la Plaza Melín Alhué, con un estilo Neogótico, con incidencia tardía a escala local. Dichos caracteres, adicionado a la pintura de su exterior, terminan por destacarla en el entorno de la plaza.

Es el principal templo Católico de la localidad, y fue construido entre los años 1924 y 1928, siendo advocado a la Virgen Nuestra Señora del Perpetuo Socorro el 3 de septiembre de 1936.

A través de un concurso organizado e ideado por la Dirección de Turismo Municipal en el año 2011, la iglesia fue elegida por el público como una de las “7 Maravillas del Distrito de Puan”. El objetivo del mismo era generar conciencia turística y redescubrir el patrimonio cultural del distrito, generando así un sentido de pertenencia en los habitantes, instando a respetar y cuidar dicho legado.

Figura 16

### Iglesia Ntra. Sra. del Perpetuo Socorro



Fuente: Vogt, 2014.



- **Museo 5 de octubre**

En el año 2006, el Sr. Aldo Migliorisi, abre las puertas de su museo (Figura 17), con el objetivo de mostrar una amplia colección de artículos que hacen a la historia de la comunidad.

Es un espacio donde se pueden encontrar diversas colecciones. Entre ellas se destacan: herramientas, antiguas fotografías y otros bienes muebles.

Según la Ordenanza Municipal N° 4219 de fecha 10 de agosto de 2007, promulgada por Decreto del Intendente Municipal el 15 de agosto, el museo fue declarado Bien Cultural de Interés Municipal.

Figura 17  
**Museo “5 de Octubre”**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Sagrado corazón de Jesús**

Se trata de una imponente obra de 9 metros de altura (Figura 18), diseñada por el escultor Raúl Espínola, inaugurada en el año 2011.

Es la escultura referida al Sagrado Corazón de Jesús más grande de Argentina y se localiza en el acceso a la localidad, sobre la Ruta Provincial N° 76.

Figura 18  
**Monumento del Sagrado Corazón**



Fuente: Vogt, 2014.

• **Plaza Melín Alhué**

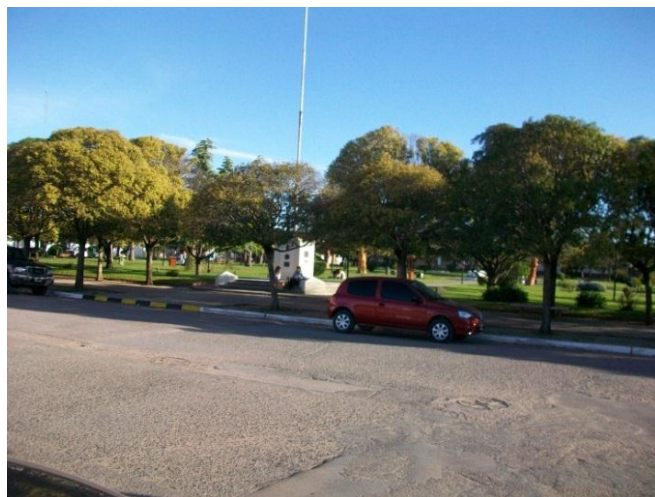
Se configura como la plaza principal del pueblo (Figura 19), su nombre indígena hace referencia a la frase “ser cuatro almas” (Melín: cuatro y Alhué: alma), por el número de diagonales que convergen en ella.

En la misma se encuentran varios monumentos conmemorativos:

- ✓ Monumento al Dr. Raúl Ricardo Alfonsín, en homenaje al ex presidente, en conmemoración a los 30 años del retorno de la democracia, inaugurado el 10 de diciembre de 2013.
- ✓ En el centro de la plaza se encuentra el Monumento a las Colectividades (francesa, italiana, alemana y española).
- ✓ En el mástil se exponen 2 placas. Una de ellas hace alusión al “Día de la Bandera”, en homenaje al pueblo (20/06/1950) y otra “A la Bandera en el año de su sesquicentenario” (20/05/1962).

Hace algunos años, el Sr. Raúl Espínola, comenzó la talla de árboles antiguos (Figura 21), los cuales forman parte del patrimonio histórico de la localidad. En ellos se representaran las 4 estaciones del año (Figura 20).

Figura 19  
**Plaza central “Melín Alhué”**



Fuente: Vogt, 2014.

Figura 20  
**Árbol antiguo tallado**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Centro cívico**

Construido en 1980, es uno de los edificios más modernos de la localidad (Figura 21). En este lugar funcionan varias oficinas públicas. Se ubica frente de la Plaza Central Melín Alhué, sobre calle Italia.

Figura 21  
**Centro Cívico**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Monumento al Gral. San Martín**

Monumento (Figura 22) emplazado frente a la Estación del Ferrocarril, construido en el año 1978, al cumplirse los 220 años del nacimiento del prócer.

La curiosidad se encuentra en el formato, pues la parte central donde se asienta el busto tiene la forma del tradicional gorro del general.

Por otra parte, adornan la plazoleta varios canteros con forma de bazos de caballo, esto se da en homenaje al Cruce de los Andes del Libertador de América.

Figura 22

### Monumento al Gral. San Martín



Fuente: Vogt, 2014.

#### • Plazoleta Hermano Blas

Recientemente creada por el Municipio, es un homenaje del pueblo de Darregueira al Hno. Blas<sup>5</sup>, un reconocido personaje muy querido por la comunidad. El recordatorio consiste en una réplica de su bicicleta (Figura 23) con la que recorría incansablemente las calles.

Figura 23

### Plazoleta “Hermano Blas”



Fuente: Vogt, 2014.

---

<sup>5</sup> El Hno. Blas (1923-1991) se desempeñó como Hermano Marista, destacándose por su labor comunitaria en la ciudad.



- **Paseo de Los Artesanos**

Espacio al aire libre y parqueizado (Figura 24), cedido por el Municipio, en el cual se llevan a cabo ferias y exposiciones de artesanos. En el mismo predio se encuentra la calesita (Figura 25), a cargo del Taller Protegido Despertares.

Figura 24

**Paseo de los Artesanos**



Fuente: Vogt, 2014.

Figura 25

**Calesita**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Molino eólico “hércules”**

Pensando en la mejora de la calidad de vida en la localidad, la Cooperativa Eléctrica no quiso quedar ajena al cuidado del medio ambiente, por tal motivo es que instaló un anemómetro para medir los vientos y estudiar la posibilidad de colocar un generador de energía eólica (Figura 26).

La construcción de la base demandó aproximadamente 45 días y el fraguado del hormigón 60. El lugar seleccionado fue exactamente donde estaba instalado el anemómetro con el que se hizo el estudio del nivel de vientos de la localidad.

Figura 26

**Molino Eólico**



Fuente: Vogt, 2014.

**b) Acontecimientos programados**

El amplio calendario de eventos de la localidad permite disfrutar durante todo el año de distintas actividades culturales, sociales y deportivas, a cargo de las diversas instituciones locales. Entre ellas, se destacan:

- **Festival Anual de las Tropillas:** es un evento anual, organizado por el Centro Tradicionalista “El Fogón”, con el apoyo del Municipio. En el año 2014, el Delegado Municipal hizo entrega de un subsidio para solventar parte de los gastos de la fiesta.

Todos los años se realizan concursos de riendas, espectáculos folclóricos con la actuación de peñas locales y payadores, almuerzo y cena para invitados, culminando con el sorteo de un auto 0Km.

- **Peatonal Darregueira:** es un evento que se lleva a cabo los días domingo durante los meses de enero y febrero, y se caracteriza por contar con una amplia convocatoria, tanto local como de la zona.

El “Paseo Los Vascos”, a escasos metros de la Estación Darregueira, cuenta con un patio de comidas a cargo de Instituciones y puestos de artesanos locales. Por la noche se realizan espectáculos artísticos y el último día del evento concluye con la Coronación de la Reina y shows de fuegos artificiales.

- **Travesía por nuestras raíces:** consiste en una maratón de 10 Km., cuyo circuito comienza por la zona rural, atraviesa diversas quintas, y culmina el recorrido en las vías del Ferrocarril. Tiene un gran significado, ya que simboliza la unión de la comunidad y rescata el valor del Ferrocarril para el pueblo.

Se lleva a cabo en el mes de noviembre y es organizada por la Municipalidad de Puan y el CEC (Centro de Educación Complementaria) de Darregueira.

- **Bailes alemanes:** estos eventos incluyen, generalmente, cena y baile con música típica alemana. Se llevan a cabo varias veces al año y son organizados por la Asociación Alemanes del Volga.

- **Fiesta Darregueira:** el encuentro se lleva a cabo en el predio del “Barrio del Humo”, ubicado dentro del Complejo Ferroviario. Cuenta con entretenimientos para niños, stands comerciales, puestos de artesanos y distintos patios de comida atendidos por instituciones locales (Ver anexo 3).



