

Universidad Nacional del Sur
Departamento de Geografía y Turismo
Tesina de grado. Licenciatura en Turismo



EL PATRIMONIO FERROVIARIO DEL PARTIDO DE CORONEL DORREGO: SU REVALORIZACION A PARTIR DE LA ACTIVIDAD TURISTICA

Autora: Luciana B. Alvarez

Directora: Mg. Maria Isabel Haag

Codirector: Arq. Juan Carlos Pascale

Año 2010

Índice

1. Introducción.....	08
2. Objetivos e hipótesis.....	12
3. Procedimiento metodológico.....	14
4. Marco teórico.....	18
4.1. El turismo en las pequeñas localidades: un gran desafío.....	18
4.2. El turismo cultural: una oportunidad de desarrollo a nivel local.....	19
4.3. Consideraciones sobre el patrimonio.....	19
4.4. La revalorización del patrimonio.....	22
4.5. El rescate de la identidad local.....	23
5. Antecedentes de revalorización del patrimonio ferroviario.....	25
6. Marco histórico.....	30
6.1. Etapas de desarrollo del sistema ferroviario nacional.	
Influencia en el partido de Coronel Dorrego.....	31
6.1.1. Los medios de transporte predecesores.....	31
6.1.2. El advenimiento del ferrocarril: gran baluarte del proyecto nacional liberal.....	35
6.1.3. La evolución del transporte ferroviario.....	36
6.1.4. El Gran Ferrocarril del Sud: motor del progreso del territorio bonaerense.....	38
6.1.5. La crisis del capital privado.....	45
6.1.6. La nacionalización.....	47
6.1.7. La regresión de la red ferroviaria.....	49
7. Análisis.....	53
7.1. Caracterización del área de estudio.....	54
7.1.1. Reseña histórica.....	54
7.1.2. Características geográficas.....	55

7.1.2.1. Localización.....	55
7.1.2.2. Aspectos físicos.....	56
7.1.3. Estructura económica.....	57
7.2. Arquitectura ferroviaria del partido de Coronel Dorrego.....	60
7.2.1. Complejos ferroviarios.....	61
7.2.1.1. Categorías de análisis.....	61
7.2.1.1. 1. Implantación.....	62
Ramal Coronel Dorrego - Tres Arroyos.....	66
7.2.1.1. 2. Características individuales.....	67
7.2.1.1. 3. Detalles constructivos.....	84
Ramal Coronel Dorrego - Defferrari.....	88
7.2.1.1. 4. Características individuales.....	89
7.2.1.1. 5. Detalles constructivos.....	97
Ramal Coronel Dorrego - Juan. E. Barra.....	98
7.2.1.1. 6. Características individuales.....	99
7.2.1.1. 7. Detalles constructivos.....	105
7.2.1.1. 8. Características de las construcciones ferroviarias complementarias.....	106
7.2.2. Puentes ferroviarios.....	108
7.2.2.1. Categorías de análisis.....	109
7.2.2.1. 1. Características individuales.....	109
7.2.2.1. 2. Detalles constructivos.....	113
8. Diagnóstico.....	115
8.1. Complejos ferroviarios.....	117
8.1.1 Ramal Coronel Dorrego -Tres Arroyos.....	117
8.1.2. Ramal Coronel Dorrego - Defferrari.....	124
8.1.3. Ramal Coronel Dorrego - Juan. E Barra.....	128
8.1.4. Puentes ferroviarios.....	130
8.2. Matriz FODA.....	133
8.2.1. Análisis interno.....	133
8.2.2. Análisis externo.....	135

9. Propuestas	136
Programa 1. Mejoramiento de los inmuebles e infraestructura ferroviaria.....	137
Programa 2. Recuperación del equipamiento ferroviario.....	137
Programa 3. Fortalecimiento de la identidad ferroviaria del partido de Coronel Dorrego.....	137
Programa 4. Marco legal aplicable al patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego.....	138
Programa 5. Consolidación del patrimonio ferroviario dorreguense como un producto turístico.....	138
Programa 6. Diversificación de las actividades económicas de las localidades del distrito.....	139
Programa 7. Asignación de nuevos usos a los inmuebles ferroviarios.....	139
Programa 8. Planificación de un itinerario cultural turístico-recreativo.....	139
10. Reflexiones finales	150
11. Anexos	153
11.1. Ejemplos de revalorización del patrimonio ferroviario.....	154
11.2. Aspectos legales.....	156
11.3. Programa de promoción de pequeñas localidades. Subsecretaría de Asuntos Municipales. Ley 13.251 y Decreto Provincial N° 1544/08.....	164
11.4. Entrevistas a informantes clave.....	168
11.5. Canción. Estación de vía muerta.....	174
12. Bibliografía	175

Índice de figuras

Figura N°1. Recorrido de las mensajerías.....	34
Figura N° 2. Programa de extensiones del F. C del Sud. Año 1.889.....	40
Figura N° 3. Programa de extensiones del F. C del Sud. Año 1.895.....	41
Figura N° 4. Líneas del F. C del Sud. Año 1.911.....	42
Figura N° 5. Red ferroviaria de Ferrosur Roca.....	51
Figura N° 6. Ramales de Ferrosur Roca en el partido de Coronel Dorrego.....	52
Figura N° 7. Localización relativa y específica del partido de Coronel Dorrego.	55

Figura N° 8. Localidades del partido de Coronel Dorrego.....	56
Figura N° 9. Implantación del modelo de complejo ferroviario. Est. C. Dorrego.	62
Figura N° 10. Sector 1.Ubicación de unidades constructivas.....	64
Figura N° 11. Sector 2. Ubicación de unidades constructivas.....	64
Figura N° 12. Sector 3. Ubicación de unidades constructivas.....	65
Estaciones del ramal Coronel Dorrego- Tres Arroyos.1° Línea constructiva.	
Figura N° 13. Composición.....	84
Figura N° 14. Carpinterías de madera.....	84
Figura N° 15. Trabajos en hierro.	85
Figura N° 16. Técnica Ballon Frame.....	85
Figura N° 17. Construcción en altura.....	85
Estaciones del ramal Coronel Dorrego- Tres Arroyos. 2° Línea constructiva.	
Figura N° 18. Carpinterías de madera.....	86
Figura N° 19. Trabajos en hierro.....	86
Figura N° 20. Técnica Bou Window.....	87
Figura N° 21. Técnica Pan de Bois.....	87
Estaciones del ramal Coronel Dorrego- Defferrari	
Figura N° 22. Composición.....	97
Figura N° 23. Carpinterías de madera y estructuras en hierro.....	97
Estaciones del ramal Coronel Dorrego- Juan E. Barra	
Figura N° 24. Composición.....	105
Figura N° 25. Estructuras y carpinterías en hierro.....	105
Construcciones ferroviarias complementarias	
Figura N° 26. Depósito de chapa.....	106
Figura N° 27. Depósito de ladrillo visto.....	106
Figura N° 28. Tanque de hierro	107
Figura N° 29. Tanque de ladrillo visto.....	107
Puentes ferroviarios	
Figura N° 30. Sistema constructivo.....	113
Figura N° 31. Pilar central.....	114
Figura N° 32. Pilar lateral.....	114
Itinerario cultural turístico-recreativo	
Figura N° 33. Día 1 del itinerario. Paseo en tren.....	145
Figura N° 34. Día 2 del itinerario. Paseo en ómnibus.....	149

Agradecimientos:

En primer lugar, quiero agradecer a mi familia, por el apoyo que me brindaron en todos estos años de carrera y en especial por la participación que tuvieron en este trabajo, en el que compartimos con entusiasmo, la hermosa experiencia de conocer las valiosas obras ferroviarias de los pueblos del distrito dorreguense.

A mis amigos, por estar siempre y por cada una de sus colaboraciones.

A todos los que aportaron sus testimonios, experiencias y material en general.

A mi directora de tesis Maria Isabel Haag y co-director Juan Carlos Pascale, por haber guiado este trabajo, por sus importantes críticas, sugerencias y por todo el tiempo compartido.

Y a José. M. Zingoni, por haber dedicado muy generosamente parte de su valioso tiempo, en orientarme en esta investigación y por trasmitirme sus conocimientos en materia ferroviaria.



“Dedicado a aquellos que aún mantienen viva la esperanza de volver a ver a nuestros pueblos unidos por el tren.”

*“Los trenes volverán, como vuelven los días, los meses, las estaciones...
Los trenes volverán, para seguir uniando pueblos, regiones y ciudades...
Los trenes volverán, como van y vuelven, los pasajeros, las cargas y mensajes...
Los trenes volverán, simplemente, por el placer de viajar: como el agua, la luz o el
amor, no es posible vivir sin ellos.”*

Fernando Pino Solanas



1. Introducción

Hacia fines del siglo XIX, Coronel Dorrego, como tantos otros pueblos del interior de la provincia de Buenos Aires, se movía al ritmo de las galeras y carretas para facilitar el transporte de mercaderías y personas hacia otros puntos de la región y del país.

Ante su creciente importancia como zona cerealera, fue necesaria la incorporación de un medio de transporte más ágil que le permitiera sacar su producción hacia el puerto. Como respuesta a tal situación, llega el ferrocarril, trayendo el progreso y la prosperidad a sus tierras.

La empresa que desarrolla el sistema ferroviario, como en la mayor parte de la provincia, es “El Gran Ferrocarril del Sud”, de origen inglés. La misma se encargó de construir la infraestructura e inmuebles, que funcionaron como apoyo logístico del sistema, tales como: edificios de oficinas, salas de espera, viviendas del personal, depósitos, entre otros. Dicha arquitectura se caracterizó por mantener una línea constructiva muy simple, de carácter utilitario y sobre todo, funcional al sistema productivo.

Las estaciones, poco a poco fueron rodeándose de caseríos, que con el transcurso del tiempo se convirtieron en parajes y pueblos pujantes. Para éstos, el tren era lo que les daba vida. Su importancia radicaba no solo desde lo económico -por ser un gran generador de trabajo-, sino también por cumplir una función social irremplazable, permitiendo la comunicación y fomentando lazos de unión entre los mismos.

Diversas políticas que se adoptaron en nuestro país, comprometieron la suerte de los ferrocarriles. Cuando se nacionaliza el servicio, es visto en gran parte, como un auspicioso acto de independencia y soberanía conseguido por el gobierno peronista. Sin embargo, con el tiempo comenzaron a vislumbrarse fallas dentro del sistema.

Para la década del sesenta, en un contexto mundial cada vez más globalizado, se fueron adoptando políticas de apertura al capital extranjero, cambiando de esta manera las reglas de juego que se habían mantenido hasta el momento. El ferrocarril dejaría de ser el protagonista en materia de transporte y pasaría a adquirir mayor importancia el automotor. El mismo obtuvo grandes estímulos por parte del gobierno en pos de optimizar su desarrollo, quedando exento de las trabas y obligaciones que sí eran aplicables al tren.

La decadencia del ferrocarril, se fue acentuando vertiginosamente a partir de la aplicación de reformas estructurales que tendieron a “achicar” el sistema, mediante medidas como: la supresión de servicios de algunas cargas y pasajeros, el levantamiento de ramales que no eran rentables, despidos de personal y más aun en los años noventa con la privatización total del servicio.

El saldo que arrojó esta situación, en aquellos pueblos que dependían del tren para su subsistencia, fue devastador: la mayoría de sus habitantes, migraron hacia otros lugares más grandes en busca de trabajo y mejores condiciones de vida, a la vez que las estaciones ferroviarias al quedar cerradas y sin movimiento, fueron deteriorándose cada vez más. De ellas, solo se conservaron aquellas que les fueron asignados nuevos usos, como sedes de organizaciones sociales o viviendas. Otras, no corrieron con la misma suerte y fueron usurpadas, convirtiéndose en espacios marginales. Aún peor situación, fue la de otras estaciones que quedaron desamparadas en medio del campo, condenadas al abandono y al progresivo deterioro.

Hoy aparecen nuevas tendencias dentro de la demanda turística, que se inclinan por la búsqueda de destinos no tradicionales, menos masivos y contaminados, que ofrecen una mayor diversidad natural y cultural. Es así, que en respuesta a estos requerimientos, aquellos lugares que poseen relevancia patrimonial, tienen la posibilidad de poner en valor sus recursos mediante la práctica turística.

El turismo cultural es una buena opción que permite a las comunidades, hacer uso de sus propios recursos históricos y artísticos, - a veces no valorizados o reconocidos- y conseguir un efecto realmente positivo, que contribuye a generar beneficios socioculturales y económicos, como también, su protección y mantenimiento.

“Está emergiendo un nuevo tipo de turismo que busca viejos recursos para nuevos turismos”. (Toselli, C., 2003:3)

El análisis de este trabajo, ha permitido demostrar que el conjunto patrimonial ferroviario del partido de Coronel Dorrego es un recurso potencial, que se destaca por su riqueza histórico- arquitectónica y la variedad de usos que presentan las edificaciones propias de cada

ramal -estaciones; casas de auxiliares, cambistas y peones; tanques; galpones; señales; puentes, entre otros.-

Considerando el importante valor que representa dicho patrimonio, desde este trabajo se propone su revalorización a partir de la actividad turística, entendiendo a ésta, como una oportunidad que permitirá promover el conocimiento de la identidad ferroviaria de los pueblos dorreguenses y brindarle a la comunidad local y a los visitantes, la posibilidad de vivir una experiencia novedosa recorriendo las obras ferroviarias del distrito.

2 .Objetivos e hipótesis

Objetivo general

- ♦ Revalorizar el patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego, para conformar un nuevo producto turístico-recreativo.

Objetivos específicos

- ♦ Analizar la evolución histórica y socioeconómica del sistema ferroviario.
- ♦ Releva el patrimonio ferroviario del área de estudio.
- ♦ Proponer líneas de acción, para generar nuevos usos en el patrimonio ferroviario.
- ♦ Diversificar la oferta turística- recreativa local y regional.
- ♦ Generar un documento bibliográfico de consulta, para los habitantes del partido de Coronel Dorrego y la región.

Hipótesis

- ♦ La revalorización del patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego, conformará un nuevo producto turístico que diversificará la oferta local y regional.

3. Procedimiento metodológico

De acuerdo a las características de esta investigación, se prioriza la utilización de técnicas cualitativas, como por ejemplo, la recolección de datos a partir de entrevistas a informantes clave, quienes a partir de sus experiencias vividas, óptica, lenguaje y expresiones, permitieron comprender el fenómeno de estudio y el contexto en el que se ha desarrollado. También se utilizó el relevamiento de los recursos dentro del área de estudio.

La primera etapa abordada es la *investigación documental*, en la que se acude a la búsqueda de los conocimientos precedentes sobre el tema de estudio. En tal sentido, se consultan fuentes de información bibliográfica tales como: libros; hemerografía (periódicos, revistas científicas, publicaciones en general, tesinas, mapas, entre otras); videografía (documentales); y páginas de internet.

Luego, prosigue la etapa de *investigación directa*. En primer lugar, se realizan las entrevistas y a continuación se lleva a cabo el trabajo de campo, en la que a partir de la observación del fenómeno objeto de estudio, se obtienen los datos pertinentes. Se hace uso de instrumentos como: cuaderno de notas, croquis panorámicos, planillas de relevamiento y cámara fotográfica.

La tercera etapa, consiste en la *elaboración y tratamiento* de los datos recogidos en la investigación, mediante la sistematización y redacción formal de dicho material.

La estructura que se sigue, se inicia con el planteamiento de los objetivos e hipótesis. Seguidamente se abordan conceptualizaciones teóricas y distintos enfoques, a modo de establecer una visión general de todos los elementos relacionados con el fenómeno de estudio. Asimismo, se desarrolla una perspectiva histórica, en pos de enriquecer y sustentar la investigación.

En la etapa de análisis, en primer lugar, se lleva a cabo una descripción de las características geográficas, históricas y económicas del área de estudio. Y seguidamente, se efectúa un detallado estudio del patrimonio ferroviario (arquitectura e infraestructura) del partido de Coronel Dorrego, empleando distintas categorías de análisis. En cuanto a la primera, se realiza una caracterización general del modelo de implantación adoptado en los

complejos ferroviarios; en la siguiente, se exponen las planillas de relevamiento¹, en la que figura toda la información pertinente de los complejos ferroviarios y de los puentes de cada ramal; y por último, se hace referencia a los detalles y las tendencias constructivas predominantes en los mismos.

En la etapa de diagnóstico, se evalúa toda la información reportada en el análisis y se realiza una síntesis del mismo a partir de la matriz FODA, permitiendo así lograr una comprensión más acabada del mismo.

Por último y conforme a los objetivos planteados, se realizan las propuestas que se encuentran organizadas en programas y proyectos.

¹ Se consideró ubicar las planillas de relevamiento dentro de la etapa de *Análisis* y no en el *Anexo*, a los efectos de lograr una mayor comprensión del tema estudiado.

4. Marco teórico

4.1. El turismo en las pequeñas localidades: un gran desafío.

Generalmente, aquellas pequeñas localidades que no cuentan con recursos naturales y/o culturales de alta jerarquía o de típico consumo turístico, como lo son las playas, lagos, montañas, bosques ó grandes monumentos, obras artísticas, museos, entre otros, no se reconocen como *centros de atracción turística*, por el hecho de no tener esos recursos y también por no poseer una *cultura turística* en el lugar. Es por eso que generalmente se manifiesta como “impensada” la posibilidad de abrir otros caminos a las tradicionales economías -correspondientes en su gran mayoría al sector primario- y apostar hacia alguna actividad alternativa, como la turística.

Es muy frecuente que el lugareño, desde su posición, piense que “no hay nada para mostrar donde vive”, o que no existe algo que pueda interesar o motivar una visita. De esta forma, se estaría dejando fuera la posibilidad de buscar nuevos horizontes y apuntar hacia el turismo y la recreación, como nuevas formas de contribuir al desarrollo socioeconómico de estas comunidades. Es aquí donde se hace necesario sensibilizar a la población y generar conciencia acerca de los beneficios que puede aportarles dicha actividad.

Hoy aparecen distintos programas de desarrollo turístico, en los que se hace referencia a nuevos conceptos, como lo son *el turismo comunitario* o *el turismo en pequeñas localidades*. Lo que se busca es acercar a estas comunidades, la posibilidad de poner en valor aquellos recursos naturales y/o culturales con los que cuentan y así añadir valor a la economía local.

4.2. El turismo cultural: una oportunidad de desarrollo a nivel local.

“El turismo cultural es 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 y 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”. (Toselli, C., 2003:3)

Esta modalidad turística, es una buena oportunidad que se presenta hoy a aquellas pequeñas ciudades y pueblos que se encuentran en una situación social y económica de estancamiento y poco dinamismo, que desde hace ya tiempo manifiestan, a causa de los vaivenes de diversa índole que atravesó nuestro país.

La mayoría de los pueblos del interior del país han nacido, crecido y se han desarrollado de la mano del ferrocarril, siendo funcionales al sistema agro-exportador adoptado en el país hacia mediados del siglo XIX. Es así que, a causa de la crisis de este esquema de producción y al consecuente proceso de transformación originado, comienza a cambiar la situación de estas comunidades cuya existencia dependía de este modelo económico tradicional. De a poco estos lugares fueron quedando cada vez más fuera del sistema: aislados, despoblados, empobrecidos y sobre todo “olvidados”.