## **c) Recursos naturales**

### **• Laguna “La Salada”**

Si bien se encuentra ubicada en el partido de Adolfo Alsina, la localidad más cercana es Darregueira, de la que dista a sólo 18 Km. Está a 25 km de Gascón y a 20 km de San Miguel Arcángel.

El lugar está habilitado como balneario y como pesquero deportivo. Cuenta con un predio con arboleda, parrillas, camping organizado, cabañas particulares y una serie de servicios: sanitarios, proveeduría, restaurante, parque infantil; que hacen del lugar un espacio muy visitado, especialmente en período estival.

En julio de 2007 se hizo un estudio ictiológico (estudio, relevamiento y monitoreo de la fauna vertebrada acuática) a cargo del Ministerio Asuntos Agrarios a través de la Subsecretaría de Actividades Pesqueras y Desarrollo del Delta, el que arrojó resultados muy positivos ya que queda fehacientemente comprobada la existencia de todas las generaciones de peces, la gran cantidad de ejemplares y los importantes tamaños de los mismos.

De acuerdo a la información brindada por la Dirección de Turismo, entre los visitantes se destacan turistas procedentes de Mendoza, Córdoba, Santa Rosa, Buenos Aires, La Plata, Bahía Blanca y de la región aledaña.

## **6.5.2. Equipamiento turístico recreativo**

### **a. Alojamiento**

Con respecto a este tipo de equipamiento, la localidad cuenta con dos residenciales, que suman un total de 48 plazas:

- Residencial “Darregueira”, que cuenta con 34 plazas.
- Residencial “Laprida”, que posee 5 habitaciones de 2 camas individuales y 2 habitaciones con cama matrimonial. Todas cuentan con baño privado, cochera y servicio de desayuno incluido en la tarifa.

## **b. Restauración**

En cuanto a los servicios de restauración, Darregueira ofrece diversas alternativas:

- Por un lado 2 restaurantes: Rut y Co. y El Viejo Hotel, los cuales cuentan con 70 y 90 cubiertos, respectivamente.
- Los Clubes Argentino, Darregueira y Gimnasia ofrecen minutas y funcionan como pubs durante la tarde/noche.

También hay una interesante oferta de comidas rápidas y minutas ofrecidas en distintas rotiserías: Express, Laprida y George.

## **c. Esparcimiento**

### **• Cine teatro Darregueira**

El cine teatro Darregueira es un nuevo espacio cultural, inaugurado en el año 2010.

A partir de lo descrito en el periódico La Nueva Provincia (2010), se destaca que el ambicioso proyecto comenzó con algunos fondos propios del Club Darregueira, pero como los costos de obra eran imposibles de absorber, se decidió realizar un acercamiento al Municipio puanense, para solicitar ayuda económica.

Cuenta con un escenario, dos vestuarios amplios con sanitarios y duchas, boleterías, guardarropa, techo acústico e iluminación general de las instalaciones, entre otros elementos propios de dichos espacios.

La superficie total del teatro es de 1.500 metros cuadrados y posee una capacidad para 490 espectadores.

### **• Complejo Polideportivo Municipal Darío Hernández**

El edificio del polideportivo fue creado en el año 1982. Es un predio ideal para las tardes de verano. Cuenta con piletas de natación olímpicas y espacios para la práctica de otros deportes: cancha de bochas, fútbol, vóley y un extenso gimnasio. Durante el 2015, el Municipio prevé la inauguración de una pileta climatizada. Posee también gran cantidad de parrillas al aire libre.

- **Predio “Barrio Del Humo”**

Dentro del sector ferroviario, existe un predio recuperado como sitio recreativo otorgado a la Comisión de Fomento del Barrio Del Humo. Abarca la zona del antiguo tinglado guardacoches, el galpón de reparaciones de máquinas y el tanque de agua.

Este espacio (Figura 27) ha sido embellecido con nueva forestación, la construcción de un anfiteatro, una cancha de tenis, parrillas y luminarias.

Desde el año 2011, aquí se lleva a cabo la Fiesta Darregueira.

Figura 27

**Predio Barrio del Humo**



Fuente: Vogt, 2014.

- **Aeroclub**

Cuenta con un predio de 72 hectáreas, ubicado a escasos metros del acceso al pueblo, por Ruta Provincial N° 76.

Actualmente, el único evento que se lleva a cabo en el mismo es el Encuentro de Aerodelismo, en el que se realizan acrobacias aéreas. Generalmente la fecha coincide con los festejos del aniversario del pueblo.

También cuenta con un salón para alquilar.

- **Club de Leones**

Es una institución que trabaja a diario para colaborar con las necesidades de la sociedad, por ejemplo, a través de diversas campañas, tales como la Campaña de Conciencia de Diabetes, entre otras.

Cuenta con un salón de fiesta y ambulancia.

- **Club Gimnasia y Esgrima**

En el año 1948, un grupo de vecinos aficionados al futbol, decide crear esta nueva Institución.

Actualmente, consta de una confitería, salón de fiestas, parrilla, cancha de bochas y un pequeño estadio de futbol totalmente remodelado.

- **Club Darregueira**

Asociación civil de carácter cultural, deportivo y social, inaugurada en 1950.

Esta entidad cuenta con diversas instalaciones: salón-parrilla, confitería y salón de fiestas. También posee una biblioteca que actualmente no se encuentra en funcionamiento.

Aquí pueden practicarse deportes como fútbol, pelota paleta, tenis y rugby.

- **Club Atlético Argentino Junior**

Esta institución fue fundada por un grupo de vecinos en el año 1946.

Su sede social, edificada sobre un predio de 3.500 metros cuadrados comprende: parrilla, confitería, teatro y cancha de bochas. También posee un campo de deportes parquizado, donde se halla la cancha de fútbol y la pileta de natación con sus instalaciones correspondientes, actualmente se encuentra fuera de funcionamiento y en muy malas condiciones de conservación.

#### **d. Otros servicios**

Además del equipamiento descrito, Darregueira cuenta con otros servicios básicos, útiles tanto para residentes como visitantes:

- **Oficina de Turismo y Cultura**, ubicada en el Edificio del Ferrocarril Darregueira, brinda el servicio de información turística y participa en la programación de algunos eventos locales.
- **Policía Federal**, localizada frente de la plaza central.
- **Bomberos Voluntarios**, quienes funcionan desde 1986 y tienen su sede en la calle Sarmiento 436.
- **Hospital Darregueira**, ubicado en la calle Dr. Viñas 451.
- **Banco Nación, Provincia y Credicoop**, cada uno con sus respectivos cajeros automáticos.

#### **6.5.3. Accesibilidad e infraestructura de transporte**

Darregueira es atravesada por la Ruta Provincial N° 76, una carretera pavimentada de 315 Km, ubicada en el Sudoeste de la Provincia de Buenos Aires, que posibilita conectar a la localidad con Villa Ventana, Tornquist, Chasicó, 17 de Agosto, Bordenave, Avestruz, entre otros pueblos.

Asimismo, existen diferentes caminos vecinales consolidados de tierra, que posibilitan el acceso al espacio rural aledaño.

Por el empalme con la Ruta 35, hacia el Sur, la separan 190 kilómetros de Bahía Blanca. Hacia el Noroeste, se llega a Santa Rosa, ubicada a 220 km de la localidad.

Figura 28

### Accesibilidad física a la localidad



Fuente: Vogt en base a Google Earth, 2014.

Con relación a los servicios de colectivos que operan a escala local, se destaca la Terminal de Ómnibus, como concentradora de los mismos. Ésta se encuentra ubicada a escasos metros de la Plaza, en pleno centro del pueblo. Entre los servicios que operan a nivel regional y nacional, se pueden mencionar:

- Andesmar: conecta Darregueira con Bahía Blanca y San Rafael.
- Chevallier: conecta Darregueira con Buenos Aires y Jacinto Arauz.
- Cóndor: conecta Darregueira con La Plata.
- Rápido Argentino: conecta Darregueira con Pigüé, donde puede hacerse traspordo hacia Bahía Blanca, Carhué y Coronel Suarez.
- Rápido del Sud: conecta Darregueira con Mar del Plata.

Además cuenta con tres servicios de combi hacia Bahía Blanca (Awe Tour, Marylean y Trassa), uno a Santa Rosa y dos comisionistas que transportan tanto pasajeros como mercancías.

Siete servicios de remises completan la oferta de transporte en la localidad.

## **6.6. Breve caracterización de la demanda turístico-recreativa**

De acuerdo a la entrevista realizada en la Oficina de Turismo de la localidad, la demanda turístico recreativa de Darregueira se encuentra concentrada en actividades específicas, es decir, eventos tales como: la Fiesta de las Tropillas, congresos, capacitaciones, como las brindadas por el Dr. Pretz<sup>6</sup> o el CIIADO (Centro Integral de Inseminación Artificial del Oeste).

El personal de la Oficina de Turismo indica que también existen visitantes de paso, quienes siguen de viaje hacia el Sur del país. Por otro lado, es usual recibir visitas de personas que han vivido en la localidad o viajeros cuyo destino final es el Balneario La Salada, a escasos 18 Km. del centro urbano.

Al no existir datos estadísticos respecto a la actividad turística en Darregueira, de modo complementario se presenta cierta información relativa al consumo turístico de Puan, entendiendo que dichos visitantes constituyen potenciales consumidores de ocio de la localidad.

De acuerdo a los datos provistos por la Dirección de Turismo de Puan, en el año 2012 para brindar un servicio de asistencia al visitante, se inauguró una nueva Oficina de Información Turística, localizada en el Balneario Municipal de la Laguna de Puan. Durante la temporada estival 2012/2013, se recibieron un total de quinientas dieciséis (516) consultas. El 76% de las mismas las realizaron turistas/excursionistas y la información solicitada fue sobre eventos, circuitos, alojamiento, etc., además de recibir sugerencias.

De acuerdo a los datos arrojados, el 70,3 % de los visitantes provienen de diferentes localidades de la zona, siendo el Distrito de Saavedra-Pigué (35.8%) el principal centro emisor, seguido muy de cerca por Bahía Blanca. El tiempo de permanencia en Puan es en mayor porcentaje de un día y la gran mayoría se hospedan en Campings (40.5%) y Hoteles (32%).

El 47.6% de los encuestados ya había visitado la ciudad con anterioridad. El motivo del viaje fue la búsqueda de tranquilidad, vacaciones, feriados puente, eventos, e interés por el Turismo Religioso y los Recursos Naturales. Es muy importante resaltar que el 68% de los turistas contaba con información antes de llegar: la mayoría la solicitó por

---

<sup>6</sup> El Dr. Pedro Pretz es un reconocido odontólogo del pueblo, quien se desempeñó también como profesor en la Universidad Nacional de La Plata. Actualmente dicta cursos y capacitaciones en la localidad.

Internet, siendo la página web oficial de turismo el principal sitio de consulta. Asimismo, destacaron también enterarse vía Facebook y por medios de comunicación de la región y el distrito de los eventos que acontecían los fines de semana.

El medio de transporte más utilizado para llegar a Puan fue el automóvil particular. En cuanto a la estructura del grupo, se registra un mayor porcentaje de familias, compuestas por 2 y 3 personas.

Durante los días de 10, 11, 12 y 13 de enero de 2013, se realizaron ciento setenta y cuatro (174) encuestas, entre visitantes y residentes, durante el festejo de la Cebada Cervecera, lo que representa un total de 451 turistas/excursionistas (teniendo en cuenta grupos familiares).

El 58% ya había asistido con anterioridad a la Fiesta y el 67% respondió que ya conocía Puan.

Respecto a cómo se habían enterado e interiorizado sobre el acontecimiento programado, arrojó que un 47% lo hizo mediante los medios televisivos y/o radiales; un 27% a través de conocidos y familiares; un 26% por Internet.

En lo que se refiere a transporte, un 69% se movilizó en su vehículo particular, mientras que el 21% utilizó micros de larga distancia y un 10 % menciono otras modalidades.

A la hora de alojarse en Puan, un 43% utilizó el camping, un 38% lo hizo en casa de familiares o conocidos y un 19 % utilizo los servicios de alojamiento de cabañas y hoteles de la localidad.

Al momento de indagar sobre la cantidad de días que permanecieron en la fiesta, un 40% refirió estar los 4 días; un 10% 3 días; un 30% la visitó durante dos días y un 20% sólo un día.

Por último, al consultar acerca de con quién concurrían a la fiesta, un 49,5% refirió venir con la familia; un 35,7 % con amigos; un 14,8% en pareja.



## **7. DIAGNÓSTICO INTEGRAL**

La localidad de Darregueira posee una interesante historia cultural, ya que su origen data del comienzo del siglo pasado y está ligado a la llegada del ferrocarril a la Región Pampeana. El impacto del mismo sobre el espacio fue muy importante y su presencia modificó profundamente el paisaje regional. Este panorama ferroviario colaboró en el desarrollo del pueblo, el cual poco a poco fue modificando su estructura y apariencia.

El patrimonio industrial ligado al ferrocarril es significativo y merece ser valorado como tal. A pesar del paso del tiempo y la falta de políticas públicas vinculadas a su mantenimiento, los bienes que forman parte de este patrimonio permanecen en pie gracias a la nobleza de los materiales y técnicas empleadas en su construcción.

En cuanto a los bienes inmuebles, solo el edificio de la Estación y la Cabina de Señales, actualmente en funcionamiento, se conservan en buen estado, aunque con algunas modificaciones en su fachada original. Las viviendas de la Colonia, al ser usurpadas y apropiadas por particulares, fueron modificando su fisonomía y estructura edilicia, contribuyendo a la alteración de la autenticidad patrimonial, hoy en día irrecuperable. En cuanto a los talleres y galpones, se encuentran en total estado de abandono y en desuso, al igual que los tanques característicos del paisaje ferroviario.

Con respecto al patrimonio inmaterial asociado al ferrocarril, no existe aún una gran difusión o transmisión de experiencias que refuercen la cohesión social o un sentimiento de identidad compartida. Para ello, deberían delinearse estrategias que fortalezcan el sentido de pertenencia y la comunidad comience a tomar conciencia sobre la importancia del patrimonio local que caracteriza y distingue al pueblo.

Uno de los mayores obstáculos para el Municipio es la carencia de presupuesto para realizar inversiones que contribuyan al cuidado, mantenimiento y preservación de este conjunto patrimonial. Sin embargo, de acuerdo a la entrevista realizada, se destaca una buena predisposición e interés por preservar el valor cultural del patrimonio local.

El paso del transporte ferroviario a manos privadas, actualmente cedido a concesión a la empresa Ferro Expreso Pampeano, implicó la desaparición del servicio de pasajeros, lo cual ocasionó la pérdida de empleo para numerosos trabajadores y el consecuente deterioro del Complejo Ferroviario en general.

Respecto a la gestión turístico-patrimonial a nivel local es escasa e insuficiente; la carencia de normativas vinculadas al patrimonio dificulta la óptima preservación del

mismo. Se observa también un número reducido de señalética informativa y de referenciación patrimonial, es por ello que desde el Municipio se está planteando la posibilidad de crear un circuito que incluya la elaboración de carteles que faciliten el recorrido.

En cuanto a los demás atractivos que integran la oferta turístico-recreativa de la localidad, se evidencia un frecuente mantenimiento de los mismos y la mayoría se encuentra en adecuado estado de conservación y aptos para el uso o utilización por parte de visitantes y residentes. Claros ejemplos son La Iglesia Nuestra Señora del Perpetuo Socorro, el Cine Teatro Darregueira y la Plaza Melín Alhué.

Con relación a la gestión de acontecimientos programados, se observa que la frecuencia de realización de los mismos es adecuada, destacándose entre los más populares el Festival de Las Tropillas y la Peatonal Darregueira. Sin embargo, se manifiesta una carencia de propuestas de este tipo vinculadas al ferrocarril.

Respecto a la planta turística, si bien la cantidad de plazas hoteleras son suficientes, no hay variedad de opciones, ya que sólo cuenta con 2 residenciales. Por otro lado, la oferta gastronómica es completa y diversa.

Es interesante también la variedad de lugares de esparcimiento y actividades que ofrece el pueblo. Entre ellos se destacan el Polideportivo con sus piletas de natación, al igual que el Cine Teatro, el cual ha incrementado las actividades culturales con la presentación de una gran cantidad de obras de teatro, tanto locales como nacionales.

La Terminal de Ómnibus concentra una gran cantidad de servicios de colectivo, los que permiten la conexión de la localidad con diversos puntos nacionales. Es adecuada también la oferta de servicios de combis hacia Santa Rosa y Bahía Blanca, muy utilizados por estudiantes de la localidad que residen en dichas ciudades.

Con relación a la demanda, en base a la información brindada por la Oficina de Turismo, Darregueira sólo recibe visitantes en forma concentrada en eventos especiales, unas pocas veces al año. Esta situación da la pauta de que el turismo no es tomado en cuenta aun como una actividad que contribuya al desarrollo local. No ocurre lo mismo en la localidad de Puan, cabecera del partido, la cual ofrece una mayor cantidad de propuestas turístico-recreativas, tales como la Fiesta de la Cebada Cervecera y el balneario de la laguna, muy concurrido en época estival.