En la lucha cotidiana de éstos pueblos por subsistir, sus habitantes han ido buscando diversas actividades para diversificar sus economías y agregar valor a su producción. Es así que paulatinamente, el turismo se va posicionando como una actividad complementaria a las ya tradicionales de la zona.

Actualmente, son muchas las comunidades que lo están desarrollando y han descubierto que tienen mucho por mostrar, que tienen potencialidad y que cuentan con recursos valiosos dignos de ser expuestos. Muchas de ellas vienen apostando a lo que tiene que ver con su propia historia, con aquello que los identifica y diferencia, experimentando la vuelta a los orígenes y al reconocimiento de su propia cultura, es decir, a la *“revalorización del patrimonio local”*.

4.3. Consideraciones sobre el patrimonio.

“El concepto de patrimonio es amplio e incluye sus entornos tanto naturales como culturales. Abarca los paisajes, los sitios históricos, los emplazamientos y entornos construídos, así como la biodiversidad, los grupos de objetos diversos, las tradiciones pasadas y presentes y los conocimientos y experiencias vitales. Registra y expresa largos procesos de evolución histórica, constituyendo la esencia de muy diversas identidades nacionales, regionales, locales, indígenas y es parte integrante de la vida moderna. Es un punto de referencia dinámico y un instrumento positivo de crecimiento e intercambio. La memoria colectiva y el peculiar patrimonio cultural de cada

comunidad o localidad es insustituible y una importante base para el desarrollo no solo actual sino futuro". (ICOMOS, Carta Internacional sobre el turismo cultural. 1999:1)

Taramusco lo define de la siguiente manera: *"...es el conjunto de bienes naturales y materiales, así como de conocimientos que se han heredado de generación en generación y que el hombre en el presente tiene el poder de enriquecer y el derecho de usar y usufructuar."* (Taramusco, I., 1987:14)

Dentro de la Convención sobre protección del patrimonio mundial cultural y natural de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 17ª reunión celebrada en París en 1972, se definieron conceptualizaciones inherentes al **patrimonio cultural**, que lo considera como: *"los monumentos (obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia); los conjuntos (grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia); los lugares (obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas, incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etiológico o antropológico)"*. (ONU, 1972:2)

Según Fernández, G. y Guzmán, A. (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."*

También acerca de esta modalidad, Albanesi, P. y Pascale, J., (2006:2) sostienen que *"...todo tipo de bienes que conforman el patrimonio cultural y cuyo conjunto define la identidad de los pueblos, es considerado como un producto cultural. Los resultados de una cultura no son hechos disgregados y dispersos, conforman un sistema. De allí la necesidad de establecer que estos productos sean considerados como bien cultural (propuesta por la UNESCO). Los bienes culturales son objetos materiales o*

inmateriales asociados a tradiciones culturales; los bienes arquitectónicos son una parte de estos objetos tangibles.”

Forman parte del patrimonio cultural: el arquitectónico y el industrial. Albanesi, P. y Pascale, J., (2006:2) definen al **patrimonio arquitectónico** como *“el conjunto de bienes construídos que hemos heredado de nuestros ascendientes y que debemos conservar en el presente con el objeto de transmitirlo a las generaciones futuras. Este patrimonio constituye un valioso rasgo de nuestra cultura, lo cual por si solo resulta un único y válido motivo para pensar en conservarlo...”*

Estos autores expresan que *“la arquitectura es un bien cultural que forma parte del patrimonio de un pueblo y como tal lo identifica y representa. Las casonas, el rancherío, las calles, las plazas y todo lo que conforma y define una ciudad, son productos del hacer del hombre que ayudan a que este se identifique con su ciudad y con un lugar.”* (Albanesi, P. y Pascale, J. 2006:4)

Zingoni, J. M., (2001:2) sostiene que, *“la obra de arquitectura es el testimonio histórico acumulado y sedimentado de los modos de vida del hombre, no sólo de aquel que la concibió, sino de los que lo vivieron a través de los tiempos y le confirieron nuevos usos y significados simbólicos. Como documento histórico, la obra de de arquitectura manifiesta su evolución lineal de los valores de uso por parte de la sociedad y de las formas de pensamiento que ella le transfiere, a la vez que potencia las calidades presentes con el valor agregado de una comunidad histórico-cultural que solo se pierde por su destrucción física”.*

Respecto al **patrimonio industrial**, Ortega Valcarcel (1998:37) dice 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...”*

La importancia que hace al patrimonio cultural, radica principalmente en el valor que adquiere el mismo en su conjunto. Así lo ha entendido, por ejemplo la UNESCO, donde conceptualiza este término dentro del marco de la 19º Conferencia General llevada a

cabo en Nairobi en el año 1.976. Considera “**conjunto histórico o tradicional**, a todo grupo de construcciones y de espacios, inclusive los lugares arqueológicos y paleontológicos, que constituyan un asentamiento humano tanto en medio urbano como en medio rural y cuya cohesión y valor son reconocidos desde el punto de vista arqueológico, arquitectónico, histórico, estético o sociocultural.

En estos conjuntos, que son muy variados, pueden distinguirse en especial: los lugares prehistóricos, las ciudades históricas, los antiguos barrios urbanos, las aldeas y los caseríos, así como los conjuntos monumentales homogéneos, quedando entendido que estos últimos deberán por lo común ser conservados cuidadosamente sin alteración.” (UNESCO, 1.976)

Zingoni, J., (2001:2) manifiesta que “...la lectura del conjunto a escala urbana, no puede hacerse ya como sumatoria de inmuebles individuales, sino como la integración de los mismos. La valoración de cada obra jerarquiza el conjunto y se potencia dentro del mismo, por lo que es menester tener dos escalas de comprensión: la del conjunto en cuanto tal y la de la obra por si mismo actuando en consonancia con aquel.”

4.4. La revalorización del patrimonio.

Revalorizar espacios a través de diversas prácticas hoy es una tendencia que crece y que, poco a poco, se ha ido tomando como una muy buena iniciativa que aporta beneficios tanto sociales como económicos a las comunidades.

Aquellos espacios resultantes de actividades productivas, industriales u otras, que antes supieron ser el motor de desarrollo y progreso de las ciudades y que en muchos casos han quedado obsoletos y fuera de circulación por distintas razones, como malas administraciones, políticas desacertadas, entre otras, hoy tienen la posibilidad de ser reconvertidos otorgándoles nuevos usos dentro de la estructura urbana.

Vaquero M. y Pascale J., (2006:3-4) expresan al respecto que “...la reconversión de espacios industriales tradicionales en parques tecnológicos o espacios artísticos son un buen ejemplo de refuncionalización y aprovechamiento turístico recreativo por parte de los residentes y no residentes. Aparecen nuevos proyectos relacionados con grandes infraestructuras; de transporte (aeropuertos, terminales), museísticas, espacios para

manifestaciones culturales de gran valor simbólico, estadios deportivos, parques temáticos, palacios de congresos y convenciones, entre otros". También subrayan estos autores que la revalorización de dicho patrimonio cultural no sólo radica en un acto de restauración, sino que implica la necesidad de recuperar valores perdidos ó degradados a través de la historia.

De esta manera, surge como necesaria la posibilidad de contar con programas de intervención específicos para cada localidad y así contribuir a resaltar las individualidades propias del patrimonio que le otorgan identidad a cada una de ellas.

En este sentido, Bertonecello (2009:113) señala "*...es así como viejos espacios y constructos (patrimoniales o no), pasan a ser considerados como nuevos atractivos turísticos y a diferencia de cómo se pensaba la gestión local en el pasado, cuando lo viejo era visto como obsoleto, hoy lo viejo se reconvierte no solo en relación con su valor cultural como patrimonio, sino también como recurso económico, principalmente turístico*".

4.5. El rescate de la identidad local.

Es sabido que para lograr aceptación o conseguir éxito con cualquier producto, sea cual fuere su naturaleza, se hace necesaria su diferenciación dentro de la oferta, en efecto, se podrá así despertar interés en la demanda. Es por esta razón, que aquellos pequeñas poblaciones que se encuentran incursionando la práctica del turismo como una alternativa de desarrollo, para comenzar a *ganarse un lugar* dentro del mercado turístico, se hace necesario acudir a explotar aquellos factores que les otorgan autenticidad y originalidad, que los hace únicos y los diferencia de las demás comunidades, poniendo de relieve aquellas particularidades de su patrimonio.

Siguiendo esta línea, en el 5º Encuentro Regional de Icomos-Brasil, se manifiesta que, "*el significado de la palabra autenticidad está íntimamente ligado a la idea de verdad, es auténtico aquello que es verdadero, que se da por cierto, que no ofrece dudas. Los edificios y sitios son objetos materiales portadores de un mensaje ó argumento cuya validez, en un marco de contexto social y cultural determinado y de su comprensión y aceptación por parte de la comunidad, los convierte en patrimonio.*

Podríamos decir, en base a este principio, que nos hallamos ante un bien auténtico cuando existe una correspondencia entre objeto material y su significado.” (ICOMOS, Carta de Brasilia, 1995)

Es relevante que las comunidades también, apunten sus esfuerzos y trabajen en la producción de un *sello de originalidad* que se corresponda con lo propio, con aquello que los diferencia y que sobre todo les atribuya *identidad*; reflejado todo esto en su patrimonio. Al respecto, Arévalo, J. (2010:9) manifiesta que, *“la identidad es una construcción social que se fundamenta en la diferencia, en los procesos de alteridad ó de diferenciación simbólica. (...). El patrimonio de hecho no consiste en otra cosa que en la selección de los elementos y las manifestaciones más representativas de la realidad cultural de cada grupo social”*

*5. Antecedentes de
revalorización del
patrimonio ferroviario*

5. Antecedentes de revalorización del patrimonio ferroviario.

Debido a que son numerosos los lugares donde se han revalorizado espacios, edificios y maquinaria ferroviaria, se ejemplifica con aquellos casos más representativos, llevados a cabo en distintos niveles dentro del ámbito nacional. A modo de complemento, también se expone un caso de revalorización ferroviaria, desarrollado en el ámbito internacional.

5.1 Ámbito nacional

5.1.1. Revalorización de complejos ferroviarios en el Sudoeste Bonaerense.

En la actualidad, se ha acudido entre otras acciones, a la *refuncionalización* de las estaciones ferroviarias, asignándoles nuevos usos y generando así nuevas formas de organización social y participación ciudadana; su incorporación como *recurso turístico*, sumándolas a la oferta histórico-cultural de los pueblos; como así también, su utilización como *instrumento educativo*, permitiendo generar la apropiación del patrimonio cultural por parte de las comunidades locales.

Entre algunos ejemplos se encuentran:

- Municipio de Bahía Blanca: en la localidad de Ingeniero White, se llevó adelante un proyecto recreativo en el complejo del edificio de la Ex Usina Ferroviaria General San Martín, donde se destaca el museo ferroviario “Ferrowhite”, que funciona en las instalaciones del ex taller de la usina, y “La Casa del espía” la cual fuera la casa del gerente, en la que actualmente funciona un café temático.

- Municipio de Puan: en la localidad cabecera, la estación ferroviaria actualmente se encuentra habilitada como Terminal de Ómnibus y también en otras de sus dependencias, funciona una Oficina de Informes Turísticos y un restaurante.

En la localidad de Darregueira, la estación ferroviaria funciona como Oficina de Informes Turísticos y de Producción Municipal. Así también, dentro del predio ferroviario, se construyó un anfiteatro y una pista de patinaje para la realización de actividades recreativas.

En la localidad de Bordenave, la estación ferroviaria actualmente se encuentra habilitada como Terminal de Ómnibus.

En la localidad de 17 de Agosto, la estación ferroviaria es utilizada como sede del Cuartel de Bomberos. También existe una dependencia en la que funciona un museo.

▫ Municipio de Tres Arroyos: en la ciudad cabecera homónima, el edificio de la estación es utilizado como sede del Escuadrón de Caballería. Asimismo, la mayor parte del predio ferroviario es utilizado como espacio recreativo durante la Fiesta Provincial del Trigo, evento que se realiza anualmente en dicha ciudad.

5.1.2. Revalorización de maquinaria ferro industrial.

♦ *El tren cultural de la Provincia de Buenos Aires.*

Este es un proyecto que se desarrolló durante el año 2005. Sus responsables fueron el Instituto Cultural de Buenos Aires y la empresa Ferro-Baires.

El gobierno provincial al poner en marcha este emprendimiento, tuvo como objetivo principal hacer llegar a distintas ciudades del interior bonaerense, por medio del tren, una serie de actividades artísticas y culturales, que permitieran la revalorización de sus estaciones ferroviarias y que estas funcionaran como un punto de encuentro para los lugareños de cada una de las localidades.

El tren estuvo compuesto por seis coches temáticos - el coche titiritero; el coche cine; el coche biblioteca; el coche patrimonio y el coche café cultural.-, equipados todos con un soporte físico adecuado para el desarrollo de diversas actividades.

♦ *El tren cultural de Entre Ríos.*

Este es un proyecto que se inició en la ciudad de Entre Ríos en mayo del corriente año, dentro del Programa Identidad Entrerriana. Surge del convenio firmado por el Gobierno Provincial, Subsecretaría de Cultura de Entre Ríos y el Consejo Federal de Inversiones (CFI) -Organismo de promoción del Desarrollo Regional-, con el propósito de promover la revalorización de la identidad local, considerando que ésta se constituye como una herramienta fundamental para fortalecer vínculos entre los actores sociales y facilitar la participación ciudadana.

La acción programada, consistió en el reacondicionamiento de un ex vagón postal perteneciente a Ferrocarriles Argentinos, -el cual originariamente se utilizaba para el transporte de encomiendas y correspondencia a distintos puntos del país-, con el objeto de ponerlo en marcha como un “Centro Cultural Itinerante”, que recorre distintas

ciudades y pueblos entrerrianos, ofreciendo al público la posibilidad de disfrutar de diversas actividades artísticas (muestras, proyecciones, audiencias, entre otras).

Para lograr el objetivo se conformó un equipo interdisciplinario integrado por: empleados de la UEFER (Unidad Ejecutora Ferroviaria de Entre Ríos), quienes trabajaron en los aspectos técnicos y electromecánicos. Un grupo de arquitectos, artistas plásticos y artesanos, tuvieron a cargo el diseño interior y exterior del vagón; y comunicadores sociales, que llevaron a cabo la difusión de la actividad.

♦ ***El tren del recuerdo. Partido de Coronel Dorrego.***

Se ubica como un antecedente del arribo del tren de pasajeros al distrito de Coronel Dorrego, luego de años de cancelado dicho servicio. El motivo de este gran evento, se debió a la conmemoración del centenario (1891 -2 de diciembre- 1991) de la inauguración de las primeras estaciones ferroviarias del partido.

Así lo expresa el diario La Nueva Provincia, en su edición del día domingo 1º de diciembre de 1991: (*Anexo I.2*)

“En una fecha muy cara a los sentimientos de tres comunidades, se conmemorará hoy el centenario de la creación de las estaciones Irene, Aparicio y San Román del ex Ferrocarril Sud.

Los festejos oficiales se realizan bajo la coordinación de la comuna dorreguense.

El programa dará comienzo en San Román, con la llegada del denominado “Tren del Recuerdo”, gestionado por las autoridades municipales ante Ferrocarriles Argentinos.

El acto se realizará en la plazoleta del ferrocarril, con la presencia del intendente municipal, dr. Osvaldo Aníbal Crego; el titular del Consejo Deliberante, dr. Pedro Testani; abanderados y delegaciones de establecimientos educacionales.

Tras la presentación de las banderas de ceremonia, se izará el pabellón patrio y a continuación se entonará el Himno Nacional.

También se procederá al descubrimiento de placas recordatorias, a la bendición del mástil y de la ermita y a la imposición del nombre Centenario a la plazoleta.

Mientras tanto el Centro Social Valenciano hará una exposición de fotos y recuerdos.

Para las 10.30 se prevé la partida del tren que trasladará la comitiva hasta Aparicio. Se calcula su llegada para las 12.30.

Previamente, a las 11.30, se oficiará una misa de campaña y posterior suelta de palomas.

Tras el arribo del tren a Aparicio, en la plaza 2 de diciembre se izará la bandera patria. También serán entonadas las estrofas del Himno Nacional y se descubrirá un monolito y placas recordatorias, imponiéndose nombres a las calles de la localidad.

A las 13, se servirá un almuerzo popular en el Club Rivadavia.

A las 16, se desarrollará un desfile cívico y a su finalización se producirá el traslado de autoridades, de la comitiva y del público asistente hacia Irene. La llegada del “Tren del Recuerdo”, a su última etapa de la jornada, esta prevista para las 18.

Los actos se llevarán a cabo en la plazoleta central con el izamiento de la bandera, entonación del Himno Nacional, descubrimiento de placas, e imposición del nombre “El Recreo” al lugar.

Luego de las palabras alusivas, será servido un vino de honor, dando por finalizado el programa oficial de los actos del día.”

5.2 . Ámbito internacional.

5.2.1. *El tren del bicentenario en Santiago de Chile.* (Anexo 1.2)

En adhesión a los doscientos años de historia de este país, desde la ACCPF (Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario), se organizó en el mes de septiembre del presente año, un evento que llevó el nombre de “El Tren del Bicentenario”.

Se trató de un servicio ferroviario especial, que ofreció a los pasajeros poder trasladarse desde la Estación Central de Santiago al Puerto de San Antonio, en una antigua locomotora a vapor, permitiendo revivir emociones y vivencias del siglo pasado. Lo que se buscó con esta salida, fue rescatar las tradiciones nacionales, en el marco de las celebraciones del bicentenario.

Es de destacar además, que el tren contó con coches que son “patrimonio histórico”, como el coche video, bar, comedor, salón, entre otros.

El servicio estuvo dirigido al público en general, con un valor económico de acuerdo a la clase preferencial.

6. Marco histórico

6.1. Etapas de desarrollo del sistema ferroviario nacional. Influencia en el partido de Coronel Dorrego.

6.1.1. Los medios de transporte predecesores.

“Muchos años habrían de transcurrir antes de que el camino de hierro se extendiera por todos los confines de la patria y el tren como símbolo de la urgencia que reclamaba la civilización para sentar las bases del progreso, desplazara a aquellos primigenios elementos de comunicación, acortando enormemente las distancias”.(La Voz del Pueblo., 1984:36)

Lejos de hoy han quedado aquellos rudimentarios vehículos que supieron utilizar los viajeros en el siglo XIX para trasladarse fronteras adentro en nuestro país. No era tarea fácil, sino más bien arriesgada, ya que debieron lidiar con toda clase de peligros que se presentaban en la época, como lo era el constante instigo del indígena y elementos de mal vivir que acechaban por el desierto de la llanura pampeana.