A partir de lo expuesto, se plantea la recuperación y preservación del Patrimonio Ferroviario, fomentando el vínculo del mismo con la comunidad, con el fin de fortalecer la identidad del pueblo y sus habitantes. Esto se puede conseguir a partir de propuestas turístico-recreativas que enaltezcan el patrimonio local, generando un lugar de encuentro, donde tanto visitantes como residentes aprecien su valor histórico y cultural.

### 7.1. Matriz FODA

Una vez realizado el diagnóstico integral de situación, se procede a la confección de la Matriz FODA. A partir de ésta se realiza un análisis interno y externo, teniendo en cuenta las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del área de estudio y del contexto inmediato y mediato en el que se encuentra inmersa la misma.

#### Análisis interno

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>* Valor cultural, histórico y arquitectónico preponderante.</li> <li>* Localización privilegiada (próximo al centro urbano).</li> <li>* Medio circundante tranquilo y seguro.</li> <li>* Buena predisposición del Municipio por preservar el valor cultural del Patrimonio Ferroviario local.</li> <li>* Existencia de una Ordenanza que declara Bien Cultural de Interés Municipal a la Estación Ferroviaria Darregueira.</li> <li>* Ramal apto para el tráfico de trenes.</li> <li>* Buen estado de conservación y mantenimiento de la Estación Ferroviaria.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>* Estado de conservación inadecuado de los bienes inmuebles (a excepción de la Estación).</li> <li>* Usurpación y apropiación de las viviendas de la Colonia.</li> <li>* Bienes patrimoniales afectados por el factor climático.</li> <li>* Carencia de estrategias turísticas y de gestión patrimonial asociada al sector.</li> <li>* Inexistencia de señalética informativa y de referenciación patrimonial.</li> <li>* Inexistencia de instrumentos legales que posibiliten una correcta gestión del patrimonio.</li> </ul>

## Análisis externo

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"><li>* Tendencia creciente acerca de la revalorización del patrimonio ferroviario.</li><li>* Procesos contribuyentes a la valorización y preservación del patrimonio cultural a escala internacional.</li><li>* Nuevos perfiles de visitantes culturales que buscan lo autóctono, tradicional y el contacto con pequeñas comunidades.</li><li>* Importancia del turismo cultural como promotor del desarrollo local.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>* Escasa inversión del Estado en infraestructura ferroviaria.</li><li>* Deficiente control municipal del Patrimonio Arquitectónico.</li><li>* Escaso presupuesto destinado a proteger el Patrimonio Arquitectónico local.</li><li>* Inexistencia de campañas de concientización patrimonial y turística a nivel distrital.</li></ul>

**CAPÍTULO IV**  
**PROPUESTAS**  
**Y**  
**REFLEXIONES FINALES**

## **8. PROPUESTAS**

### **8.1. Propuestas turístico recreativas en el patrimonio ferroviario local.**

Culminada la etapa de diagnóstico, se plantean los posibles lineamientos de actuación, contribuyentes a la puesta en valor del patrimonio ferroviario en la localidad de Darregueira.

<p style="text-align: center;"><b><u>PROGRAMA 1: INTERVENCIÓN Y REFUNCIONALIZACION DEL ESPACIO FERROVIARIO.</u></b></p>
---

#### **PROYECTO 1.1. Restauración y reparación de los bienes muebles e inmuebles.**

Consiste en llevar a cabo tareas de mantenimiento y restauración en el Complejo Ferroviario, para así mejorar su estado de conservación.

El proyecto incluye los inmuebles más destacados: por un lado, el edificio de la Estación Darregueira, que si bien se encuentra en buen estado de conservación, sería pertinente que se le aplicara un mantenimiento más regular y riguroso por parte del Municipio; y por otro, el Galpón Taller, que se encuentra en completo estado de abandono. Aun así, conserva particularidades de la construcción inglesa y posee un interesante potencial para ser refuncionalizado. Dada las condiciones edilicias, se deberá intervenir el inmueble en su totalidad, para reacondicionarlo y que pueda ser aprovechado por la comunidad.

**Objetivo:** Intervenir los bienes que forman parte del patrimonio ferroviario con el fin de destacar su valor formal e histórico.

**Destinatarios:** Residentes y visitantes, de acuerdo a los usos asignados.

**Duración:** Intervención puntual y mantenimiento periódico.

#### **PROYECTO 1.2. Creación de un espacio bifuncional: Café y Museo Cultural.**

Consiste en la puesta en marcha de un café temático, en principio, dentro del Galpón Taller remodelado. El mismo funcionará, a su vez, como Museo Ferroviario, donde se pueda apreciar el vínculo del Ferrocarril y el pueblo a lo largo de la historia.

Quien visite el café podrá merendar y cenar en el lugar, recorrer el museo y, a su vez, participar de otras actividades que se ofrezcan, tales como muestras artísticas, shows y espectáculos nocturnos. Abrirá sus puertas de martes a domingos, a partir de las 17 hs.

**Objetivo:** Ofrecer una nueva alternativa turístico-recreativa relacionada con la cultura ferroviaria local, a través de la puesta en valor de uno de los inmuebles emblemáticos del complejo.

**Destinatarios:** Residentes y visitantes.

**Duración:** Permanente.

**PROGRAMA 2: FORTALECIMIENTO DE LA IDENTIDAD Y  
CONSOLIDACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO COMO PRODUCTO  
TURÍSTICO-RECREATIVO.**

**PROYECTO 2.1. Creación de un circuito turístico.**

Consiste en diseñar un circuito a través del cual se puedan apreciar los bienes que forman parte del patrimonio ferroviario del sector. El nombre del mismo será “Circuito Ferroviario 5 de octubre”, conmemorando la fecha aniversario del pueblo.

La actividad estará a cargo de un guía local especializado, que previamente haya participado del curso de capacitación de guías.

El proyecto comenzará con la elaboración del itinerario, en el cual se detalle el comienzo y fin del circuito, las paradas intermedias, duración del recorrido, cantidad de personas y de veces al año que se va a llevar a cabo.

A lo largo del recorrido se colocarán carteles de referencia, en los cuales figuren las características más sobresalientes de los bienes que forman parte del circuito. También se debe delinear un camino para facilitar el desplazamiento por el complejo.

Teniendo en cuenta que la localidad no recibe una gran afluencia de turistas, hay que aprovechar las fiestas locales para ofrecer e incentivar la participación en dicha actividad.

**Objetivo:** Crear un circuito que contemple los bienes patrimoniales más destacados del Complejo Ferroviario con el fin de ofrecer una actividad turístico-recreativa y promover la cultura e historia de la localidad.

**Destinatarios:** Residentes y visitantes.

**Duración:** Se llevará a cabo durante acontecimientos programados y fechas especiales, tales como la “Fiesta de Darregueira” (una vez al año), la “Peatonal Darregueira” (domingos de enero y febrero) y día del aniversario del pueblo.

### **PROYECTO 2.2. Realización encuentros y charlas informativas.**

Consiste en llevar a cabo charlas para difundir la historia del ferrocarril, cuya entrada será libre y gratuita. Estarán a cargo de profesionales de cultura y turismo, y ex ferroviarios interesados en transmitir sus conocimientos.

A través de actividades dinámicas y entretenidas se pretende acercar al público infantil, a partir de talleres de dibujo, pintura y lectura, referidos al patrimonio local.

Al finalizar la jornada se entregarán certificados de asistencia a los adultos y los niños expondrán sus dibujos en la Estación Darregueira, invitando a todos los interesados a participar de dicha exposición.

**Objetivo:** Informar y generar una conciencia colectiva acerca de la importancia del patrimonio cultural y ferroviario de la localidad.

**Destinatarios:** Público general.

**Duración:** Anualmente.

### **Proyecto 2.3. Realización de visitas guiadas a instituciones educativas.**

Las instituciones educativas locales y de la zona interesadas, podrán participar del “Circuito Ferroviario 5 de octubre” (Proyecto 2.1), a cargo del guía y un responsable de la institución, quienes van a transmitir la información de manera didáctica y entretenida, despertando el interés de los niños y adolescentes que participan en la actividad.

A diferencia del circuito pensado para visitantes y residentes, se diseñarán en conjunto con los colegios, actividades curriculares adecuadas en contenido a la edad de los



alumnos. Asimismo, se utilizarán técnicas de interpretación patrimonial, orientadas a lograr una mayor conciliación de los niños y adolescentes.

**Objetivo:** Ofrecer una nueva actividad cultural a través de la cual se fomente la preservación del patrimonio en el ámbito escolar.

**Destinatarios:** Instituciones educativas locales y de la región.

**Duración:** Se llevará a cabo cada vez que una institución lo solicite.

#### **PROYECTO 2.4. Retomar los festejos del Día del Ferroviario.**

Consiste en volver a realizar un evento en conmemoración al Día del Ferroviario, en el mes de marzo.

Como parte de los festejos se llevarán a cabo charlas y mateadas en el predio “Barrio del Humo”, caminatas guiadas por el complejo ferroviario, se desarrollará la exposición “Darregueira: Ferrocarril y herencia cultural”, habrá muestra de artesanos y espectáculos con artistas locales y regionales.

**Objetivo:** Acercar el patrimonio ferroviario a la población de manera didáctica y entretenida, ofreciendo actividades en las cuales participen adultos y niños.

**Destinatarios:** Residentes y visitantes.

**Duración:** 1º domingo de marzo.

#### **PROYECTO 2.5. Exposición “Darregueira: Ferrocarril y herencia cultural”**

Se trata de una muestra donde visitantes y residentes puedan conocer la historia del pueblo y la influencia del desarrollo ferroviario en el origen de la misma, fomentando así la preservación de los bienes patrimoniales heredados de aquella época.

Se llevará a cabo en la Estación Darregueira. En el exterior de la misma se expondrán los elementos de mayor tamaño, tales como herramientas inherentes al medio ferroviario. También se acondicionará un vagón de tren donde se podrán visualizar fotos y material de pequeño porte.

El fin es que todo el pueblo participe y colabore en la puesta en marcha de la actividad o a través del aporte de material relevante para la muestra.

**Objetivo:** Difundir el patrimonio ferroviario y la cultura ligada al mismo, buscando favorecer su reconocimiento y valorización.

**Destinatarios:** Residentes y visitantes.

**Duración:** Como el 1 de marzo se conmemora el Día del Ferroviario y el traspaso de los ferrocarriles ingleses a manos del Estado Argentino, se llevará a cabo el 1º domingo de ese mes.

### **PROGRAMA 3: COMUNICACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO.**

#### **PROYECTO 3.1. Diseño de estrategias publicitarias para difundir el Patrimonio.**

Consiste en utilizar diversos medios de comunicaciones para difundir el patrimonio local y fomentar la participación de actividades relacionadas al mismo, tales como el “Circuito Ferroviario 5 de octubre”, los encuentros y charlas, las ferias y congresos locales, entre otras.

Para ello se confeccionarán folletos, donde se destaquen los principales atractivos de la localidad, y una página web con datos relevante acerca del pueblo y los acontecimientos programados desarrollados anualmente.

Los residentes pueden aportar información para que sea incluida en dichos medios. Como ya existen redes sociales, solo se procederá a actualizar la información con más frecuencia y en la misma se publicarán datos de interés, tanto para residentes como para posibles visitantes.

**Objetivo:** Impulsar la comunicación del patrimonio local y de los eventos programados en la localidad, con el fin de informar y atraer visitantes.

**Destinatarios:** Residentes y visitantes.

**Duración:** Los folletos se actualizarán 1 vez por año, mientras que la página web tendrá un seguimiento continuo de sus administradores.

### **PROYECTO 3.2. Desarrollo y participación en ferias y congresos.**

Consiste en la participación en ferias, congresos de turismo y cultura, entre otros eventos regionales.

Se plantea también llevar a cabo una “Feria de Turismo y Patrimonio Local”, donde participen también otras localidades del municipio. Así, cada una podrá dar a conocer su propio patrimonio, promoviendo su cuidado y conservación. El evento considerará el desarrollo de un congreso referido a la gestión de patrimonio cultural.

Tanto la feria como el congreso tendrán lugar en el Cine-Teatro Darregueira, ya que cuenta con las instalaciones apropiadas para dicho evento. Se llevarán a cabo una vez al año, en el mes de octubre.

**Objetivo:** Dar a conocer el patrimonio cultural e histórico para fomentar su uso turístico-recreativo.

**Destinatarios:** Residentes y visitantes.

**Duración:** Dependiendo de la cantidad de eventos al año y la posibilidad del Municipio de financiar el proyecto. La feria local se llevará a cabo durante un fin de semana de octubre (a convenir).

### **PROYECTO 3.3. Elaboración de señalética interpretativa.**

Consiste en elaborar un sistema de señalización para facilitar el acceso, desplazamiento y permanencia de los espacios ferroviarios destinados a un uso turístico-recreativo. El proyecto considera la colocación de carteles de referencia, sencillos y de fácil interpretación, teniendo en cuenta que en las visitas guiadas también participarán niños.

Asimismo, cada señalética contendrá códigos QR, de realidad aumentada, orientados a aquellos usuarios que dispongan de dispositivos móviles aptos para tal uso.

**Objetivo:** Guiar y orientar a quienes recorran el complejo, por medio de la comunicación escrita, utilizando símbolos gráficos de fácil comprensión.

**Destinatarios:** Residentes y visitantes.

**Duración:** Desarrollo puntual de uso permanente.

## **PROGRAMA 4: EDUCACIÓN Y CAPACITACIÓN TURÍSTICO PATRIMONIAL.**

### **PROYECTO 4.1. Capacitación de guías.**

Consiste en capacitar e incorporar nuevos profesionales en el sector turístico que actúen como difusores del Patrimonio Cultural local.

Se ofrecerán cursos y talleres, públicos y gratuitos, a cargo de un grupo multidisciplinario de profesionales. El dictado de clases se llevará a cabo los días sábado en alguna de las instalaciones del complejo ferroviario y la duración será de 4 horas intensivas. Al cursarse los fines de semana, podrán participar personas que ya tengan otra ocupación o trabajo.

Los ex ferroviarios, adquirirán cierto protagonismo tanto en el aprendizaje como en la enseñanza, a partir de la participación activa en el diseño del contenido de los cursos.

**Objetivo:** Formar recursos humanos para desempeñarse en distintas áreas relacionadas al turismo y el patrimonio cultural.

**Destinatarios:** Residentes.

**Duración:** 12 clases intensivas. Época del año a convenir.

### **PROYECTO 4.2. Inclusión de contenidos asociados a la preservación patrimonial en la curricular escolar.**

Consiste en proponer desde el ámbito público, ya sea desde la Dirección de Turismo o Cultura, la inclusión de temas referidos al patrimonio y su preservación en la currícula escolar. Tal iniciativa se dará a partir de un proyecto basado en salidas programadas que posibiliten recorrer el pueblo, a partir de disímiles circuitos temáticos, y que permitan a alumnos y docentes abordar contenidos vistos en clase.

Además del itinerario ferroviario, se propondrá un circuito productivo asociado a la economía local, y otro al patrimonio verde urbano.

Los contenidos se trabajarán de manera articulada con los docentes, de acuerdo al nivel educativo con el que se lleve a cabo la propuesta.

**Objetivo:** Generar una conciencia colectiva acerca de la importancia del patrimonio local, favoreciendo su preservación y cuidado desde edades tempranas.

**Destinatarios:** Alumnos de primario y secundario que cursan en alguna de las instituciones locales.

**Duración:** Permanente.

## **PROGRAMA 5: INVENTARIADO PATRIMONIAL Y DE POTENCIALES RECURSOS TURÍSTICOS**

### **Proyecto 5.1. Inventariado y legitimación legal del patrimonio histórico local.**

El proyecto manifiesta la necesidad de preservar el patrimonio local, a partir de la declaratoria de Bien de Interés Cultural a nivel distrital. Para tal objetivo, resulta necesario realizar un inventario de los componentes muebles e inmuebles que forman parte de la identidad comunitaria de la localidad, a partir de la definición de áreas de interés patrimonial y de la identificación de recursos en forma de hito que guardan cierto valor histórico, cultural, artístico y/o paisajístico.

El proceso de inventariado será realizado por personal de la Dirección de Cultura de la Municipalidad de Puan, con base en un trabajo de campo no sólo de carácter técnico, sino también social, que posibilite encontrarse con los vecinos y definir de forma conjunta aquellos bienes que realmente son valorados como tales.

**Objetivo:** Preservación y puesta en valor de bienes patrimoniales de la localidad.

**Destinatarios:** -

**Duración:** Desarrollo puntual y actualización del inventario de forma anual.

**Proyecto 5.2. Inventariado de recursos turísticos-recreativos efectivos y potenciales.**

Consiste en la confección de un inventario en el cual se detallen todos los recursos con uso efectivo y potencial para ser aprovechados como atractivos turísticos-recreativos. En el mismo se detallarán y especificarán las características de cada uno de ellos.

Se incluirán los atractivos con mayor potencial, tales como la Iglesia Ntra. Sra. del Perpetuo Socorro, la Estación Darregueira, el Sagrado Corazón, el Museo “5 de octubre”, entre otros.

Estará a cargo de la Municipalidad de Darregueira, en colaboración con la Oficina de Turismo de la localidad.