La movilidad en aquel tiempo estuvo salvada por las primitivas *carretas*, que eran tiradas por bueyes y compuestas por dos enormes ruedas y una caja entoldada. Al respecto Wright comenta que éstas fueron *“...no muy distintas del rancho o choza nativa, montadas sobre ruedas inmensas”* (Wright, W. 1980:19)

“Siguieron con su marcha lenta a los conquistadores y marcaron las primeras trazas de camino, aventurándose audazmente por las regiones desérticas llevando su cargamento de víveres, armas y municiones, para regresar con su carga de sal para los saladeros de Buenos Aires y los primeros puntos del país que entraban en el cauce de comercialización. Conducidas por gauchos sufridos y valientes, arrostraban éstos toda clase de peligros sin temor por sus vidas. Cubrían así el largo trayecto hasta los fortines, pulperías y estancias, formando convoyes o tropas de carretas, como se decía entonces”. (La Voz del Pueblo., 1.984:36)

Habrían de sucederle los grandes *carros* de cuatro ruedas, tirados por diez ó más caballos, los cuales fueron necesarios en el momento en que la producción cerealera demandó mejores medios de transporte. Estos rodados -cuya vigencia se mantuvo hasta

la década de 1.930- realizaban caminos cortos, a lo sumo hasta la estación ferroviaria o hasta el puerto.

A medida que la línea de fortines fue avanzando y posibilitando cubrir mayores distancias con menores riesgos, comenzaron a aparecer las **galeras**, destacándose éstas por ser un medio más veloz para realizar largos recorridos. A propósito, Kahrs. A.,² recuerda, “...era una especie de carruaje cerrado con ventanillas, que transportaba de cuatro ó cinco personas, tirado por tres ó cuatro caballos. Sus pasajeros debían andar armados, ya que temían la resistencia de los indios”. (Kahrs, A., 2010)

“La galera era una verdadera Arca de Noé. En ella iban: el estanciero rico, el gaucho pobre, solo ó con la familia, el presidiario con sus grillos y los vigilantes que le custodiaban (...) Sus grandes ruedas cuando el tiempo era lluvioso, dejaban marcas como si fueran dos grandes surcos de arado en los caminos y en los campos que cruzaba. Cuando el tiempo era bueno dejaba en pos de sí una enorme polvareda, con la que anunciaba de lejos su presencia. ” (Rögind, W., 1.937:36)

Las empresas de mensajerías

Entre las más importantes que circularon dentro de la provincia de Buenos Aires, desde 1.856 en adelante, se encuentran las “Mensajerías Argentinas”, quienes partían dos veces por mes desde Buenos Aires hasta Tandil, Ranchos, Lobería, Bahía Blanca y Patagones. Y la empresa que tuvo más incidencia en el partido de Coronel Dorrego fue “La Protegida de los Estancieros”, que realizaba el recorrido de Tres Arroyos a Bahía Blanca, uniendo negocios, pulperías y estancias del distrito. (*Figura 1*)

Es importante señalar que la aparición del ferrocarril en la zona, no produjo de inmediato la desaparición de los medios de transporte utilizados hasta el momento, sino que más bien, supo propiciar la aparición de nuevas empresas de mensajería, complementando las comunicaciones ferroviarias.

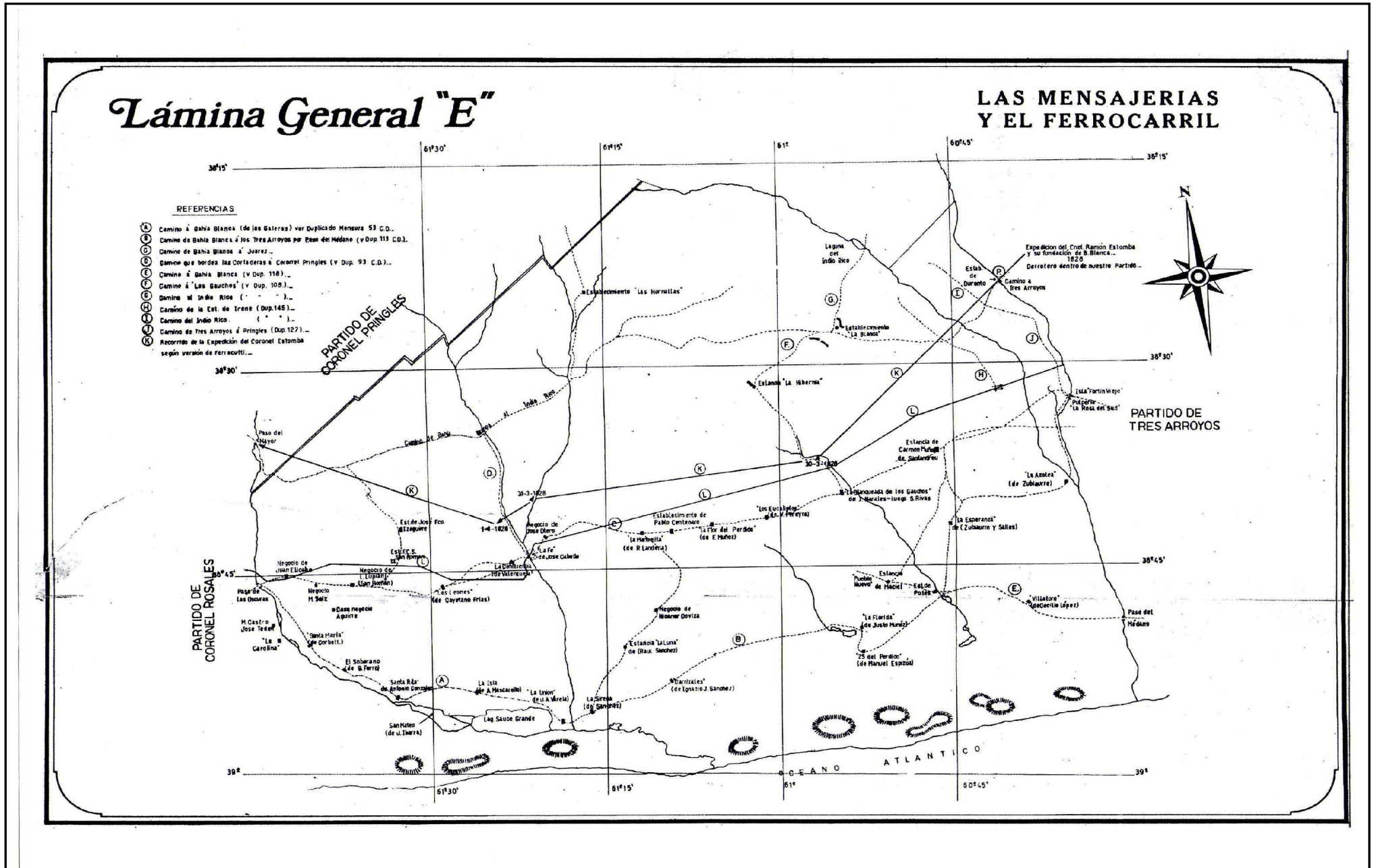
A partir de octubre de 1.894 se establecieron dos nuevas líneas en combinación con el Ferrocarril del Sud. Una de ellas - línea interna del partido dorreguense-, iniciaba el

² Ex empleado ferroviario entrevistado.

recorrido desde la estación San Román a la estancia La Sirena y la otra línea, realizaba el trayecto desde la estación San Román hasta Coronel Pringles.

Con el transcurso del tiempo fueron surgiendo cada vez más mensajerías, es así que en el año 1.899 aparece “La Protectora de los Estancieros”; en 1.900 “El Mensajero”, uniendo Coronel Dorrego con el Divisorio; y “La Vasconia” que partía desde un hotel dorreguense y llegaba a otro de la localidad de Coronel Pringles.

Figura 1
 Recorrido de las mensajerías. Partido de Coronel Dorrego.



Fuente: Funes, D. 1976.

6.1.2. El advenimiento del ferrocarril: gran baluarte del proyecto nacional liberal.

Contexto político nacional

“La historia de los ferrocarriles en la Argentina no es simplemente la historia de un medio de transporte. Es parte de la historia política argentina”. (López, J., 1991:149)

La industria del ferrocarril, comienza a desarrollarse al mismo tiempo en que se consolidaba la unión nacional. Fue una de las herramientas fundamentales y más eficaces para la tarea de hacer surgir una República Argentina, que se encontraba con el conjunto de sus provincias anarquizadas. Asimismo, fue un gran aporte en la construcción de una sociedad moderna, sobre las estructuras coloniales que pervivieron durante casi tres siglos de dominación española y años de guerras civiles sobre el territorio.

La introducción de los ferrocarriles comenzó a cambiar la Argentina. La primera fase de desarrollo tuvo lugar entre 1.854 y 1.880, durante las presidencias liberales de Justo José de Urquiza, Bartolomé Mitre, Domingo Faustino Sarmiento y Nicolás Avellaneda.

Éstos, se esforzaron por brindar paz y estabilidad a la República y fijaron como primordial objetivo el de construir una nación, bajo un nuevo modelo económico y político.

Específicamente el ferrocarril fue visto como aquella fuerza transformadora que conduciría al país hacia el camino del progreso y la evolución. A propósito, Juan Bautista Alberdi, en su obra “Bases y puntos de partida para la organización política de la República Argentina”, expresa de la mejor manera el sentimiento de sus compatriotas liberales, sosteniendo, *“El hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos. Los congresos podrán declararla una e indivisible; sin el camino de fierro que acerque sus extremos remotos, quedará siempre divisible y dividida contra todos los decretos legislativos”.* (Alberdi, J. B., 1852:86)

A lo largo de los respectivos períodos presidenciales de estos líderes, se efectuaron escasas obras ferroviarias. Sin embargo, tomaron medidas de Estado que necesariamente debían preceder a cualquier programa ferroviario en gran escala que se encarase.

Hacia 1.862, unificada la nación, ni bien Mitre asume la presidencia, se abocó a la tarea de convencer a los responsables de los intereses foráneos en el país, de que construyeran ferrocarriles en el ámbito nacional.

Diversas circunstancias en el contexto europeo, especialmente en Gran Bretaña, facilitaron los propósitos de Mitre. Por un lado, este país hacía poco tiempo que había ingresado en la etapa de librecambismo y por el otro, Argentina también desarrolló esa misma política, -decretada en la Constitución de 1.853-.

Entre sus acciones más destacadas, Mitre preparó a la Argentina para recibir la afluencia de los capitales extranjeros.

6.1.3. La evolución del transporte ferroviario.

Primer línea férrea.

La misma se construye en el año 1.857 bajo la iniciativa local de una sociedad de argentinos, con el nombre de la “Sociedad del Camino de Fierro de Buenos Aires al Oeste”. Sus integrantes más notables fueron los señores Jaime Lavallol e hijos, Mariano Miró, Manuel de Guerrico, Bernardo Larroudé, Norberto de la Riestra, Adolfo Pratt y Daniel Gowland. El recorrido comprendió unos diez kilómetros, desde Buenos Aires (Plaza Parque), hasta San José de Flores.

“El 29 de agosto de 1.857, se inauguraba el ferrocarril al son de trompetas en presencia de las autoridades locales. El gobierno contribuyó con trescientos mil pesos fuertes para sufragar los gastos de la inauguración, sin lo cual no hubiera sido posible llevarla a cabo.” (Coleman, A., 1.949:658)

La primera locomotora, material rodante y las vías que utilizó el Ferrocarril del Oeste provinieron de Inglaterra. Al respecto Wright expone “...una tradición popular afirma que la primera locomotora que rodó sobre los rieles de la compañía, La Porteña, era una veterana de trocha ancha de la guerra de Crimea, construida originalmente para servir en un ferrocarril británico en la India (...). Ya radiada de servicio los ingleses la vendieron a la compañía como chatarra”. (Wright, W., 1980:34)

Los capitales extranjeros.

Las empresas que invirtieron en los ferrocarriles de nuestro país, fueron en su mayoría de origen inglés y en menor medida, francesas.

“En la Argentina, casi toda la red ferroviaria se estableció en el periodo 1880-1916 recurriendo al Estado a la inversión externa y en particular a la británica, para llevar a cabo sus propios proyectos”. (Grippe, S. B., 1998:151)

Durante la primera mitad del siglo XIX, Inglaterra había experimentado las consecuencias inmediatas de la industrialización. Al respecto Ortiz, R., comenta que este país habiendo sido un exportador de productos agropecuarios, ninguno dependió hacia 1.880, tanto como él del exterior para asegurarse materias primas. Su gran condición de país poseedor de la más importante flota de vastos yacimientos carboníferos, hierro y de un fuerte vínculo comercial con nuestro país, - en cuyas extensas y fértiles praderas se daban las condiciones necesarias para neutralizar su déficit alimenticio-, explica que una vez alcanzada la organización institucional a partir de 1.853, conviniese orientar inversiones hacia la industria ferroviaria. Ella coincidía simultáneamente con la necesidad que tenía la Argentina del litoral de acercarse al interior de su territorio resolviendo por medio de esa industria, los problemas de tráfico.

“Los rieles partieron, pues, en busca del desierto. El país tenía sus campos vírgenes aún; los cultivos abastecían apenas a su escasa población; un reducido transporte se hacía al ritmo de la vida pastoril; no existían por lo tanto, ni la urgencia, ni el volumen que hubieran aconsejado prescindir de la carreta y de la diligencia. Contrariamente a lo que ocurrió en Europa, donde el tráfico circulaba encauzado sobre definidas corrientes y donde existían ya establecidos y en funcionamiento otros medios de tracción, a los cuales el ferrocarril no había sino perfeccionado, entre nosotros los rieles iban a poblar y a cultivar; iban a facilitar la extracción de una riqueza en potencia.” (Ortiz, R., 1.946:21)

Los capitales ingleses, en un principio, invirtieron en la construcción de dos de los principales ferrocarriles: el Ferrocarril Central Argentino, quien obtuvo la concesión del gobierno nacional en septiembre de 1.862, para unir Córdoba y Rosario. Y casi simultáneamente, a sólo dos meses, el Ferrocarril Sud, que obtiene el permiso para tender el trazado férreo desde Buenos Aires a Chascomús.

6.1.4. El Gran Ferrocarril del Sud: motor del progreso del territorio bonaerense.

“Sólo el ferrocarril puede hacer de dos parajes separados por quinientas leguas, un paraje único. Ellos son o serán a la vida local de nuestros territorios interiores lo que las grandes arterias a los extremos inferiores del cuerpo humano, manantiales de vida.” (Alberdi, J. B., 1852:86)

Rögind, W., manifiesta que la compañía inglesa Gran Ferrocarril del Sud de Buenos Aires, *“...marchó al unísono con el progreso del país, siempre en los puestos de vanguardia, demostrando su absoluta fé en los destinos del pueblo nuevo. La historia de este ferrocarril es así un reflejo exacto y fiel de la historia económica y social del Sud de la Provincia de Buenos Aires; sus destinos están íntimamente ligados y toda obra grande o pequeña, insignificante o trascendente que en esta parte del territorio argentino se realice, llevará siempre asociado el símbolo popular del Ferrocarril Sud.”* (Rögind, W., 1937:8)

Desde su fundación,³ el Ferrocarril del Sud fue considerado un modelo de muy buena administración. López, J., comenta que los directivos de dicha compañía -cuya mayoría ya poseía experiencia en el rubro ferroviario desde que iniciaron su actividad en la Argentina-, siempre dirigieron a la empresa hacia la obtención del mayor rendimiento y beneficio posible. Mantuvo una posición muy diferente por ejemplo a la del Ferrocarril Central Argentino, que una vez construída su línea principal, no extendió más vías por casi veinte años, dedicándose por un lado al gran negocio de la explotación de tierras que la generosa subvención les había otorgado y por otro, recibía las cargas que conseguían otros ferrocarriles, como el Andino y el Central Norte.

“El ferrocarril del Sud, trató siempre de buscar el mejor negocio ferroviario, construyendo los ramales de la forma más rentable (siempre y cuando la presión del gobierno se lo permitiera), eliminando la competencia de otros medios de transporte, impidiendo la intromisión de otros ferrocarriles en su zona y administrándose prudentemente. Una vez desarrollada buena parte de lo que sería su red, emprendió a su vez, actividades conexas, a fin de asegurar mayor tráfico al ferrocarril, como fueron los emprendimientos en torno a Bahía Blanca”. (López, J., 1991:149)

³ La compañía es fundada en 1.862 por Edward Lumb como “Buenos Aires Great Southern Railway” (BAGS), siendo su primer gerente general el señor Edward Banfield.

Kahrs, A. (2010) desde su experiencia como empleado de la compañía, manifiesta que durante la administración inglesa de los ferrocarriles, siempre primó el orden y la excelente administración. Así lo expresa, “...se fijaban hasta en el más mínimo detalle. Todo funcionaba bien, es así que se llevaban 400 mil pesos oro anual...”

Ramales Ferroviarios del partido de Coronel Dorrego.

La gran importancia de las localidades cerealeras de Tres Arroyos y Coronel Dorrego, motivó a los directivos del F. C. del Sud a extender el ramal ferroviario que hasta 1.890 terminaba en la primera de éstas poblaciones, considerando que era fundamental la salida de la producción agrícola hacia el puerto de Bahía Blanca.

“La Empresa del Sud, que por ley del 4 de Junio de 1.889 fue autorizada para cerrar el circuito de la red entre Tres Arroyos y Bahía Blanca, procedió, sin pérdida de tiempo y dentro de los plazos establecidos en el contrato respectivo, a efectuar los estudios y presentar los planos, que fueron aprobados el 1º de Agosto de 1.889.

Según los términos de la concesión, las obras de esta extensión deberían quedar terminadas para el 27 de Febrero de 1.891, pero debido a dificultades que la compañía no pudo salvar, se encontró en la imposibilidad material de terminar las obras en el plazo fijado”. (Rögind, W., 1937:169)

Las causas que explican la demora, fueron por un lado las vicisitudes ocasionadas por algunos juicios de expropiación de tierras que debieron efectuarse y por otro, las grandes dificultades que se les presentaron a los técnicos e ingenieros que actuaron en la construcción de los puentes y terraplenes de los ríos Sauce Grande y Las Mostazas, debiendo así modificar el sistema de edificación y aplicar trabajos especiales. Por éstas razones, la empresa solicita una prórroga, que le es concedida, para la terminación de la línea, hasta el 31 de diciembre de 1.891.

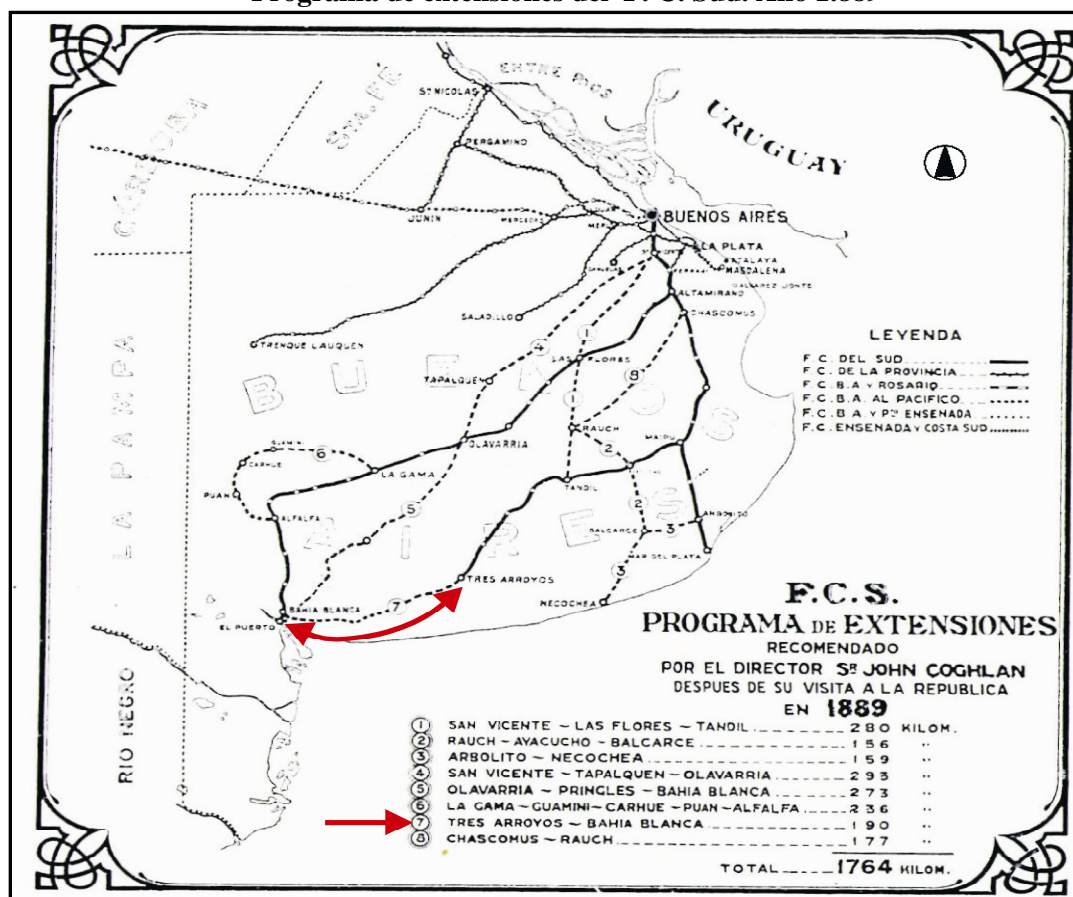
Todo estaba preparado para que la inauguración del ramal se llevara a cabo el día 1º de diciembre de 1.891, pero por cuestiones de fuerza mayor, se posterga hasta el día 2 del mismo mes. Funes, enuncia el momento de la inauguración, citando unas líneas del conocido diario de la época El Porteño, expresando, “*El esfuerzo y las esperanzas de todo un sector de la población del sur bonaerense vé cristalizada sus esperanzas y anhelos. Parte desde Bahía Blanca la locomotora “Sauce Grande”, llevando el tren*

inaugural, cinco vagones profusamente embanderados, conduciendo cuarenta pasajeros de primera y segunda.” (Funes, D., 1973:186)

▫ **Línea “Tres Arroyos- Bahía Blanca”**

Este ramal se habilita al servicio público, como se ha dicho anteriormente, el 2 diciembre de 1.891, incluyendo como primer estación ferroviaria a la de Micaela Cascallares del partido de Tres Arroyos; las estaciones del partido de Coronel Dorrego, Irene; Aparicio; Las Mostazas (luego, Coronel Dorrego); y la de San Román. Se completa el ramal con las estaciones de Bajo Hondo, perteneciente al partido de Coronel Rosales y Grümbein de Bahía Blanca. Como así también, se construyeron edificios para oficinas, cargas y telégrafo; y veinticuatro puentes, siendo los de mayor porte los que se ubican sobre la línea del arroyo Las Mostazas y los ríos Sauce Grande y el Quequén Salado.

Figura 2
Programa de extensiones del F. C. Sud. Año 1.889

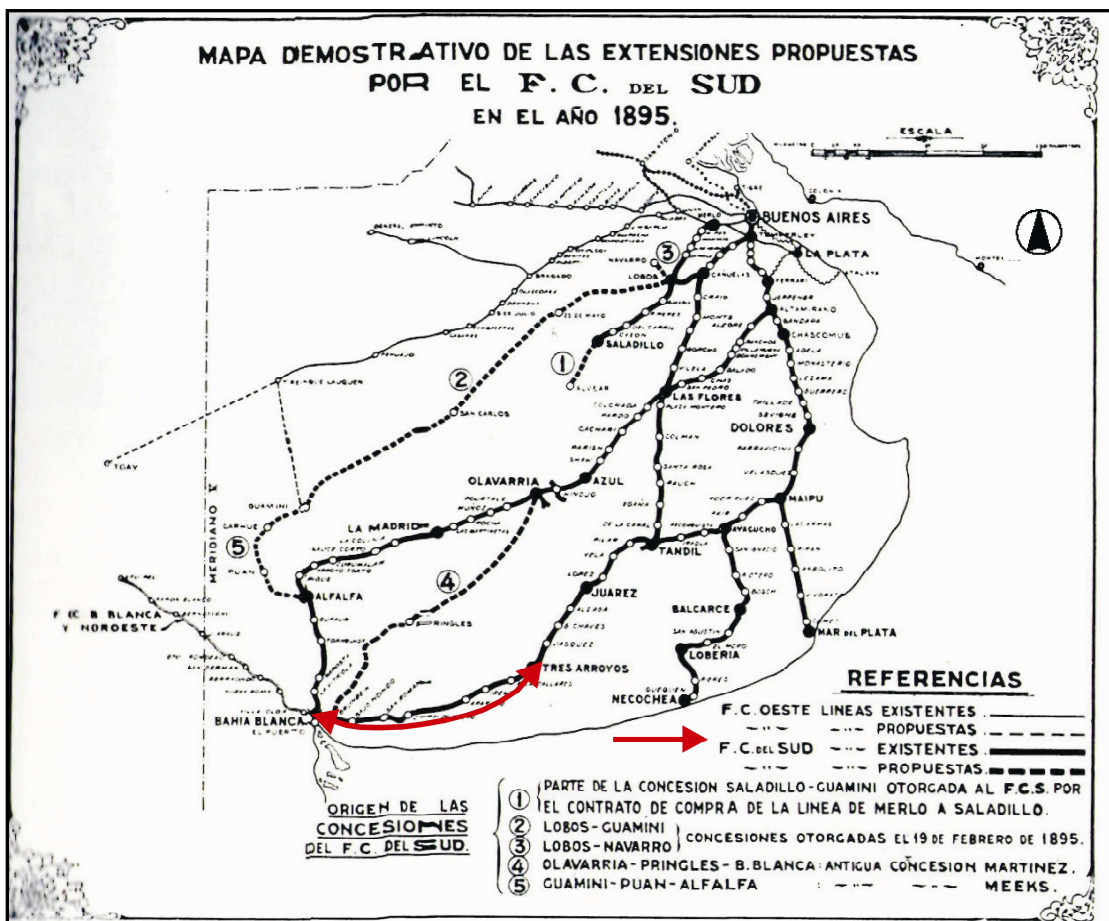


Fuente: RÖGIND, W: 1937

En el mapa de la *figura 2*, es posible apreciar el programa de extensiones presentados por la empresa Ferrocarril del Sud, con la propuesta de los nuevos ramales a concretarse. (Los trayectos aparecen en líneas punteadas).

Es incluido como futuro ramal, el de Tres Arroyos – Bahía Blanca (7), siendo esta la vía que uniría al distrito de Coronel Dorrego al tendido férreo.

Figura 3
Programa de extensiones del F. C. Sud. Año 1.895



Fuente: RÖGIND, W: 1937

En el mapa de la *figura 3*, la empresa Ferrocarril del Sud expone los tendidos férreos ya concretados.

Es posible apreciar en las referencias de este mapa, que la vía Tres Arroyos-Bahía Blanca ya figura como “línea existente”. En la misma, aparecen los nombres de las estaciones intermedias (Micaela Cascallares -partido de Tres Arroyos-; Irene, Aparicio, Coronel Dorrego y San Román - partido de Coronel Dorrego-; Bajo Hondo, del partido de Coronel Rosales y Grümbein de Bahía Blanca.

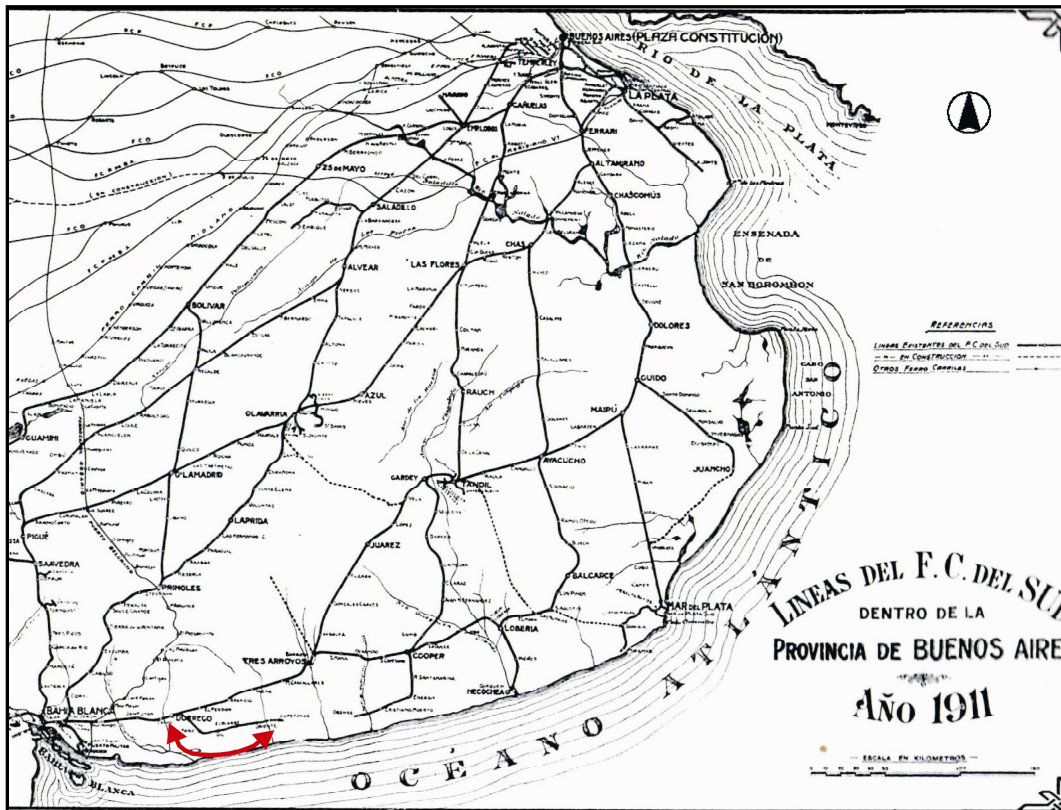
Para el año 1901, se construye dentro de este ramal, la estación “El Perdido” (luego F. Meeks y más tarde, José. A. Guisasola) necesaria, por el movimiento agrícola que en esa zona se originaba. Y en septiembre de 1908, se inaugura también otra estación que sería la última en construirse dentro de esta vía, que fue la de Calvo.

▫ **Línea “Coronel Dorrego- Defferrari”**

El tendido de este ramal se lleva a cabo el 14 de diciembre de 1.911, comprendiendo las estaciones ferroviarias de Faro, Gil, Zubiaurre y Oriente.

Es importante aclarar que la estación Defferrari, inicialmente llevó el nombre de estación Cooper, razón por la cual en el siguiente mapa, la misma aparece con tal denominación.

Figura 4
Líneas del F. C. Sud. Año 1911



Fuente: RÖGIND, W: 1937

▫ **Línea “Coronel Dorrego- Juan. E. Barra”**

El tendido de éste ramal se lleva a cabo el 1° de diciembre de 1.929, siendo el último que se construye dentro del partido de Coronel Dorrego. Comprendió las estaciones de El Zorro y Nicolás Descalzi. (No se ha encontrado documento cartográfico).

Sucesos anecdóticos relacionados al transporte en el distrito.

A modo anecdótico, son dignos de ser mencionados dos hechos vinculados al transporte, que tuvieron trascendencia en el partido y que de alguna manera, dejaron una huella en su historia.

“El cobro de peaje a las galeras”

Armando Kahrs, ex empleado ferroviario que prestó sus servicios a la empresa F. C del Sud, en el distrito de Coronel Dorrego, trae a la memoria un hecho que arroja un dato muy importante -el que funciona como un antecedente al cobro de peaje- ocurrido en el Arroyo Las Mostazas. Así lo expresa:

“El bolichero que se encontraba atendiendo al negocio ubicado cercano al arroyo, había colocado una cadena para detener el paso y así cobrarles diez pesos a las galeras para atravesar el arroyo”. (Kahrs, A., 2010)

Funes, D., también desarrolla este acontecimiento al mayor detalle y lo hace exponiendo un fragmento del diario “El Porteño” (del 16 de octubre de 1890), el cual dice: *“...nos consta de una manera segura y positiva que el sr. Joaquín Linares, uno de los dueños de la Casa de comercio denominada “La Oriental” y que se encuentra establecida sobre el Arroyo Las Mostazas, del Partido de Coronel Dorrego, está incurriendo en un abuso incalificable, que perjudica a los intereses del vecindario de dicho punto.*

El señor Linares cree, que por el mero hecho de haber mandado a arreglar un paso del arroyo, de difícil acceso, está autorizado a objeto de cobrar lo que se le antoje, esto es, a su sabor y capricho, erigiéndose así, una especie de señor feudal.

Ejemplo al canto: al señor Borelli, empresario de la línea de Mensajerías a Tres Arroyos, le ha obligado a abonar una mensualidad de 10 pesos moneda nacional, para que pueda servirse del paso a que nos referimos, en donde por otra parte existe una cadena para evitar que alguien lo atravesase sin abonar el “derecho” impuesto por el señor Linares” (Funes, D., 1973:184)

“El primer coche restaurante”

Este relato es revelado por el señor Arturo Coleman en su libro “Mi vida de ferroviario inglés en Argentina”, en el que narra un hecho transcurrido en inmediaciones de la vía Tres Arroyos- Bahía Blanca, en cercanías a la Estación Las Mostazas (la que luego pasaría a llamarse Coronel Dorrego), el que se convierte en el puntapié inicial de lo que luego sería el valorado servicio de coche restaurante a bordo. Así lo expresó el autor:

“Para que los escasos pasajeros comieran durante el viaje, se abrió una pequeña fonda a mitad de camino, detrás de la estación Las Mostazas (ahora Coronel Dorrego), donde el tren demoraba 25 minutos para que los pasajeros cenaran. Pronto hubo que cerrar el negocio por lo mal atendido que estaba y fue entonces que la empresa arregló para que se sirviera de comer en el mismo tren.

Se colocó una cocina económica en un furgón de encomiendas y el mismo guarda preparaba dos platos únicos, que se componían de bifés con huevos y salchicha de Oxford, importada en latas, también con huevos, pan, queso, café y una botella de vino francés. Este era el menú permanente y puedo asegurar que este servicio improvisado resultó muy práctico y fue muy apreciado. Entiendo que fue esta la primera vez que se sirvieron comidas calientes en los trenes de pasajeros, es decir, mucho antes de que se estableciera el servicio de coches restaurantes, cesando entonces el primitivo, tan eficiente como económico, que había sido implantado en el trayecto de Tres Arroyos a El Puerto”. (Coleman, A., 1949:36)

6.1.5. La crisis del capital privado.

Fueron varias las causas que motivaron la decadencia económica de los ferrocarriles y que luego influyeron de manera decisiva en que las empresas extranjeras (en su mayoría británicas), enajenaran sus negocios por completo al Estado Argentino.

En los años 1.929 y 1.930, las compañías debieron afrontar los fuertes gastos relacionados con conceder mejoras al personal ferroviario, como: suba de sueldos, cargas sociales y otras obligaciones. Se suma a esto, la baja cotización del peso argentino, el aumento del precio del combustible y la implantación de impuestos a la renta, -en momentos en que los precios de los productos básicos se mantenían bajos-.

Hacia 1.939, cuando estalla la Segunda Guerra Mundial, se vive un ambiente de desorganización general y el combustible para las locomotoras subió en forma vertiginosa. Al respecto Coleman. A., se refiere a la tensa situación que atravesaba exclusivamente el Ferrocarril del Sud, expresando: *“Una muestra de la paralización de los transportes, se tuvo en el tráfico de hacienda por la línea de éste ferrocarril, que bajó de un millón a 50 mil cabezas. Además había depositadas en las estaciones, puertos y chacras, alrededor de 1.700.000 toneladas de cereales, en su mayor parte trigo, sin poderse exportar por falta de bodegas.”* (Coleman, A., 1.948:589)

En 1.947, pierde vigencia la ley 5.315, llamada *Ley Mitre*, significando ésto el vencimiento de una forma oficial de protección que se había mantenido entonces para con las empresas privadas. Entre otros privilegios dictaminados por dicha ley, se encontraron: la exención de impuestos, franquicias aduaneras, suscripción de acciones, regalo de tierras, préstamos de dinero, entre otras. (Cfr. Ortiz, R. Pág. 48)

La creciente competencia con del transporte carretero

“Los ferrocarriles que habían sustituido a los vehículos a sangre en los caminos de tierra, se veían a su vez enfrentando la competencia de los rodados, sobre caucho, en las carreteras asfaltadas, con lo cual se probaba, una vez más, que nada hay nuevo bajo el sol y que el pasado se repite, aunque cambiado ó mejorado”. (Coleman, A., 1948: 584)

Esta rivalidad entre el ferrocarril y el automotor, como lo sostiene éste autor, se había manifestado en todas partes del mundo, exactamente igual que en la Argentina, por lo que se trató de coordinar ambos sistemas de transporte, no destruyendo al antiguo, ni trabando la acción progresista del nuevo. Es así que esta coordinación no estuvo en manos de empresas privadas, sólo la autoridad del Estado Argentino se encontraba facultada para establecerla.

El mejoramiento paulatino de las carreteras y los caminos en todo el país, permitieron el gran desarrollo del transporte automotor, estimulado no sólo por los poderes públicos sino también por las empresas importadoras de vehículos motorizados y de combustible líquido, en su mayoría de capital norteamericano, que se convirtieron en rivales de los ferrocarriles en el transporte terrestre, sin estar sujetos a ninguno de los obstáculos y obligaciones que regulaban la actividad ferroviaria.

Coleman, resalta que gran parte de los nuevos caminos que iban abriéndose, en vez de unir el interior con las vías férreas, se trazaron “paralelos” a ellos, superponiendo así los dos sistemas de transporte y a una distancia de escasos metros.