La funcionalidad del mismo radicará en el diseño de nuevos productos no sólo culturales, sino vinculados a los espacios de ocio existentes a escala local.

**Objetivo:** Identificar los recursos con potencial para fomentar su aprovechamiento turístico-recreativo.

**Destinatarios:** -

**Duración:** Desarrollo puntual y actualización del inventario de forma anual.

## **9. REFLEXIONES FINALES**

Cuando hablamos de turismo cultural o de recreación en el espacio urbano, indiscutiblemente también hacemos referencia a la cultura, y por ende al patrimonio en toda su concepción. Dichos componentes definen una identidad cultural que permite caracterizar y diferenciar una sociedad de otras.

La situación actual que atraviesa el sistema ferroviario nacional es muy distinta a la de sus comienzos, pues se ha producido una notable reducción de los servicios, un desmejoramiento general del sistema y el cierre y desmantelamiento de numerosos ramales, traducido en una carente valorización de sus obras arquitectónicas y bienes muebles.

En el caso del complejo ferroviario de Darregueira, a pesar de que el mantenimiento no es el apropiado, el patrimonio ferroviario conserva aún ciertos valores formales intactos, que posibilitan el desarrollo de estrategias de gestión tendientes a su preservación como bienes representativos de la historia local. Asimismo, dado sus atributos tangibles e intangibles vinculantes, el sector presenta un importante potencial para configurarse como recurso turístico-recreativo relevante en el pueblo.

La presente tesina, a partir del análisis y lineamientos propositivos realizados, pretende contribuir a alentar procesos de desarrollo local con base en la preservación y revalorización de dicho legado ferroviario, en articulación con el resto de componentes de la trama urbana. El turismo cultural y la recreación, se visualizan como usos sociales adecuados para tal puesta en valor.

A propósito de la hipótesis planteada, se puede aseverar que “el uso y aprovechamiento turístico-recreativo del patrimonio ferroviario de la localidad de Darregueira, se relaciona con la carencia de estrategias de gestión patrimonial desarrolladas desde el ámbito público municipal”. En este contexto, actualmente la intervención del Municipio en materia de preservación y uso turístico del área analizada resulta escasa o prácticamente nula, al igual que los mecanismos de gestión patrimonial vigentes.

A partir de los mínimos lineamientos propuestos, se pretende contribuir a la puesta en valor y reconocimiento del conjunto de bienes que forjaron la historia del poblado. Para su cumplimiento, se requiere un trabajo conjunto entre los disímiles actores intervinientes en dicho proceso de gestión. Por un lado, el sector público con su responsabilidad de bregar por los intereses de los ciudadanos; y, por el otro, el

compromiso de los residentes e instituciones de la localidad, en la participación de las actividades que se emprendan y en el deber moral de custodia y cuidado de los componentes que constituyen parte de la herencia comunitaria. En este sentido, la labor articulada e integral de las diferentes partes interesadas, se presenta como el único escenario posible que puede contribuir a la mejora de la situación local, poniendo en valor recursos en pos de la satisfacción de las necesidades socioculturales de la comunidad y de la mejora de su calidad de vida.



## 10. BIBLIOGRAFÍA

ÁLVAREZ-ARECES, M.A. 2008. “Patrimonio industrial. Un futuro para el pasado desde la visión europea”. *Revista Apuntes*. [En línea]. Vol. 21, nº 1, [http://revistas.javeriana.edu.co/sitio/apuntes/sccs/plantilla\\_detalle.php?id\\_articulo=198](http://revistas.javeriana.edu.co/sitio/apuntes/sccs/plantilla_detalle.php?id_articulo=198) [13 de febrero de 2014].

BALLART HERNANDEZ, J. y TRESSERRAS, J. 2007. *Gestión del patrimonio cultural*. Barcelona: Ariel, Tercera edición, 224 pp. ISBN: 978-84-344-6643-2.

BOSCH, J. 2009. La recreación como componente de la calidad de vida del hombre. En: SUAREZ, S. y MELI, M.C. (Comp.). 2009. *Reflexiones y experiencias acerca del tiempo libre, el ocio y la recreación*. Neuquén: Editorial de la Universidad Nacional de Comahue, pp. 23-35.

BOULLÓN, R. (1990). *Las actividades turísticas y recreacionales. El hombre como protagonista*. México: Trillas. 3.<sup>a</sup> ed., 199 pp.

CAMARERO IZQUIERDO, C. y GARRIDO SAMANIEGO, M. 2008. *Marketing del Patrimonio Cultural*. Madrid: Pirámide, 258 pp.

ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios) 1976. “Carta de Turismo Cultural”. [En línea]. [http://www.icomos.org/docs/tourism\\_es.html](http://www.icomos.org/docs/tourism_es.html) [15 de Noviembre de 2014].

FERNANDEZ, G. y GUZMAN, A. 2004. “Patrimonio industrial, turismo cultural y rutas turísticas para un desarrollo local sustentable”. *Caminhos de geografia*. [En línea]. <http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/viewFile/15329/8628> [12 de noviembre de 2014].

FERNANDEZ, G. y GUZMAN, A. 2005. “Patrimonio industrial y rutas turísticas culturales: algunas propuestas para Argentina”. *Revista Cuadernos de Turismo*. [En línea]. Madrid: Universidad de Murcia, nº 15, <http://revistas.um.es/turismo/article/view/18491/17841> [14 de noviembre de 2014].

FERRARI, M. 2011. “El sistema ferroviario en el noroeste argentino. Arquitectura e instalaciones complementarias”. *Revista Apuntes*. [En línea]. Vol. 24, nº 1, <http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/revApuntesArq/article/view/8887/7159> [23 de noviembre de 2014].

LLULL PEÑALBA, J. 2005. “Evolución del concepto y de la significación social del patrimonio cultural”. *Revista Arte, Individuo y Sociedad*. [En línea]. Vol. 17, [http://www.arteeindividoysociedad.es/articulos/N17/Josue\\_Llull.pdf](http://www.arteeindividoysociedad.es/articulos/N17/Josue_Llull.pdf) [11 de febrero de 2014].

ORTEGA VALCARCEL, J. Año. “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*. [En línea]. España, <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2239512> [16 de noviembre de 2014].

PRATS, L. 1997. *Antropología y Patrimonio*. Barcelona: Ariel, 171 pp.

PINASSI, A. 2014. Gestión del Patrimonio Cultural: aproximación conceptual y definición de acciones. En: ZINGONI, J.M. y PINASSI, A. (Comp.). 2014. *Gestión del patrimonio urbano. Textos de cátedra*. Bahía Blanca: Ediuns, vol. 1, pp. 135-148.

PINASSI, A. 2013. *Turismo y Marketing del Patrimonio Cultural: Gestión de un espacio patrimonial en la ciudad de Bahía Blanca (Argentina)*. España: Editorial Académica Española, 313 pp.

RODRIGUEZ ACHUTEGUI, M. 2002. “El turista cultural y las ciudades históricas”. *Boletín del IAPH*. [En línea]. Andalucía: Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/viewFile/1230/1230> [16 de noviembre de 2014].

SUBCOMISIÓN DE PRENSA Y PUBLICIDAD MUNICIPALIDAD DE DARREGUEIRA, 1979. *1906-1979, LXXIII aniversario. Darregueira, su fundación y desarrollo*. Municipalidad de Darregueira. 54 pp.

TICCIH (Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial), 2003. “Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial”. *ICOMOS*. [En línea]. <http://international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf> [13 de febrero 2014].

VELASCO GONZÁLES, M. 2009. “Gestión Turística del Patrimonio Cultural: Enfoques para un desarrollo sostenible del Turismo Cultural”. *Revista Cuadernos de Turismo*. [En línea]. Madrid: Universidad de Murcia, nº 23, <http://revistas.um.es/turismo/article/view/70121> [15 de noviembre de 2014].

ZAMORA BAÑO, F. 2002. “La gestión del patrimonio cultural: presente y futuro”. *Portal Iberoamericano de Gestión Cultural*. [En línea]. [http://www.gestioncultural.org/ficheros/BGC\\_AsocGC\\_FZamora.pdf](http://www.gestioncultural.org/ficheros/BGC_AsocGC_FZamora.pdf) [15 de noviembre de 2014].