Cuando sobrevino la competencia severa del automotor, sumada a los efectos de la crisis que se vivía por entonces, las empresas extranjeras adoptaron enérgicas medidas económicas internas, como la drástica reducción de los gastos de conservación y renovación del material rodante y solicitaron al gobierno argentino amparo y protección contra su temible competidor. En tal sentido, en 1931 se gestionó la sanción de una Ley General de Coordinación de los Transportes Nacionales, pero la misma tuvo un tratamiento demasiado tardío. *“La sanción de la ley se produjo a cuatro años y medio de distancia cuando el vehículo automotor ya se había enseñorado de los caminos construidos a costa de la comunidad, comprometiendo la suerte de los ferrocarriles”*. (Beltrame, J., 1.946:48)

Coleman, concluye en que, *“...con un meditado aumento de tarifas, la coordinación del tráfico por carreteras y la prolongación de las disposiciones contenidas en la Ley 5.315, llamada Ley Mitre, hubiera sido posible nivelar los balances del Ferro Carril Sud y de las restantes empresas del riel y sortear los tiempos difíciles, pero nada de ello se hizo ni se intentó siquiera”*. (Coleman, A., 1.948:577)

6.1.6. La nacionalización.

“Creciendo, con el andar del tiempo, en población y en riqueza, la República Argentina debía sentirse mayor de edad. Si en el pasado, la hija, ya capaz de valerse por sí misma, no necesitó la tutela de la Madre Patria, la gloriosa España y rompió los lazos políticos y de dependencia que a ella la sujetaban (...), idéntica cosa debía acontecer, a su hora, en el terreno de lo material. La política económica de tipo colonial, vale decir, integrada por el aporte de capitales extranjeros al país, destinados a explotar sus posibilidades, debía dar paso a una independencia económica nacional que otorgara al Estado la explotación y dirección de sus propios recursos, utilizando, si fuera necesario, los capitales extranjeros, pero no dependiendo de ellos.”. (Coleman, A., 1.948:598)

La transferencia de los ferrocarriles extranjeros, tuvo lugar el día 28 de febrero de 1948, quedando así el Gobierno Argentino, bajo la conducción del líder Juan Domingo Perón, como absoluto poseedor de dicho capital.⁴

Desde 1943, Perón, como jefe del Departamento de Trabajo, apuntó sus esfuerzos para conseguir el apoyo de los gremios ferroviarios, los cuales eran los grupos laborales mejor organizados del país -La Fraternidad y la Unión Ferroviaria-. Wright expresa al respecto que, *“...durante casi medio siglo estos gremios habían propugnado la nacionalización de la actividad ferroviaria. Hacia la década de 1940 se opusieron ardientemente a los capitalistas extranjeros de quienes pensaban que explotaban a los trabajadores argentinos”.* (Wright, W., 1980:216)

Perón, como doctrinario de la justicia social, en numerosas ocasiones forzó a las compañías ferroviarias extranjeras a mejorar las condiciones de vida de los trabajadores, mediante una serie de beneficios como lo fue el aumento de los salarios, el pago de aguinaldo, seguros y otros beneficios de índole social. Como así también impulsó la construcción de clínicas y hospitales para los empleados ferroviarios y sus familias.

Desde su elección como presidente en febrero de 1946, Perón puso bien en claro que se proponía la nacionalización de los ferrocarriles de propiedad inglesa. En parte lo hizo

⁴ Cfr. Coleman, A. Decreto N° 5789. Pág. 595.

para recompensar el apoyo que había obtenido de los obreros ferroviarios en su candidatura, ya que había prometido una mayor participación en la dirección de los ferrocarriles. Wright, manifiesta al respecto que, Perón tenía otra razón para nacionalizarlos: quería llenar el papel de libertador de la economía del país.

La compra de los ferrocarriles aumentó considerablemente la popularidad del líder peronista entre las clases trabajadoras. Las masas obreras habían apoyado abiertamente durante décadas, la adquisición de los ferrocarriles de propiedad privada. El 12 de septiembre de 1945, la Confederación General del Trabajo (CGT), lanzó una proclama a favor de la nacionalización de los ferrocarriles y en 1946 los gremios ferroviarios aprobaron resoluciones similares. Cuando en febrero de 1947 el gobierno anunció la compra directa, dichos grupos, efectuaron demostraciones públicas para expresar su júbilo y dar las gracias a Perón.

Poco tiempo después de producida la adquisición de los ferrocarriles, los críticos manifestaron que la gran suma de dinero empleada en la misma, hubiese estado mejor gastada si el gobierno hubiera apuntado al mejoramiento de los ferrocarriles en vez de su adquisición, ya que el material rodante de los ingleses se encontraba desgastado. Otros calificaron al mismo, de mantener un “estado decrepito”, debido a que habían trabajado casi cincuenta años y algunas locomotoras más de setenta. Se creyó que el gobierno pudo haber utilizado dicho dinero para comprar locomotoras nuevas y demás maquinaria industrial. Wright expresa al respecto que, “...parecía que la compra convenía más a la economía británica que a la Argentina (...). La mejor prueba de que la Argentina no hizo un buen negocio es que los ingleses parecen completamente felices con él.” (Wright, W., 1980:305)

Este último autor, considera que la compra de los ferrocarriles tuvo un resultado “devastador”, significando el retiro de las inversiones europeas y el agotamiento de las reservas de capital que la Argentina había obtenido durante los años de la guerra.

Por otra parte, la administración pública de los ferrocarriles presentó importantes fallas. Así lo expresa Kahrs, A., (2010), “Cuando en 1948 se nacionalizan los ferrocarriles en Argentina, durante la primera presidencia de Perón, se nota un gran cambio en cuanto a la organización y dirección de la empresa. A diferencia de la

administración inglesa, el gobierno argentino ya en el primer año de explotación obtuvo pérdidas. Además fue notable, la incorporación de gran cantidad de empleados públicos en diversas áreas de la empresa estatal...”

En 1949 se reconfiguró el mapa ferroviario argentino, al tiempo que nombres de próceres fueron impuestos a las distintas líneas férreas: General Roca (al ex ferrocarril del Sud), General San Martín, Belgrano, Sarmiento, Urquiza y Mitre.

6.1.7. La regresión de la red ferroviaria.

Políticas de racionalización.

“Irrumpe la civilización del petróleo. Ya no es Gran Bretaña la potencia hegemónica, sino los Estados Unidos. En materia de transportes la tecnología de punta ya no es el ferrocarril, el nuevo reino corresponde al automotor (...) Lo que no le correspondía funcionalmente hablando, era eliminado”. (Roccatagliata, J., 1987:40)

El período comprendido entre 1958 a 1980, puede bien ser denominado como de “*regresión de la red ferroviaria*”, en donde se instala una política de desmantelamiento del ferrocarril, cierre de ramales, levantamiento de vías, clausura de estaciones y talleres, supresión de los servicios y disminución del personal. Se consideró al ferrocarril como un sistema de transporte perimido que originaba déficit e ineficiencia.

El gobierno de turno, por ese entonces al mando del presidente Arturo Frondizi, entendió al transporte ferroviario como una actividad “obsoleta” y apuntó hacia una reducción drástica del sistema, estableciendo acciones en coordinación con el Banco Mundial (Plan Larkin). Según Camilión, O. (1999:37) “...este fue uno de los puntos probablemente más discutibles, con la perspectiva de nuestro tiempo, de las propuestas económicas de Frondizi”. Este autor también señala que, efectivamente se levantaron 4.000 kilómetros de vías, mientras que el plan del gobierno apuntaba al desmantelamiento de 20.000 kilómetros. Y en lo que respecta a la planta laboral de la empresa Ferrocarriles Argentinos -que comprendía un total de 280.000 empleados públicos-, se redujo dicha cifra hasta en un cuarenta por ciento.

Como consecuencia de estas políticas de estado, dentro del partido de Coronel Dorrego, a partir de la década del sesenta, el ramal “Coronel Dorrego-Defferrari” (Vía Faro-Oriente) fue levantado definitivamente. Y dejó de funcionar el servicio de trenes de pasajeros en todo el distrito, quedando habilitado únicamente para el transporte de cargas pesadas, el ramal “Coronel Dorrego-Juan. E. Barra” (hasta mediados de la década del ochenta) y el ramal “Coronel Dorrego-Tres Arroyos” (vigente hasta el presente).⁵

Reestructuración del sistema y privatizaciones.

Durante el gobierno de Carlos S. Menem, el sistema ferroviario fue sometido a una política de “reforma estructural”, que afectó a los servicios públicos del país.

Dromi, J., (1990:1) manifiesta que la empresa estatal evidenciaba males como “...*déficit, falta de rentabilidad, decadencia tecnológica, desinversión, debilitamiento del sector prestacional, ineficiencia en los servicios y altos costos operativos*”.

La postura que se manifestó por entonces aludía a que la empresa Ferrocarriles Argentinos, denotaba un marcado desmejoramiento en los servicios de carga y de pasajeros, acarreado importantes pérdidas y altos costos que se traducían en un gasto muy difícil de solventar con los ingresos percibidos por dicha empresa.

El Estado propone una política de transformación del sistema ferroviario, que permitió el acceso de los inversionistas privados, con el propósito de mermar el déficit al que se había llegado mediante una política nacional que se consideró por entonces ya perimida. En efecto, se dictó el “Decreto Plan 666/89” (*Anexo 2.1*), que estableció los lineamientos de la política a la que se acataría.

Para alcanzar el objetivo propuesto, se diseñó un “Plan Estratégico de Reestructuración” que afectó el servicio de carga, mediante el otorgamiento de concesiones al sector privado para la explotación total del sector, obligándolo al cumplimiento de las tareas de mantenimiento de la infraestructura, material rodante, equipos, así como de la operación técnica, administrativa y comercial. Respecto al personal, se plantea adecuar los planteles ferroviarios, para dotar a la empresa de mayor

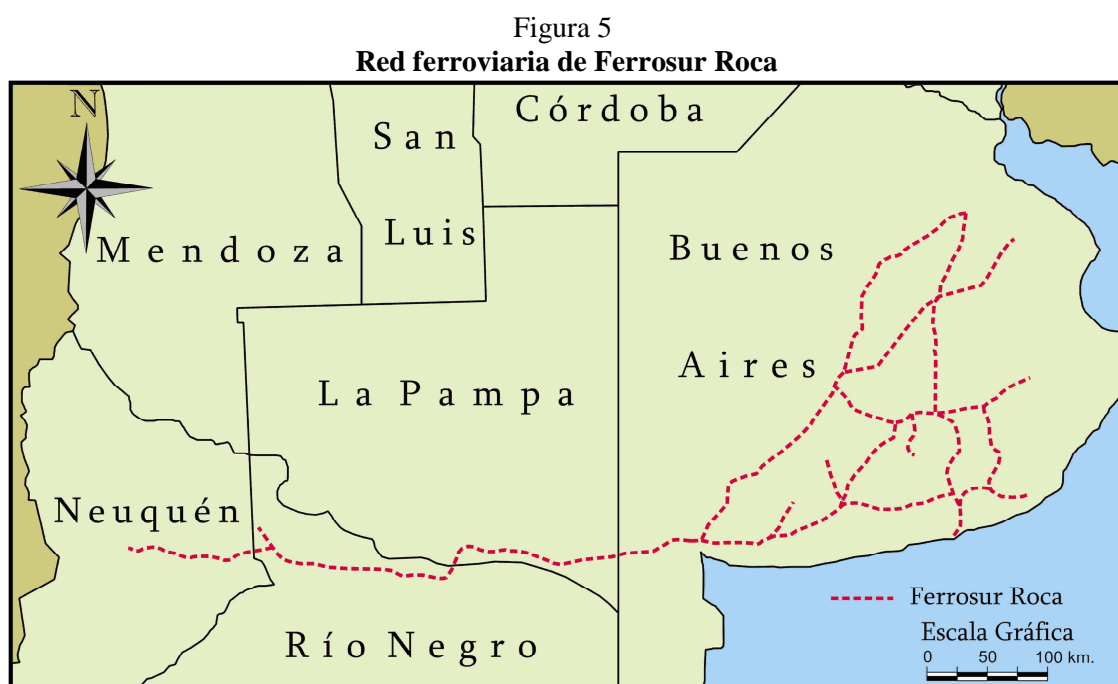
⁵ Información extraída del Álbum del Centenario de Coronel Dorrego y de testimonios de habitantes del distrito.

competitividad y productividad. En cuanto al material rodante y los talleres, las necesidades de equipos de los concesionarios serían atendidos con la flota de Ferrocarriles Argentinos y los talleres, se entregarían en concesión.

En lo que respecta al partido de Coronel Dorrego, la línea General Roca, en el año 1.992 pasa a manos del concesionario Ferrosur Roca S. A. (*Anexo 2.2*)

En la actualidad, dicha empresa, mediante sus 3.150 kilómetros de vías, es el operador ferroviario de cargas que une los principales polos productivos del sur y sudeste de la provincia de Buenos Aires, del norte de la provincia de Río Negro y de la provincia de Neuquén, con la Capital Federal y el Gran Buenos Aires.

Las principales localidades de origen/destino son: Cañuelas, Azul, Olavaria, Tandil, Quequén, Bahía Blanca, Choele Choel, Allen, Cipoletti, Neuquén, Plaza Huincul Y Zapala.

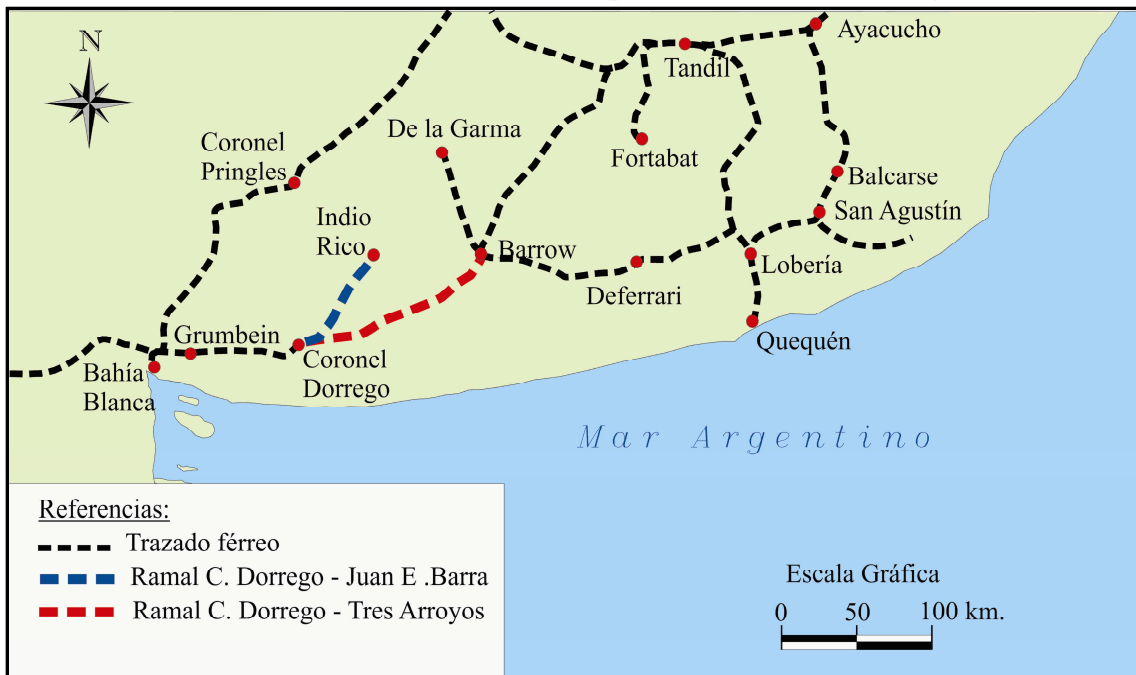


Fuente: elaboración propia, en base al mapa de Ferrosur Roca S.A. 2004.

Ferrosur Roca transporta todo tipo de mercaderías, como por ejemplo: cereales, cemento, fertilizantes, yeso, polietileno, soda cáustica, carbón de petróleo, combustible, sal, entre otras. Siendo la carga de cereales, la única que opera en el distrito dorreguense. Para la misma se utiliza el tipo de unidad rodante “tolva cerealera”.

Es importante señalar que esta empresa posee un sistema de “arrendamientos”, mediante el cual alquila a los clientes, aquellos espacios abiertos o galpones de las estaciones, existentes a lo largo de su red. Con respecto a dicho sistema, en algunas de las localidades rurales del distrito dorreguense, el mismo es implementado con empresas acopiadoras de cereales.

Figura 6
Ramales de Ferrosur Roca en el partido de Coronel Dorrego



Fuente: elaboración propia, en base al mapa de Ferrosur Roca S.A. 2004.

El ramal Coronel Dorrego - Juan E Barra, se encuentra concesionado por la empresa, aunque en la actualidad no se utiliza para ningún tipo de transporte. El ramal Coronel Dorrego-Tres Arroyos, es el único que explota la empresa dentro de la jurisdicción del partido dorreguense, para el transporte de cereales.

En cuanto a los edificios de las estaciones e inmuebles afines, algunos de ellos se encuentran cedidos en comodato -por intermedio de la Municipalidad- a diferentes instituciones y particulares de las localidades del distrito.

7. Análisis

7.1. Caracterización del área de estudio.

7.1.1. Reseña histórica⁶.

“La creación de Coronel Dorrego, respondió a necesidades concretas de quienes ya poblaban la zona, que libres de la amenaza de las hordas salvajes, reducidos y confinados los indios en el sur, pujaban por sumarse al orden civilizador, en legítimo afán de progreso”. (La Voz del Pueblo., 1987:7)

La seguridad que en gran medida brindó la Campaña del Desierto, así como las posibilidades de progreso que ofrecía la región, motivaron a que se gestara la creación de un nuevo partido, independiente de Tres Arroyos.

Fue por iniciativa de los diputados Ramón Santamarina, Alberto Diana, Cecilio López y por Alberto Lartigau -quien presidía el Senado Bonaerense y era uno de los pobladores asentados en la zona comprendida por los ríos Quequén Salado y Sauce Grande en el año 1887-, que se presentó al gobernador Máximo Paz, la inquietud de crear un nuevo partido en aquella región, a fin de establecer un poblado intermedio entre Bahía Blanca y Tres Arroyos. Al mismo tiempo, se impulsaba un proyecto para establecer centros agrícolas en el ámbito provincial.

Es por ello, que el municipio de Coronel Dorrego fue creado por Ley 1.979, sancionada el 14 de octubre de 1887 y promulgada el 29 de diciembre de 1887.

La vida institucional del distrito tiene sus inicios en “La Fé”, una casa de negocios de propiedad del señor José Cabello, ubicada sobre las márgenes del arroyo Las Mostazas, a cinco kilómetros de lo que posteriormente fue el Centro Agrícola de Coronel Dorrego y ciudad cabecera del distrito. En este lugar, además de establecerse la primera corporación municipal, funcionó una comisaría, la posta oficial de Correos Nacionales y también una parada de galeras.

Debido a la carencia de espacio físico y en respuesta a la búsqueda de un lugar más apropiado, en el año 1.888, la oficina municipal se traslada al domicilio particular del titular de dicha comisión, señor Guillermo Aranda, quien es autorizado por el gobierno provincial bonaerense para dicha misión.

⁶ Datos extraídos de la página web del Honorable Consejo Deliberante de Coronel Dorrego.

7.1.2. Características geográficas.

7.1.2.1. Localización.

La ciudad cabecera del partido de Coronel Dorrego está localizada geográficamente a los 38° de latitud sur y 60° de longitud oeste, al sur de la provincia de Buenos Aires.

El distrito cuenta con una superficie de 5.818 km², limitando al oeste con los partidos de Coronel Rosales y Coronel Pringles, al norte con Coronel Pringles, al este con Tres Arroyos y al sur con el municipio urbano de Monte Hermoso y el Mar Argentino.

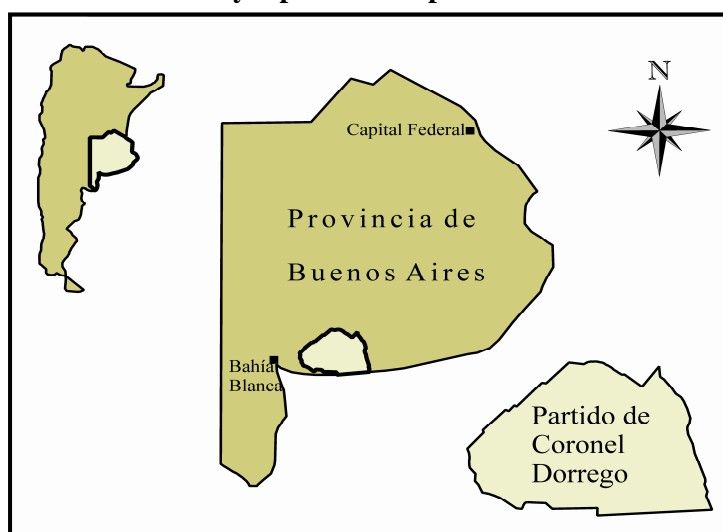
Sus límites naturales son, al este el Río Quequén Salado y al oeste el Sauce Grande.

La ciudad de Coronel Dorrego es sede de la administración municipal. La misma está ubicada en el centro del partido y a una distancia de 100 km. de Bahía Blanca, 101 km. de Tres Arroyos y a 597 km. de Buenos Aires.

Las localidades del distrito son: Coronel Dorrego (12.033 habitantes); El Perdido (986 habitantes); Aparicio (131 habitantes), San Román (61 habitantes), Oriente (2.080 habitantes), Balneario Marisol (41 habitantes). Y de carácter eminentemente rural: Calvo, Irene, Faro, Gil, Zubiaurre, El Zorro y Nicolás Descalzi. (**Figura 8**)

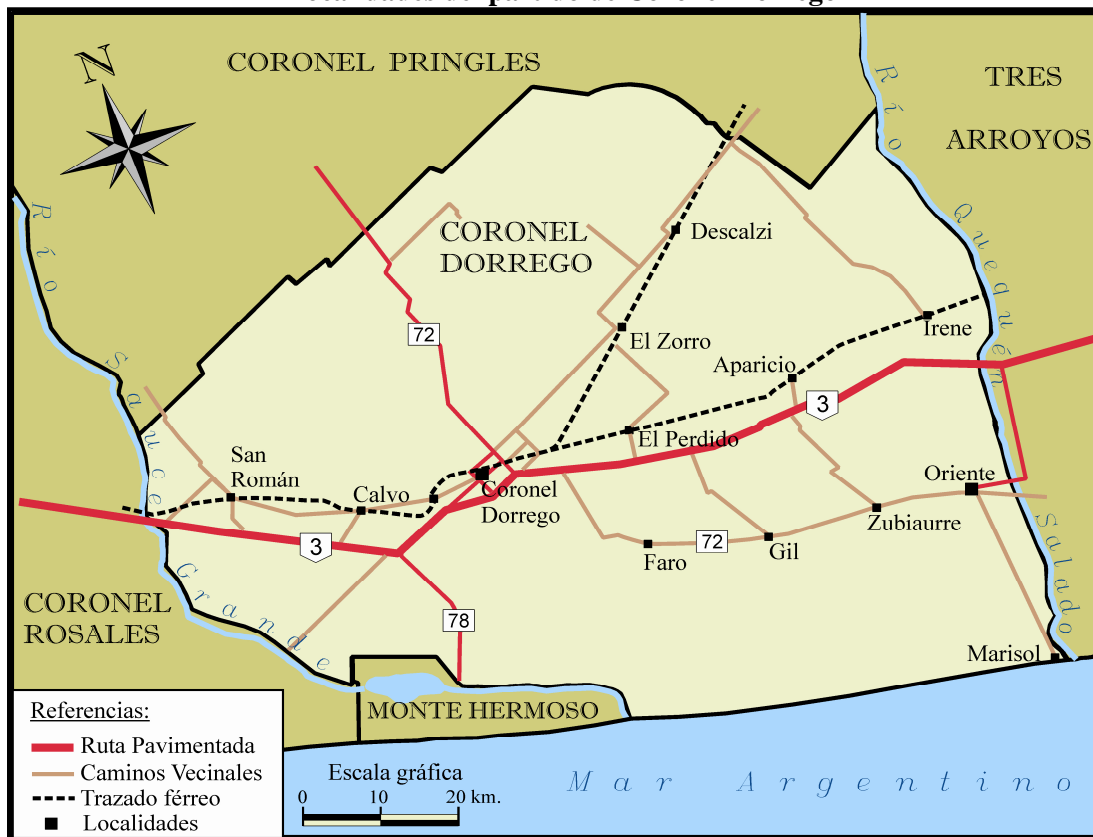
El total de la población del partido es de 16.522 habitantes. (INDEC, 2001). Y la densidad poblacional es de 2.84 habitantes / km².

Figura 7
Localización relativa y específica del partido de Coronel Dorrego



Fuente: elaboración propia.

Figura 8
Localidades del partido de Coronel Dorrego



Fuente: elaboración propia, en base a mapa de la Municipalidad de Coronel Dorrego.

7.1.2.2. Aspectos físicos.

Presenta un clima templado con estaciones bien marcadas. La temperatura media anual es de 14.6° C y el promedio de precipitaciones es aproximadamente de 800 milímetros anuales.

En cuanto a la dirección de los vientos, predominan los provenientes del cuadrante sur-suroeste, con alternancia de viento norte.

La red hidrográfica está representada por los ríos Sauce Grande y Quequén Salado y los arroyos de las Cortaderas, Las Mostazas, Los Gauchos, Indio Rico, Los Leones, El Zanjón, entre otros.

Desde el punto de vista geomorfológico, es un área llana con una suave ondulación hacia el oeste y una moderada pendiente hacia el mar, determinando el desarrollo de una red hidrográfica exorreica que asegura el normal escurrimiento de los excesos de agua.

Sobre el litoral marítimo, se destaca la presencia de dunas costeras y de cuencas endorreicas que, en los sectores más deprimidos, originan lagunas permanentes y

temporarias. En este sentido, se destacan las lagunas El Toro, La Yegua, La Blanca y La Salada.

7.1.3. Estructura económica.

Sector primario

Como principal actividad económica en el distrito se encuentra la producción agrícola ganadera, siendo, los suelos, la extensión de los territorios y el clima de gran aptitud para su desarrollo.

Se encuentra como actividad rural predominante la agricultura, destacándose los cultivos de trigo, cebada, avena, maíz, soja, sorgo y alpiste. Luego, se ubica la ganadería, siendo el mayor volumen de producción el de la cría bovina, luego la ovina y en menor medida la porcina.

Como segunda actividad de importancia, se encuentra la producción apícola. La misma abastece al mercado local como también al mercado externo.

Otra actividad que ha tenido un considerable crecimiento, es la olivicultura. Dicha producción se facilita por las óptimas condiciones climáticas y los suelos que permiten la obtención de una materia prima de excelencia, que es reconocida a nivel mundial. El 80% de dicha producción es destinada a la exportación.

Debido a la gran importancia de la actividad, se constituyó la Cámara Olivícola del Sur, “Sur Oliva”, a través de la cual, Coronel Dorrego representa a la provincia de Buenos Aires en la Federación del Olivo Argentino (F.O.A).

Sector secundario

La industria en Coronel Dorrego, se desarrolla dentro de la ciudad en el Sector Industrial Planificado (SIP). Componen este predio, una fábrica de material apícola, otra de molienda de maíz, el frigorífico municipal y una sala de extracción de miel.

Sector terciario

La actividad comercial, es desarrollada por pequeños establecimientos minoristas, los cuales abastecen de artículos de primera necesidad e insumos agrícola- ganaderos a la población. Como así también existen cooperativas, centros acopiadores de cereales y bancos.

Las conexiones de transporte de pasajeros se dan a través de ómnibus de media y larga distancia; combis que realizan servicios urbanos, de media y larga distancia y taxis que efectúan principalmente servicios urbanos.

El turismo, se destaca como una actividad todavía incipiente en el partido, pero que ha adquirido un impulso importante en este último tiempo desde diversas acciones llevadas adelante por el municipio.

La oferta turística se compone de los siguientes atractivos:

- ♦ Balneario Marisol: pequeña villa turística, de extensas playas y naturaleza agreste. Es un ámbito propicio para el descanso y las actividades recreativas.

Dentro de las actividades que pueden realizarse se encuentran: la pesca, circuitos turísticos, safaris fotográficos, deportes de aventura, entre otros.

Se accede por la Ruta Nacional N° 3, al km. 533. Luego, tomar el desvío de la Ruta Provincial N° 72, hasta la localidad de Oriente. Desde aquí, se deben transitar 22 km. hasta la costa por camino entoscado.

- ♦ Río Quequén Salado: denominado originariamente por los indígenas como “Mulpunleufú”, que significa Río del Mosqueador o Río de Sangre.

En su recorrido hasta el Mar Atlántico, va creando a su paso imponentes barrancas y vistosas cascadas que hacen a la belleza inigualable de este paisaje. También es característica la presencia de cangrejales que conforman la variada fauna de invertebrados que habitan el lugar, junto con otras especies de aves, como patos, flamencos, cisnes, gaviotas, entre otros.

Los parajes que pueden visitarse a lo largo del río son, los de tipo: “*histórico-culturales*” (el Molino de las Rosas; el Puente viejo o represa; el Puente de la Ruta N° 3; el Puente Nuevo; y los de tipo “*naturales*”: Cascada Cifuentes; La Cueva del Tigre; Cascada Mulpunleufú; El Vimar y La Boca).

También la pesca constituye una actividad de gran importancia en el río. Posee una gran riqueza ictícola, constituida por diversos ejemplares como lo son: corvinas, rayas, dentados, bagres, pejerrey, mojarras, anchoas, entre otras.

Dentro de las actividades recreativas que se ofrecen, se encuentran: caminatas, safaris fotográficos, avistaje de aves, tirolesa y rappel, canotaje, campamentismo y caravanas.

- ♦ Lagunas: se ofrecen servicios turísticos, tales como: alquiler de embarcaciones, alojamiento y gastronomía.

- ♦ Turismo rural: en un marco de hospitalidad y la simpleza de la vida de campo, se brinda una gran cantidad de servicios, vinculados al agroturismo. Entre ellos se destacan: “*el circuito de los olivares*”, ofrecido por distintas estancias, que brindan al turista la posibilidad de observar los procesos de producción y paseos por las plantaciones del olivo.
Otra posibilidad, la constituyen las “*actividades recreativas en establecimientos rurales*”. Se ofrecen: paseos en carruaje, cabalgatas, juegos ecuestres, caza y pesca, avistaje de aves, gastronomía y alojamiento.

- ♦ Acontecimientos programados:
 - Concurso de pesca a la pieza mayor: llevada a cabo en el Balneario Marisol, en el mes de enero.

 - Fiesta provincial del olivo: llevada a cabo anualmente en la ciudad de Coronel Dorrego en el mes de abril. Se realizan diversas actividades tales como: concurso de platos, charlas, muestras de artesanos y espectáculos artísticos.

 - Fiesta de la primavera: se lleva a cabo en el mes de septiembre en la mayoría de las localidades del distrito. Entre las actividades que se realizan se destacan la elección de la reina y espectáculos musicales.

 - Fiesta de los inmigrantes: tiene lugar en la ciudad de Coronel Dorrego en el mes de septiembre. Se desarrollan actividades culturales como espectáculos, danzas tradicionales y platos típicos, de las distintas colectividades de españoles, italianos, alemanes, holandeses, daneses, sirio libaneses y paraguayos.

 - Exposición agrícola- ganadera, industrial y comercial de la Sociedad Rural: tiene lugar en la ciudad de Coronel Dorrego en el mes de septiembre. En la misma se presentan stands, muestras, juras de ganadería, espectáculos, juegos ecuestres, gastronomía típica, entre otros.

- Fiesta provincial de las llanuras: llevada a cabo en el mes de octubre en la ciudad de Coronel Dorrego. Se realizan actividades tradicionales tales como cabalgatas, destrezas criollas, jineteadas, espectáculos folklóricos y desfiles.
- Fiesta del aniversario del partido de Coronel Dorrego: se realiza el 29 de diciembre en la ciudad de Coronel Dorrego. Dentro de los festejos se encuentran los espectáculos al aire libre, cantantes y fuegos artificiales.

7.2. Arquitectura ferroviaria del partido de Coronel Dorrego.

Las redes infraestructurales, propias del transporte ferroviario, generaron una arquitectura necesaria que funcionó como apoyo logístico de las mismas, que albergó las actividades de mantenimiento, carga, descarga, maniobras, estacionamiento, escalas intermedias y alojamiento del personal adscrito.

Las estaciones ferroviarias edificadas en Argentina en el siglo XIX, formaron parte de una arquitectura destinada a la producción y al transporte, correspondiendo al período constructivo conocido como el de “La Arquitectura de los Ingenieros”, en donde las construcciones, llevadas a cabo en su mayoría por empresas inglesas, estuvieron más ligadas a lo funcional que a lo estético y la lógica con la que se operaba fundamentalmente era “utilitaria”. Para las mismas, se siguieron los principios de la estandarización y la construcción en serie, mediante sistemas de prefabricación y montaje en seco, con materiales procesados industrialmente, muchos de ellos importados.

Con respecto a las estaciones ferroviarias del partido de Coronel Dorrego, es dable destacar que se caracterizan por representar un estilo “auténtico”, propio de las pequeñas estaciones rurales, con líneas de simpleza, modestia y pocos elementos decorativos, diferenciándose claramente de otras de mayor importancia en la región, - como es el caso de la segunda estación construida por el Ferrocarril del Sud en Bahía Blanca-, que presenta una composición, que incorpora elementos academicistas franceses.

Existe un valor agregado, que enriquece al conjunto arquitectónico ferroviario dorreguense, dado por la presencia de los puentes. Entre ellos, se destacan los majestuosos puentes del río Sauce Grande y del arroyo Las Mostazas, por sus importantes características constructivas y dimensiones.

7.2.1. Complejos ferroviarios.

7.2.1.1. Categorías de análisis.

Con el objeto de analizar de manera integral el modelo de complejo ferroviario adoptado por la empresa constructora⁷, se plantea una modalidad de abordaje basada en tres categorías de estudio -que van desde lo general a lo particular-, a los efectos de lograr una completa comprensión del tema de investigación.

Con respecto a la primera categoría de análisis *-implantación del complejo ferroviario-*, se busca ubicarlo en el espacio geográfico, con el objeto de observar la dominación que ejerce en el mismo y para visualizar la localización y disposición de cada una de las unidades constructivas (o inmuebles) que constituyen la totalidad del predio, detallando también las razones de su ubicación y funcionalidad dentro del sistema de producción.

La siguiente categoría, *-características individuales-* tiene como propósito presentar la composición de cada uno de los complejos ferroviarios de las localidades del distrito, mediante un análisis más detallado y específico, descrito en una ficha de relevamiento que incluye datos de ubicación, construcción, implantación, historia, fotografías y observaciones generales de las unidades edilicias.

En la última categoría de análisis, *-detalles constructivos-* se estudian las estaciones ferroviarias de cada ramal y los elementos constructivos que predominaron en las mismas, detallando su composición, considerando el tipo de materiales utilizados y las técnicas constructivas empleadas.

En lo que respecta a los puentes, se realiza una caracterización propia de cada uno de ellos y se describen los detalles constructivos que presentan.

⁷ Gran Ferrocarril del Sud.

7.2.1.1. 1. Implantación.

Figura 9
Implantación del modelo de complejo ferroviario. Estación Coronel Dorrego



Fuente: Google Earth. 2004.

En esta carta imagen, se puede observar la localización del “complejo ferroviario” en el espacio, la ubicación de cada uno de los elementos ó unidades constructivas que lo componen y su interrelación. Esto responde al carácter de funcionalidad que presentó el sistema ferroviario, primando sobre los demás aspectos.

“Las características de la localización espacial de las empresas han sido aspectos que llevan a pensar que las propias implantaciones de la colectividad, constituyeron una tendencia a generar amplias fundaciones de territorios dominados por capital y estética propia”. (Zingoni, J.1996:33)

El predio ferroviario estuvo integrado por: el edificio de la estación, casa del jefe (ubicada lindante a la estación pero sin comunicación interna); baño de hombres; conjunto de viviendas de peones ferroviarios; casa del auxiliar y cambistas; cartelería; tanque y tomas de agua; talleres, galpones, embarcadero; trazados férreos; señales, maquinarias de desvío y tendidos telegráficos.

A los efectos de obtener una mejor vista de cada una de las edificaciones que componen el conjunto, se analiza la figura 9 en tres sectores: *figura 10; figura 11; y figura 12.*

La ubicación de cada una de las unidades constructivas que componen el conjunto ferroviario, fue puramente estratégica. Comenzando por la *estación* (1), permaneció paralela al tendido férreo, de manera que arribado el tren se posibilitaba allí toda la actividad de ascenso y descenso de pasajeros (andén). Sobre un lateral de la misma, se ubicó la *casa del jefe de estación* (2), en donde habitaba con su familia.

Es muy característica también, la ubicación de los baños: por un lado se encuentra la *sala o baño de señoras* (3), contigua a la sala general y *el baño de hombres* (4), separado del edificio.

Un aspecto que se destaca es la *señalética* (5), utilizada como elemento indicativo en el espacio. Este es un claro ejemplo en donde se vislumbra la gran organización y el detalle que primó sobre todas las cosas.

Se encuentran, los dos nomencladores principales con el nombre de la propia estación, los cuales se ubicaron a ambos extremos de tal edificio. Como así también se hallan dispuestos, carteles de distintos tamaños sobre el exterior del edificio. Por ejemplo la cartelería de la sala general, de la sala de señoras y sala del jefe, entre otros. Se suman a estos, los carteles de las señales y de aviso de la empresa ferroviaria.

Las *viviendas de los peones ferroviarios* (6), se situaron a pocos metros de la casa del jefe de la estación y a veces también cercana a la casa del auxiliar. Generalmente fueron un conjunto de casas o casillas, las cuales presentaron una técnica constructiva muy sencilla, ya que en su mayoría, eran utilizadas temporariamente por los empleados.

Frente a la estación, hacia el otro sector de vías, se ubicaron los *galpones y/o talleres* (7). Estos fueron quizás los edificios más funcionales o prácticos si se quiere, de todas las construcciones ferroviarias.

Su localización es inmediata a las vías, de modo tal de posibilitar la rápida y cómoda carga y descarga de materias primas de los vagones, que provenían de los campos para luego ser transportadas hacia el puerto. También estos depósitos tenían otro acceso para facilitar el atraque de carretas, furgones y camiones que trasportaban cereales y ganado desde las estancias.

El *embarcadero* (8) -en la mayoría de los casos-, se ubicó cercano a los depósitos de cereales con un ramal de vía, para facilitar la carga y descarga de animales desde vagones y chatas.

Figura 10
Sector 1: Ubicación de unidades constructivas



Fuente: Google Earth. 2004.

La *casa del auxiliar* (9), se ubicó sobre un extremo del complejo y bastante retirada del edificio de la estación. Su baño se situó fuera de la misma. Funcionalmente este edificio supo ser la vivienda del auxiliar del jefe de la estación.