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

#### **Sitios web consultados:**

- Argenmapa. [www.argenmapa.com.ar](http://www.argenmapa.com.ar)
- CELDA (Cooperativa Eléctrica Limitada Darregueira). [www.celda.com.ar](http://www.celda.com.ar)
- De rutas y destinos. <http://www.derutasyst destinos.com/>
- Diario La Nueva Provincia. <http://www.lanueva.com/>
- Google Maps <https://www.google.com.ar/maps>
- ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios). <http://www.icomosargentina.com.ar/>
- INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos). <http://www.indec.mecon.ar/>
- Naturalmente Puan (Dirección de Turismo del Distrito de Puan). [www.naturalmentepuan.gov.ar](http://www.naturalmentepuan.gov.ar)
- Revista de Turismo y Patrimonio Cultural Pasos. <http://www.pasosonline.org/>
- TICCIH (Comité Internacional para la conservación y defensa del Patrimonio Industrial). <http://www.mnactec.cat/ticcih/>
- UNESCO <http://www.unesco.org/new/es>

#### **Archivos y bibliotecas:**

- Biblioteca del Departamento de Geografía y Turismo, Universidad Nacional del Sur.
- Museo “5 de Octubre” (Darregueira).

## 11. ANEXOS

### 11.1. Anexo 1: Fichas de relevamiento patrimonial.

<b>Nombre del Bien:</b> Estación Ferroviaria Darregueira		<b>Ficha N° 1</b>
<b>Ubicación</b>		
<b>Ciudad - Partido</b>	Darregueira - Partido de Puan	
<b>Dirección</b>	Sarmiento 50	
<b>Accesibilidad</b>	Por calle Sarmiento (pavimentada)	
<b>Características generales</b>		
<b>Años de construcción</b>	1903-1905	
<b>Descripción de bien</b>	Construcción edilicia de estilo inglés, característico de la época: ladrillo a la vista, techo de chapa a dos aguas, molduras de hierro, ventanas con vidrio repartido y elementos traídos de Inglaterra, tales como la campana, el telégrafo y los faroles.  Se trata de una estación intermedia, de categoría superior.	
<b>Estado de preservación</b>	Bueno	
<b>Uso original</b>		<b>Uso actual</b>
Estación Ferroviaria.		Actualmente el edificio es compartido por Ferro Expreso Pampeano y la Municipalidad de Darregueira.  Allí funciona la Oficina de Cultura, Turismo y Juventud.

## Fotografías



<b>Relevamiento</b>	<i>Fecha</i>	25/02/14
	<i>Responsable</i>	María Eugenia Vogt Waimann


Fuente ficha: Vogt en base a Pinassi, 2013.

<b>Nombre del Bien:</b> Colonia Ferroviaria		<b>Ficha N° 2</b>
<b>Ubicación</b>		
<b>Ciudad - Partido</b>	Darregueira - Partido de Puan	
<b>Dirección</b>	Una de las manzanas queda comprendida entre las calles Maestro Rey, Brown, Las Heras y San Martín. Las otras dos se encuentran próximas a la Estación Ferroviaria, sobre la calle Semento, hasta el paso a nivel ubicado entre las calles Mitre y Venezuela.	
<b>Accesibilidad</b>	Por calles Sarmiento, Maestro Rey, Brown, Las Heras y San Martín, todas ellas pavimentadas.	
<b>Características generales</b>		
<b>Años de construcción</b>	1903-1905	
<b>Descripción de bien</b>	<p>Viviendas con rasgos arquitectónicos de estilo inglés, similares al resto de los inmuebles del complejo, tales como ladrillo a la vista, ventanas de vidrio repartido, techo a dos aguas, etc.</p> <p>Las viviendas están distribuidas estratégicamente; ambas colonias se encuentran a pocos metros de los pasos a niveles del tren.</p>	
<b>Estado de preservación</b>	Regular/Malo	
<b>Uso original</b>		<b>Uso actual</b>
Uso residencial por parte de empleados del ferrocarril.		A pesar de que conservan la misma función (uso residencial), la mayoría fueron usurpadas y apropiadas por particulares.

## Fotografías



<b>Relevamiento</b>	<i>Fecha</i>	25/02/14
	<i>Responsable</i>	María Eugenia Vogt Waimann

<b>Nombre del Bien:</b> Galpón cochera		<b>Ficha N° 3</b>
<b>Ubicación</b>		
<b>Ciudad - Partido</b>	Darregueira - Partido de Puan	
<b>Dirección</b>	Dentro del Complejo Ferroviario	
<b>Accesibilidad</b>	Por calle Sarmiento 50 se ingresa a la Estación Ferroviaria y caminando por el complejo se llega al galpón. No existen caminos internos ni señalética indicativa.	
<b>Características generales</b>		
<b>Años de construcción</b>	1903-1905	
<b>Descripción de bien</b>	Galpón construido de chapa y con techo a dos aguas, posee una gran abertura que posibilita el ingreso de maquinarias.	
<b>Estado de preservación</b>	Regular	
<b>Uso original</b>		<b>Uso actual</b>
Resguardo de vagones.		Actualmente se encuentra concedido a la empresa Ferro Expreso Pampeano.
<b>Fotografías</b>		
		



<b>Relevamiento</b>	<i>Fecha</i>	25/02/14
	<i>Responsable</i>	María Eugenia Vogt Waimann

<b>Nombre del Bien:</b> Cabina de señales		<b>Ficha N° 4</b>
<b>Ubicación</b>		
<b>Ciudad - Partido</b>	Darregueira - Partido de Puan	
<b>Dirección</b>	Paso a nivel de las calles Brasil y Brown.	
<b>Accesibilidad</b>	Se encuentra al costado del paso a nivel del tren, sobre calle pavimentada.	
<b>Características generales</b>		
<b>Años de construcción</b>	1903-1905	
<b>Descripción de bien</b>	<p>Es la única cabina que se encuentra actualmente en funcionamiento.</p> <p>La garita fue sufriendo modificaciones edilicias a través del tiempo. Hoy se puede observar que posee revoque, los ladrillos son diferentes a los originales y ya no cuenta con las molduras características de los edificios ingleses, tales como las viviendas y la estación propiamente dicha.</p>	
<b>Estado de preservación</b>	Bueno	
<b>Uso original</b>		<b>Uso actual</b>
Garita con características precarias, desde donde se controlaba el tráfico del transporte ferroviario.		<p>Fue cedida a concesión a Ferro Expreso Pampeano, quien se hizo cargo de la misma y es utilizada como cabina de control del tráfico de trenes.</p> <p>A diferencia de la antigua garita, hoy en día cuenta con un sistema de avanzada y fue totalmente remodelada.</p>

## Fotografías




<b>Relevamiento</b>	<i>Fecha</i>	25/02/14
	<i>Responsable</i>	María Eugenia Vogt Waimann

<b>Nombre del Bien:</b> Galpón Taller		<b>Ficha N° 5</b>
<b>Ubicación</b>		
<b>Ciudad - Partido</b>	Darregueira - Partido de Puan	
<b>Dirección</b>	Esquina Brown y Maestro Rey.	
<b>Accesibilidad</b>	<p>Se encuentra emplazado en la intersección de las calles Brown y Maestro Rey (pavimentadas), a escasos metros del paso a nivel, frente a la Colonia Ferroviaria.</p> <p>Debido a las malas condiciones del edificio y los pastizales que lo rodean, no es posible acceder al interior del mismo.</p>	
<b>Características generales</b>		
<b>Años de construcción</b>	1903-1905	
<b>Descripción de bien</b>	<p>Construido al estilo inglés, con ladrillo a la vista, techo de chapa, ventanas de hierro con vidrio repartido y molduras típicas de la arquitectura ferroviaria inglesa.</p> <p>Hace varias décadas que se encuentra en estado de abandono y muy malas condiciones edilicias.</p>	
<b>Estado de preservación</b>	Malo	
<b>Uso original</b>		<b>Uso actual</b>
Dentro del galpón funcionaban el taller de reparaciones de máquinas y el depósito de herramientas.		<p>Actualmente se encuentra abandonado por sus malas condiciones edilicias.</p> <p>Desde hace algunos años pasó a formar parte del predio Barrio del Humo, al igual que otros bienes que componen el Complejo Ferroviario.</p>

## Fotografías



<b>Relevamiento</b>	<i>Fecha</i>	25/02/14
	<i>Responsable</i>	María Eugenia Vogt Waimann

<b>Nombre del Bien:</b> Tanque de agua		<b>Ficha N° 6</b>
<b>Ubicación</b>		
<i>Ciudad - Partido</i>	Darregueira - Partido de Puan	
<i>Dirección</i>	Maestro Rey 250 (aprox.)	
<i>Accesibilidad</i>	Se accede por la entrada del predio “Barrio del Humo”, ubicado sobre calle Maestro Rey (pavimentada).	
<b>Características generales</b>		
<i>Años de construcción</i>	1903-1905	
<i>Descripción de bien</i>	Está construido de material, con ladrillo a la vista, el rasgo más característico de los edificios ingleses de la época.	
<i>Estado de preservación</i>	Regular/Malo	
<i>Uso original</i>		<i>Uso actual</i>
El tanque se utilizaba para alimentar los radiadores de las maquinas que no cabían en los galpones.		Actualmente forma parte del predio Barrio del Humo y se encuentra fuera de funcionamiento.
<b>Fotografías</b>		
		