Figura 11
Sector 2: Ubicación de unidades constructivas



Fuente: Google Earth. 2004.

Las *señales* (10), fueron dispuestas a ambos extremos del complejo ferroviario, de modo que cuando el tren estaba arribando, los maquinistas ya advertían la proximidad de la estación.

En cuanto a la *maquinaria de desvío* (10.1), el plato de rotación es un buen ejemplo de esta categoría, utilizado para el giro de la locomotora.

Figura 12
Sector 3: Ubicación de unidades constructivas



Fuente: Google Earth. 2004

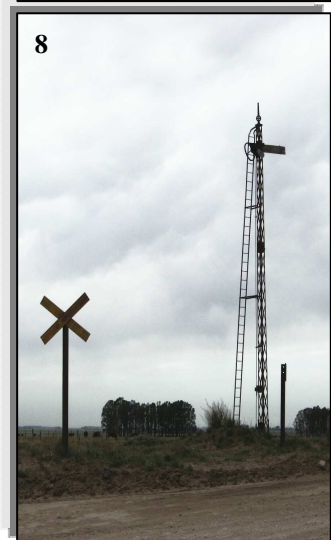
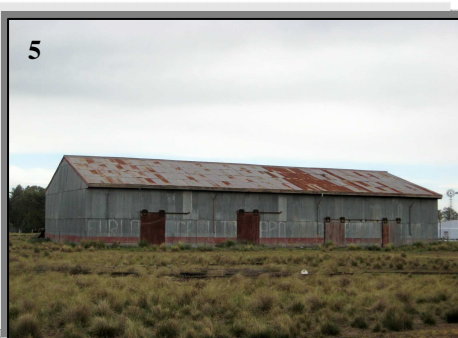
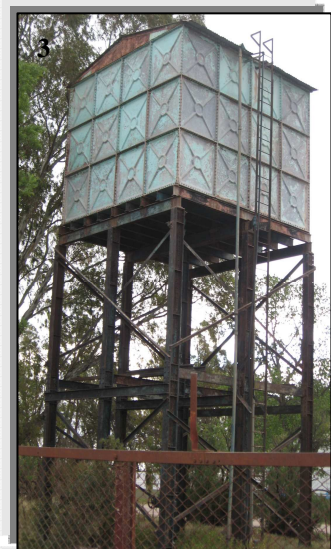


Ramal
“Coronel Dorrego
Tres Arroyos”

7.2.1.1. 2. Características individuales.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Irene”			FICHA N° 1	
DATOS DE UBICACIÓN				
Ubicación	Localidad	Irene		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	Sobre calle principal		
Datos catastrales	Circunscripción	XIV	Manzana	-
	Sección	-	Parcela	-
Accesibilidad	Por Ruta Nacional N° 3, al km. 538. Tomar camino vecinal de 6 km.			
DATOS DE CONSTRUCCION				
Construcción	Año	1.891.		
	Constructor	Empresa inglesa “Bicknell & Bithell”.		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado. Concesión: empresa Ferro Sur Roca S.A.		
ANTECEDENTES HISTORICOS				
Esta estación lleva el nombre de una persona de la familia de D. Miguel Villanueva, quien fuera el donante de las tierras en que se edifica la misma.				
DETALLES DE IMPLANTACION				
Componen el complejo ferroviario: el edificio de la estación, casa del jefe, baño de hombres, tanque de agua, casa del auxiliar, nomencladores, galpones (uno de encomiendas y dos depósitos de cereales). La infraestructura está constituida por las vías férreas, señales, maquinaria de desvío y tendidos telegráficos.				

RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO



OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente se encuentran en uso: la casa del jefe (2), funcionando como vivienda familiar; y los galpones (4 y 5) como depósito de cereales. La infraestructura vial es usufructuada por la empresa concesionaria para el transporte de cargas pesadas.

El estado de conservación del complejo ferroviario es regular, ya que es visible la falta de mantenimiento en la mayor parte de las unidades edilicias.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Aparicio”	FICHA N° 2
---	-------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	Aparicio		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	Sobre Avenida Centenario		
Datos catastrales	Circunscripción	XV	Manzana	-
	Sección	B	Parcela	-
Accesibilidad	Por Ruta Nacional N° 3, a la altura del km. 556. Tomar camino vecinal de 2 km			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.891		
	Constructor	Empresa inglesa Bicknell & Bithell.		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado. Concesión: empresa Ferro Sur Roca S.A.		

ANTECEDENTES HISTORICOS

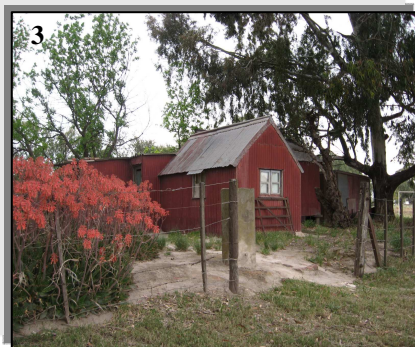
Es la segunda estación edificada en el ramal y se halla ubicada entre la de Irene y la de José. A. Guisasola. Su nombre recuerda a D. Francisco Aparicio, quien fuera el donante del terreno en que esta se construye.

DETALLES DE IMPLANTACION

Componen el complejo ferroviario: el edificio de la estación, casa del jefe, baño de hombres, nomencladores, conjunto de casas y casillas de peones, tanque de agua, galpones (uno de encomiendas y dos depósitos de cereales) y casa del auxiliar. La infraestructura está constituida por las vías férreas, señales, maquinaria de desvío y tendidos telegráficos.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO



OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente se encuentran en uso: el edificio de la estación (1), funcionando como sede del Centro Tradicionalista “Los Amigos” desde el año 1.991; la casa del jefe y viviendas de peones ferroviarios (3 y 5), son habitadas por familias de la localidad; y los galpones (7), son utilizados como depósito de cereales. La infraestructura vial es usufructuada por la empresa concesionaria para el transporte de cargas pesadas.

El estado de conservación del complejo ferroviario es bueno, ya que es observable el mantenimiento de la mayoría de los edificios que lo componen.

Es importante destacar que esta estación ha sido evaluada por el municipio a fin de someterla a un proyecto de intervención, dentro del Programa de Promoción de Pequeñas localidades, de la Subsecretaría de Asuntos Municipales. -Ley 13.251 y Decreto provincial 1544/08. (Anexo 2.3)

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación José. A. Guisasola”	FICHA N° 3
---	-------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	El Perdido		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	Archenti; Dinamarca; Julio. A. Roca y Avenida R. Loydi		
Datos catastrales	Circunscripción	IX	Manzana	-
	Sección	A	Parcela	-
Accesibilidad	Por Ruta Nacional N° 3, al km. 577. Tomar camino de acceso de 3 km.			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.901		
	Constructor	Empresa inglesa Bicknell & Bithell.		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado. Empresa concesionaria: Ferro Sur Roca S. A.		

ANTECEDENTES HISTORICOS

Está ubicada entre la estación de Aparicio y la de Coronel Dorrego. La misma no figuraba en la iniciación del ramal, pero debido al gran movimiento agrícola de la zona, la empresa decide construirla allí. El primer nombre que ésta le asigna, es el de “Estación El Perdido”, ya que se situaba ubicada a la altura de la Posta de la Flor de El Perdido, por donde cruza el pequeño arroyo que identifica a la población. En 1.928 y por el transcurso de sesenta y nueve días, la estación se llamó Francisco Meeks, nombre que fue rechazado por los habitantes. Luego, pasó a llamarse Estación José A Guisasola, en honor a quien donó las tierras.

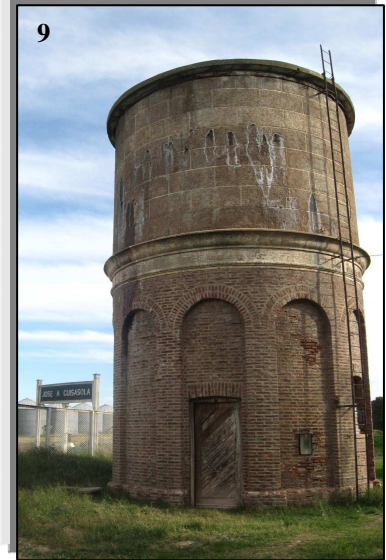
DETALLES DE IMPLANTACION

Componen el complejo ferroviario: el edificio de la estación, casa del jefe, baño de hombres, nomencladores, casa del auxiliar, tanque, galpones (uno de encomiendas y dos depósitos de cereales) y el embarcadero. La infraestructura está constituida por las vías férreas, señales, maquinaria de desvío y tendidos telegráficos.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO





OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente se encuentran en uso: el edificio de la estación (1), donde a partir del año 1.991 funciona la sede de La Agrupación Gaucha Los de Fierro; la casa del jefe (2), la cual en el año del centenario de la localidad fue sometida a un proceso de restauración y comenzó a funcionar como Centro Cultural, llamado “La Casona”; los galpones (6) son utilizados como depósito de cereales de una empresa acopiadora local; el tanque (9), es usado para proveer agua potable a un sector de la población. La infraestructura vial es usufructuada por la empresa concesionaria para el transporte de cargas pesadas.

El estado de conservación del complejo ferroviario es bueno, ya que es observable el mantenimiento de la mayoría de los edificios que lo componen.

Es importante destacar que esta estación ha sido evaluada por el municipio a fin de someterla a un proyecto de intervención, dentro del Programa de Promoción de Pequeñas localidades, de la Subsecretaría de Asuntos Municipales. -Ley 13.251 y Decreto provincial 1544/08-.(Anexo 2.3)

OBRA: Empalme	FICHA N° 4
----------------------	-------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Altura del ramal (km.)	Km. 582
	Partido	Coronel Dorrego
	Provincia	Buenos Aires

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción:	Año	1.891; 1.911; 1.929
	Constructor	-
Propietario:	Original	F. C. Sud.
	Actual	Propiedad del Estado. Concesión: empresa Ferro Sur Roca S. A. (Vía Tres Arroyos - Coronel Dorrego y Vía Coronel Dorrego- Juan. E. Barra)

ANTECEDENTES HISTORICOS

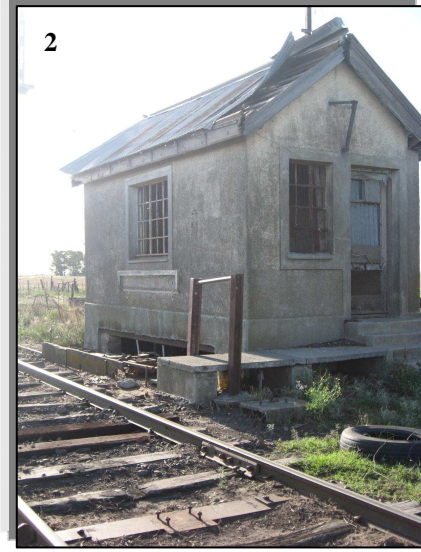
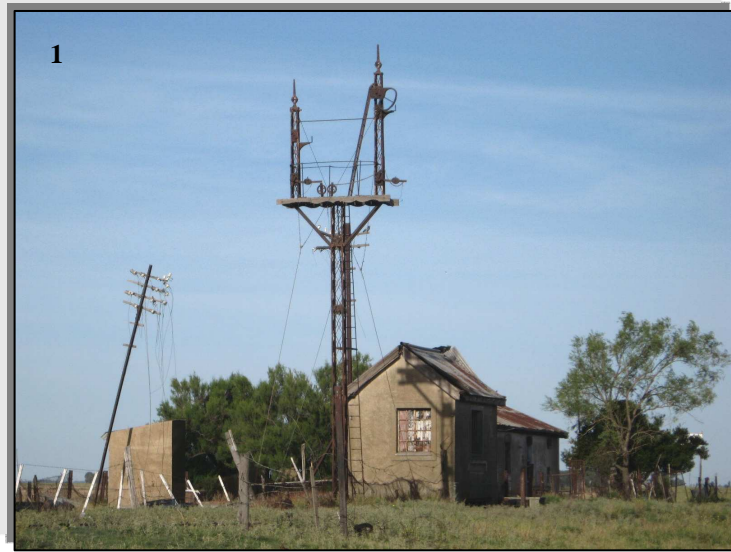
Dentro del partido de Coronel Dorrego se instalaron tres ramales ferroviarios. El primer tramo, desde la Estación Irene a la de San Román, *Vía Coronel Dorrego- Tres Arroyos* (1.891); el segundo, desde la Estación Faro a la de Oriente, *Vía Coronel Dorrego- Defferrari* (1.911); y el último se construye en 1.929 desde Estación El Zorro a la de Nicolás Descalzi, *Vía Coronel Dorrego- Juan. E. Barra*.

DETALLES DE IMPLANTACION

Comprenden el predio: la casilla de señales, vivienda de peones ferroviarios, maquinaria de desvío, señales y tendidos telegráficos.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO



OBSERVACIONES GENERALES:

Las viviendas de los peones ferroviarios (1) de este predio, suelen encontrarse habitadas ocasionalmente. Su estado de conservación es malo, debido a la falta de mantenimiento.

La maquinaria de desvío y las unidades edilicias afines, presentan un claro estado de obsolescencia.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Coronel Dorrego”	FICHA N° 5
--	-------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	Coronel Dorrego		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	Los Reseros, entre Guillermo Aranda y prolongación de San Martín. Colón.		
Datos catastrales	Circunscripción	XVII	Manzana	86 AA
	Sección	A	Parcela	11-16
Accesibilidad	Por Ruta Nacional N° 3, al km. 593. Tomar acceso asfaltado de 2 km.			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.891		
	Constructor	Empresa inglesa “Bicknell & Bithell”.		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado. Concesión: empresa Ferro Sur Roca S. A.		

RESEÑA HISTORICA

Su primera denominación, fue fijada por los directivos de F. C Sud en 1.891, como “Estación Las Mostazas”. En efecto, el gobierno municipal del pueblo de Coronel Dorrego hace el reclamo al Ministerio de Obras Públicas de la Provincia de Buenos Aires, para que la estación llevase su nombre. El día 28 de mayo de 1.894 dicho pedido le es concedido a la comuna, quedando “Coronel Dorrego” como el nombre definitivo de la estación.

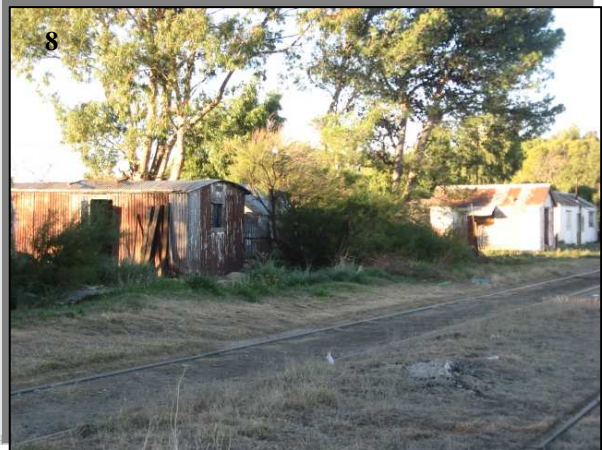
DETALLES DE IMPLANTACION

El complejo ferroviario está constituido por el edificio de la estación, casa del jefe, nomencladores, baño de hombres, casa del auxiliar, conjunto de viviendas de peones ferroviarios, galpones (uno de encomiendas y dos depósitos de cereales), embarcadero y tomas de agua. La infraestructura está constituida por las vías férreas, señales, maquinaria de desvío y tendidos telegráficos.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO





OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente se encuentran en uso: el edificio de la estación (1), casa del jefe, casa del auxiliar y viviendas de peones ferroviarios (7 y 8), funcionando como vivienda familiar y los galpones (6 y 9), se utilizan como depósito de cereales. La infraestructura vial es usufructuada por la empresa concesionaria para el transporte de cargas pesadas.

El estado de conservación del complejo ferroviario es regular, ya que se observa un deterioro y falta de mantenimiento de las unidades edilicias que lo componen.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Calvo”	FICHA N° 6
--	-------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	Calvo		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	-		
Datos catastrales	Circunscripción	XVII	Manzana	-
	Sección	B	Parcela	-
Accesibilidad	Sobre Ruta Nacional N° 3 al km. 604, tomar camino vecinal de 4 km.			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.908		
	Constructor	Empresa inglesa “Bicknell & Bithell”.		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado. Concesión: empresa Ferro Sur Roca S. A		

ANTECEDENTES HISTORICOS

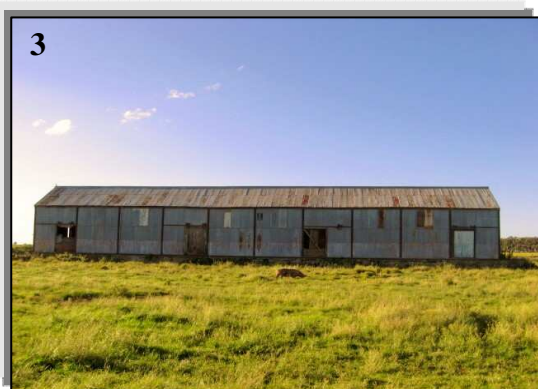
Se inaugura el 30 de septiembre de 1.908 y está ubicada luego de la estación de Coronel Dorrego. Su nombre rinde homenaje a la memoria del jurista y diplomático dr. Carlos Calvo y al periodista y legislador dr. Nicolás A. Calvo.

DETALLES DE IMPLANTACION

Este complejo ferroviario es el mas pequeño de todos los que componen el ramal. Comprende: el edificio de la estación, casa del jefe, baño de hombres, nomencladores y galpones (ambos depósitos de cereales). La infraestructura está constituida por las vías férreas, señales, maquinaria de desvío y tendidos telegráficos.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO



OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente se encuentran en uso: el edificio de la estación y la casa del jefe (1 y 6), que funcionan como vivienda familiar; los galpones (3 y 4), son utilizados como depósito de cereales. La infraestructura vial es usufructuada por la empresa concesionaria para el transporte de cargas pesadas.

El estado de conservación del complejo ferroviario es malo, ya que se denota la falta de mantenimiento y el deterioro de las unidades edilicias.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación San Román”	FICHA N° 7
--	-------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	San Román		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	Sobre calle principal		
Datos catastrales	Circunscripción	VI	Manzana	-
	Sección	A	Parcela	-
Accesibilidad	Sobre Ruta Nacional N° 3, al km.616. Tomar camino vecinal de 5 km.			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.891		
	Constructor	Empresa inglesa “Bicknell & Bithell”.		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado. Concesión: empresa Ferro Sur Roca. S. A.		

ANTECEDENTES HISTORICOS

Es la última estación ubicada dentro del ramal. En cuanto a la denominación que recibe, por un lado hay quienes sostienen que se debe al antiguo propietario del terreno en que esta se implanta y por otro, se manifiesta que lleva el mismo nombre de una laguna cercana.