<b>Relevamiento</b>	<i>Fecha</i>	25/02/14
	<i>Responsable</i>	María Eugenia Vogt Waimann

<b>Nombre del Bien:</b> Tanque suplido de agua		<b>Ficha N° 7</b>
<b>Ubicación</b>		
<b>Ciudad - Partido</b>	Darregueira - Partido de Puan	
<b>Dirección</b>	Maestro Rey 300 (aprox.)	
<b>Accesibilidad</b>	Para llegar al tanque se debe ingresar a pie desde la Estación Ferroviaria o desde la garita, por calle Brasil. Dentro del complejo no hay caminos ni señalética, lo cual dificulta el acercamiento al bien.	
<b>Características generales</b>		
<b>Años de construcción</b>	1903-1905	
<b>Descripción de bien</b>	<p>Tanque de gran altura, construido de hierro, sobre una base de ladrillo a la vista con molduras.</p> <p>Conserva el estilo inglés como la gran mayoría de los bienes que conforman el Patrimonio Ferroviario.</p>	
<b>Estado de preservación</b>	Regular	
<b>Uso original</b>		<b>Uso actual</b>
Tanque de agua.		<p>En la actualidad se encuentra fuera de funcionamiento, al igual que el resto de los tanques que se hallan dentro del complejo, los cuales cumplieron un rol muy importante en los comienzos del transporte ferroviario.</p> <p>Hoy en día pasó a forma parte del predio Barrio del Humo.</p>



## Fotografías



<b>Relevamiento</b>	<i>Fecha</i>	25/02/14
	<i>Responsable</i>	María Eugenia Vogt Waimann

<b>Nombre del Bien:</b> Galpones de acopio		<b>Ficha N° 8</b>
<b>Ubicación</b>		
<b><i>Ciudad - Partido</i></b>	Darregueira - Partido de Puan	
<b><i>Dirección</i></b>	Jujuy 0 al 500 (aprox.)	
<b><i>Accesibilidad</i></b>	<p>Se puede acceder por calle Jujuy (pavimentada) o ingresando al interior del complejo, donde no hay caminos delimitados ni señalética.</p> <p>También es posible acceder a los mismos ingresando desde la estación o por la entrada donde se encuentra la cabina de señales, aunque no existen caminos delimitados ni señalética.</p>	
<b>Características generales</b>		
<b><i>Años de construcción</i></b>	1903-1905	
<b><i>Descripción de bien</i></b>	<p>Galpones construidos de chapa, con techo a dos aguas y portones corredizos.</p> <p>A pesar del paso del tiempo y las inclemencias del tiempo, muchos de ellos se mantienen en pie.</p> <p>Se encuentran distribuidos a lo largo del Complejo Ferroviario.</p>	
<b><i>Estado de preservación</i></b>	Bueno/Regular	
<b><i>Uso original</i></b>		<b><i>Uso actual</i></b>
Depósito de encomiendas y cereales.		<p>Ya no cumplen la misma función para la que fueron construidos.</p> <p>Actualmente se encuentran alquilados a particulares o cedidos a comodato al Municipio.</p>

## Fotografías



<b>Relevamiento</b>	<i>Fecha</i>	25/02/14
	<i>Responsable</i>	María Eugenia Vogt Waimann

## 11.2. Anexo 2: Fotografías.

### Plataforma Estación Darregueira



Fuente: Museo "5 de Octubre", 1920.

### Festejos por la nacionalización del ferrocarril



Fuente: Museo "5 de Octubre", 1948.

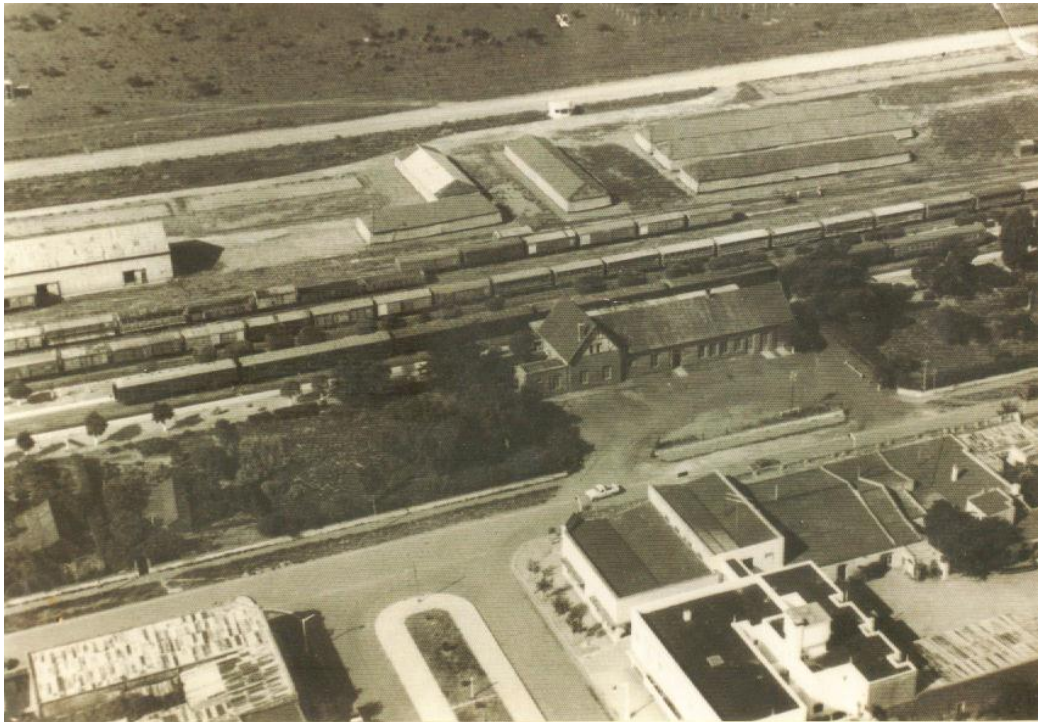


## **Estación Darregueira**



Fuente: Museo "5 de Octubre", 1950.

## **Vista aérea de la Estación Darregueira**



Fuente: Museo "5 de Octubre", 1955.

## Placa Declaración Bien Cultural de Interés Municipal a la Estación Ferroviaria



Fuente: Vogt, 2010.

## Cartel Informativo en la Estación Darregueira



Fuente: Vogt, 2010.



### 11.3. Anexo 3: Festividades locales asociadas al ferrocarril.

#### 7° Fiesta Homenaje al Trabajador Ferroviario

*6 de marzo 2010*

*A los trabajadores del riel.....*

## *7° Fiesta Homenaje al Trabajador Ferroviario*

*En la Estación Darregueira*

**Programa**

17:30 hs. *“Mateando en las Vías Dormidas”* Una tarde de amistad, de anécdotas e historias reivindicando la sana costumbre del mate y nuestros ferrocarriles. A cargo de Marta D’humara de la ciudad de Bahía Blanca. <http://muchogustosoyelmate.blogspot.com>

*Los invitamos a participar con equipo de mate y reposera en mano!*

19:30 hs. Acto Homenaje a los Trabajadores Ferroviarios

20:00 hs. Presentación de la obra de títeres gigante *“Martín Fierro, una leyenda”* de la Compañía “Caída Libre”  
Auspiciado por el Instituto Cultural de la Provincia de Buenos Aires

21:00 hs. Tango en la voz de *Mima* de la ciudad de Bahía Blanca

**Organiza:** Dirección de Cultura-Dirección de Turismo  
Delegación Darregueira  
Municipalidad de Puan  
Comisión Barrio del Humo-Darregueira



Fuente: Dirección de Turismo, 2010.

## 3° Fiesta de Darregueira

# 3° Fiesta de DARREGUEIRA

EN COMPLEJO BARRIO DEL HUMO

- ➔ 1° TORNEO REGIONAL DE TEJO (9:30 hs.)
- ➔ PATIO DE COMIDAS DESDE EL MEDIO DÍA
- ➔ STANDS COMERCIALES
- ➔ FERIA DE ARTESANOS
- ➔ ARTISTAS LOCALES Y REGIONALES (16:00 hs.)  
Y LA PRESENTACIÓN DE :

### LOSCALDENES



### CUMBIAMANIJA



### COMICANTO

Auspicio:



**Municipalidad de PUAN**  
*Juntos podemos...*  
Gestión Intendente Cr. Facundo Castelli

Organiza:

Comisión de Instituciones locales  
Informes: Tel: (02924) 420132

 Fiesta Darregueira

DOMINGO 9 DE  
NOVIEMBRE 2014  
ENTRADA GRATIS

Fuente: Facebook Fiesta Darregueira, 2014.