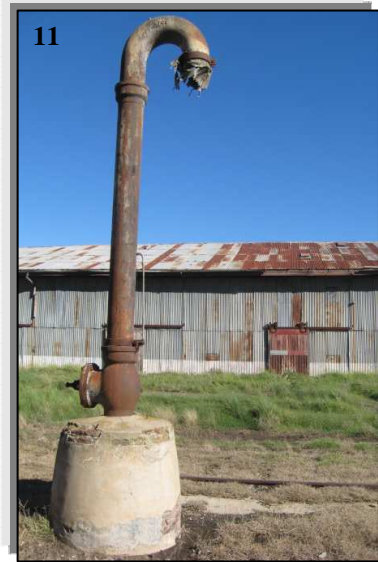
DETALLES DE IMPLANTACION

El complejo ferroviario comprende: edificio de la estación, casa del jefe, nomencladores, baño de hombres, casilla de peones ferroviarios, tanque y tomas de agua, casa del auxiliar, casilla de encomiendas, galpones (uno de encomiendas y dos depósitos e cereales) y embarcadero. La infraestructura está constituida por las vías férreas, señales, maquinaria de desvío y tendidos telegráficos.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO





OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente, se encuentra en uso el edificio de la casa del auxiliar (6), donde habita una familia de la localidad y los galpones (7) funcionan como depósito de cereales. La infraestructura vial es usufructuada por la empresa concesionaria, para el transporte de cargas pesadas.

El estado de conservación del complejo ferroviario es bueno en general, ya que es observable en el mantenimiento que reciben las unidades edilicias.

Esta estación ha sido evaluada a fin de someterla a un proyecto de intervención a cargo del municipio, dentro del Programa de Promoción de pequeñas localidades de la Subsecretaría de Asuntos Municipales. Ley 13.251 y el Decreto Provincial 1544/08. (Anexo 2.3)

7.2.1.1. 3. Detalles constructivos.

Línea constructiva: estaciones de Irene, Aparicio, Coronel Dorrego y San Román.

Su composición, estuvo determinada por la existencia de naves con techos de pendiente a dos aguas; fachada de ladrillo visto; cubiertas de teja francesa y pendientes compuestas por las típicas chimeneas. Hacia las vías se establece el andén semi-cubierto.

Vale indicar también que funcionan como referentes contemporáneas de estas estaciones en la región, la estación de Bahía Blanca del F. C. Sud y la de Napostá, las cuales fueron inauguradas en el año 1883.

Figura 13
Composición



- *Carpinterías de madera:* pueden observarse en el alero del andén (en cabreadas y columnas), aberturas y verjas.

Figura 14
Carpinterías de madera



- *Trabajos en hierro:* se destacan los portalámparas, desagües pluviales, bebederos, entre otros.

Figura 15
Trabajos en hierro



-*Técnicas constructivas:* se encuentran la técnica “Ballon-Frame”; y las “construcciones en altura” (ambas fueron empleadas en las casas de los peones ferroviarios). Con respecto a la primera, consta de una estructura de madera en forma de cuadro, la cual funcionaba como aislante y estaba cubierta con chapa. Y la segunda, constituida por pilares de material y ladrillo, constituyéndose en el soporte de la estructura de la construcción. Dicha técnica se utilizó en éstas viviendas para impedir el paso de la humedad.

Figura 16
Técnica Ballon Frame



Figura 17
Construcción en altura



Línea constructiva: estaciones de José. A. Guisasola y Calvo.

Su composición estuvo resuelta con naves de techos con pendiente a dos aguas; fachada de revoque grueso; ladrillo visto alrededor de las aberturas; cubiertas de chapa y en sus pendientes se destacan las chimeneas; y hacia las vías se establece el andén semi-cubierto.

Como estaciones referentes de la región funcionan la Estación Cabildo y la de Spurr, de Bahía Blanca.

- *Carpinterías de madera:* pueden observarse en las columnas, cabreadas, aberturas, verjas, pizarras y aleros. Con respecto a estos últimos, su terminación se realizó con una cenefa, en la que se combinan diversas figuras geométricas.

Figura 18
Carpinterías de madera



- *Trabajos en hierro:* se destacan los portalámparas, faroles, desagües pluviales, bebederos, entre otros.

Figura 19
Trabajos en hierro



- *Técnicas constructivas*: se emplearon la técnica “Bou-Window”, (observable en la casa del jefe de la estación). La misma es una construcción con forma de mitad de un hexágono, compuesto por ventanas de vidrio repartido que permiten la entrada de gran iluminación. Estas son conocidas con el nombre de “a-guillotina”, ya que para abrirlas es necesario subirlas.

La otra técnica que se utilizó fue la denominada “Pan de Bois” (observable en la estación y la casa del jefe). La misma consta de una construcción en forma de témpano, la cual le otorga la pendiente a la edificación. En la parte superior se encuentra la toma de aire que permitía que los ambientes fueran frescos.

Figura 20
Técnica Bou Window



Figura 21
Técnica Pan de Bois



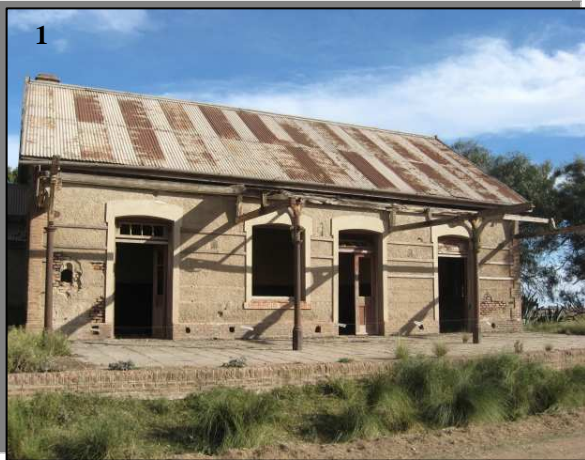


*Ramal
Coronel Dorrego
Defferrari*

7.2.1.1. 4 Características individuales.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Faro”			FICHA N° 8	
DATOS DE UBICACIÓN				
Ubicación	Localidad	Faro		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	-		
Datos catastrales	Circunscripción	IX	Manzana	-
	Sección	-	Parcela	-
Accesibilidad	Sobre Ruta Nacional N° 3 al km. 585. Tomar camino consolidado de 15 km.			
DATOS DE CONSTRUCCION				
Construcción:	Año	1.911		
	Constructor	-		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado.		
ANTECEDENTES HISTORICOS				
Recibe tal denominación en alusión al Faro Recalada, el cual se encuentra situado en inmediaciones de la estación, sobre las costas del océano atlántico.				
DETALLES DE IMPLANTACION				
Componen el complejo ferroviario: el edificio de la estación, casa del jefe, nomencladores, baño de hombres, casas de peones ferroviarios y embarcadero.				

RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO



OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente, ninguna de las unidades edilicias se encuentra en uso. Se observa en ellas un deterioro importante, causado por la acción de la naturaleza y el paso del tiempo.

Con respecto al edificio de la estación (1), se observa que ha sufrido un saqueo de materiales tales como madera, hierro, chapas, etc.

La infraestructura vial fue levantada completamente a principios de la década del sesenta. Tiempo después, los galpones también fueron desmantelados.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Gil”	FICHA N° 9
--	-------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	Gil		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	-		
Datos catastrales	Circunscripción	IX	Manzana	-
	Sección	-	Parcela	-
Accesibilidad	Desde la Estación Faro, continuar 20 km.			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.911		
	Constructor	-		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado.		

ANTECEDENTES HISTORICOS

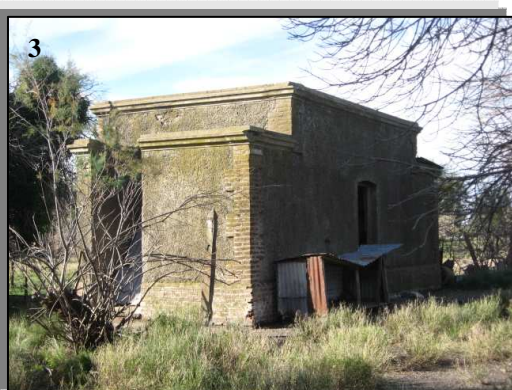
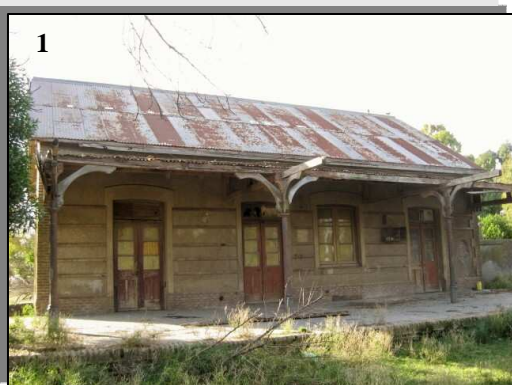
Su denominación hace honor a Doña Margarita. M. de Gil, quien fuera la originaria propietaria del terreno donde se construye la estación.

DETALLES DE IMPLANTACION

Componen el complejo ferroviario: el edificio de la estación, casa del jefe, nomencladores, baño de hombres, casas de auxiliares, tanque de agua y embarcadero.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO



OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente se encuentran en uso: la casa del jefe y viviendas de peones ferroviarios (2), encontrándose habitadas por familias de la localidad. Las mismas presentan un estado de conservación de regular a malo, ya que se observa la falta de mantenimiento.

La infraestructura vial fue levantada completamente a principios de la década del sesenta. Tiempo después, los galpones también fueron desmantelados.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Zubiaurre”	FICHA N° 10
--	--------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	Zubiaurre		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	-		
Datos catastrales	Circunscripción	XV	Manzana	-
	Sección	-	Parcela	-
Accesibilidad	Desde la Estación Gil, continuar 8 km, sobre camino consolidado.			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.911		
	Constructor	-		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado.		

ANTECEDENTES HISTORICOS

Su designación se debe al señor D. Benjamín Zúbiaurre, quien fue el antiguo propietario de las tierras donde se levantó dicha estación.

DETALLES DE IMPLANTACION

Componen el conjunto ferroviario: ambos nomencladores.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO



OBSERVACIONES GENERALES:

Únicamente se conservan los nomencladores de lo que fue la estación Zubiaurre.

La infraestructura vial fué levantada totalmente en al década del sesenta.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Oriente”

FICHA N° 11

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	Oriente		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección			
Datos catastrales	Circunscripción	XIII	Manzana	-
	Sección	-	Parcela	-
Accesibilidad	Desde la Estación Zubiaurre continuar 10 km. por camino consolidado.			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.911		
	Constructor	-		
Propietario:	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado.		

ANTECEDENTES HISTORICOS

Esta estación fue denominada “Oriente”, en alusión al punto del horizonte por donde nace el sol.

DETALLES DE IMPLANTACION

Componen el complejo ferroviario: el edificio de la estación, casa del jefe, casa del auxiliar, un nomenclador, baño de hombres, tanque y toma de agua.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO



OBSERVACIONES:

Actualmente, se encuentran en uso: el edificio de la estación (1) y la casa del jefe, donde funcionan el Centro Tradicionalista “Fortín Gaucho de Oriente” y la Escuela N° 501. La casa del auxiliar (4), funciona como vivienda familiar. La infraestructura vial, fue levantada en la década del sesenta.

El estado de conservación del complejo ferroviario es bueno, considerando que es observable el mantenimiento que denotan algunas de las unidades edilicias.

Esta estación ha sido evaluada a fin de someterla a un proyecto de intervención a cargo del municipio, dentro del Programa de Promoción de pequeñas localidades de la Subsecretaría de Asuntos Municipales. Ley 13.251 y el Decreto Provincial 1544/08. (Anexo 2.3)

7.2.1.1. 5. Detalles constructivos.

Las cuatro estaciones que componen este ramal, que son las de Faro, Gil, Zubiaurre y Oriente, denotan la misma tendencia constructiva, observable en su composición que presenta el techo a dos aguas con cubiertas de chapa, muros de revoque grueso con detalles en ladrillo visto, aberturas rodeadas de un borde de revoque fino y el andén hacia las vías.

Figura 22
Composición



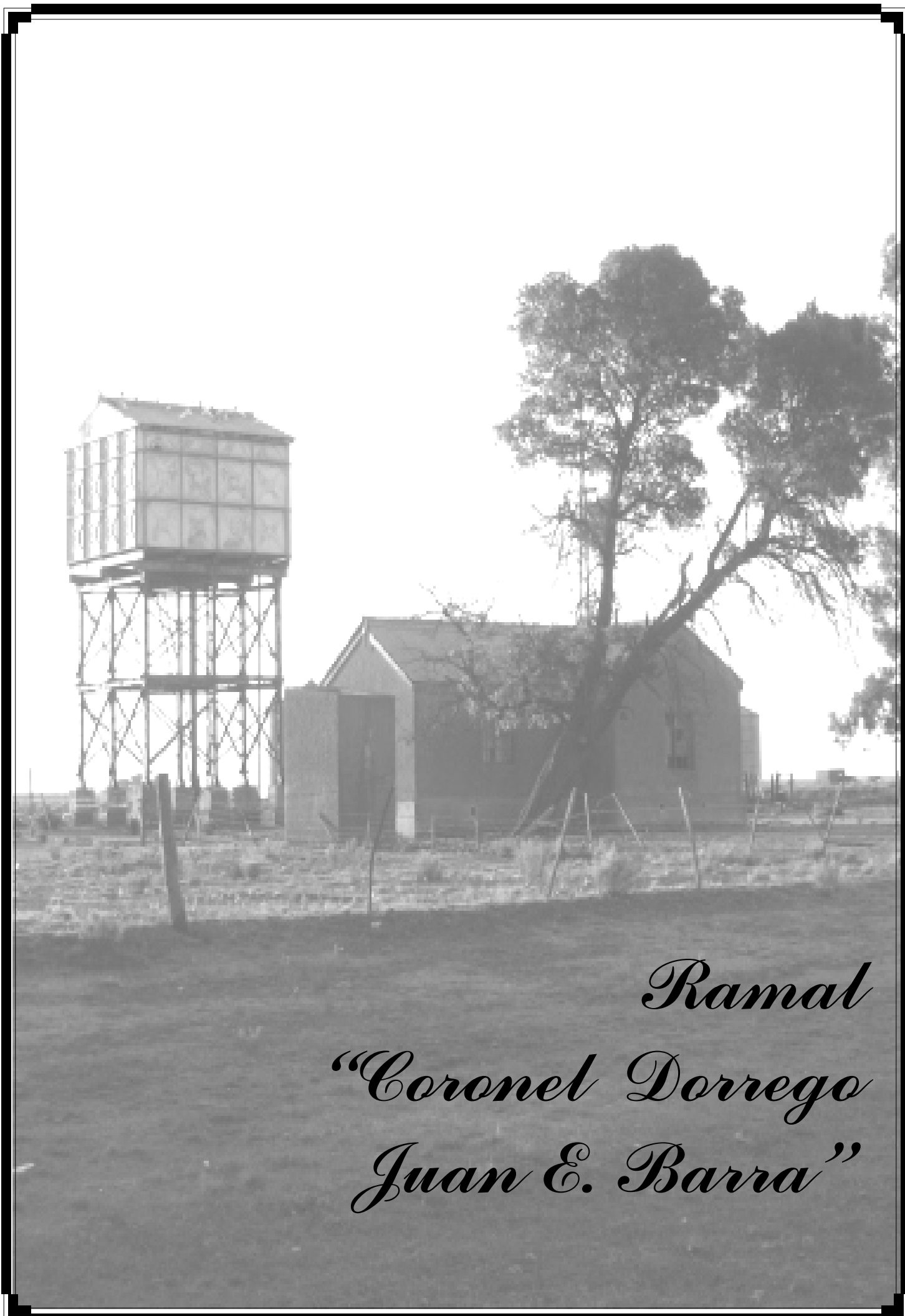
- *Carpinterías de madera*: pueden observarse en la estructura del alero del andén (en cabreadas y cenefas); también son de este material las aberturas y verjas.

- *Estructuras y trabajos en hierro*: se encuentran en las columnas que sostienen el alero del andén. Como así también son de este material, los portalámparas, bebederos, entre otros.

- *Técnicas constructivas*: Pan de Bois (en las pendientes del edificio de la estación).


Figura 23
Carpinterías de madera y estructuras en hierro





Ramal
“Coronel Dorrego
Juan E. Barra”

7.2.1.1. 6. Características individuales.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación El Zorro”			FICHA N° 12	
DATOS DE UBICACIÓN				
Ubicación	Localidad	El Zorro		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	-		
Datos catastrales	Circunscripción	VIII	Manzana	-
	Sección	-	Parcela	-
Accesibilidad	Desde el acceso norte de Coronel Dorrego, cruzar Ruta Provincial N° 72 y tomar camino vecinal (calle ancha). Transitar 15 km.			
DATOS DE CONSTRUCCION				
Construcción:	Año	1.929		
	Constructor	-		
Propietario:	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado.		
ANTECEDENTES HISTORICOS				
Su denominación hace alusión al mamífero Canis Azarai, siendo esta una especie que habitó en forma considerable en esta zona del distrito.				
DETALLES DE IMPLANTACION				
<p>Componen el complejo ferroviario: el edificio de la estación, casa del jefe, baño de hombres, nomencladores, conjunto de viviendas de peones, galpones y embarcadero.</p> <p>La infraestructura esta constituida por las vías férreas, señales, maquinaria de desvío y tendidos telegráficos.</p>				
				

RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO





OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente, solo se encuentran en uso los galpones (6), funcionando como depósito de cereales.

La infraestructura vial de este ramal se encuentra en desuso.

Tanto el edificio de la estación (1) como la casa del jefe (2) y el conjunto de viviendas de los peones (3), demuestran un estado de conservación de regular a bueno, considerando que se encuentran deshabitados y sin mantenimiento.

OBRA: Complejo Ferroviario “Estación Nicolás Descalzi”	FICHA N° 13
---	--------------------

DATOS DE UBICACIÓN

Ubicación	Localidad	Nicolás Descalzi		
	Partido	Coronel Dorrego		
	Provincia	Buenos Aires		
	Dirección	-		
Datos catastrales	Circunscripción	XVI	Manzana	-
	Sección	-	Parcela	-
Accesibilidad	Desde la Estación El Zorro, transitar por camino vecinal 12 km.			

DATOS DE CONSTRUCCION

Construcción	Año	1.929		
	Constructor:	-		
Propietario	Original	F. C. Sud.		
	Actual	Propiedad del Estado		

ANTECEDENTES HISTORICOS

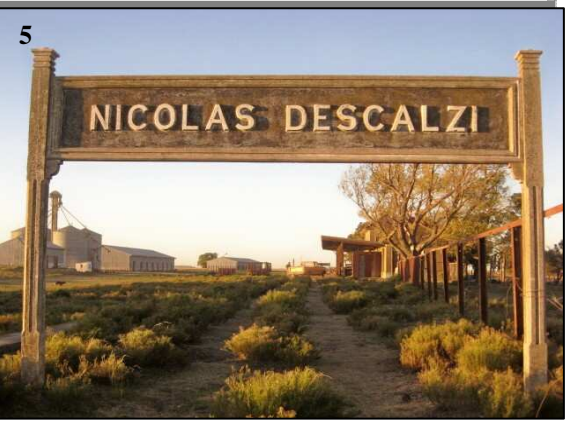
Dicha estación lleva el nombre de aquel hombre que se destacó como expedicionario en la campaña al desierto, realizando relevamientos en el Río Negro y el Colorado. Como también realizó observaciones meteorológicas y astronómicas de gran relevancia para su época.

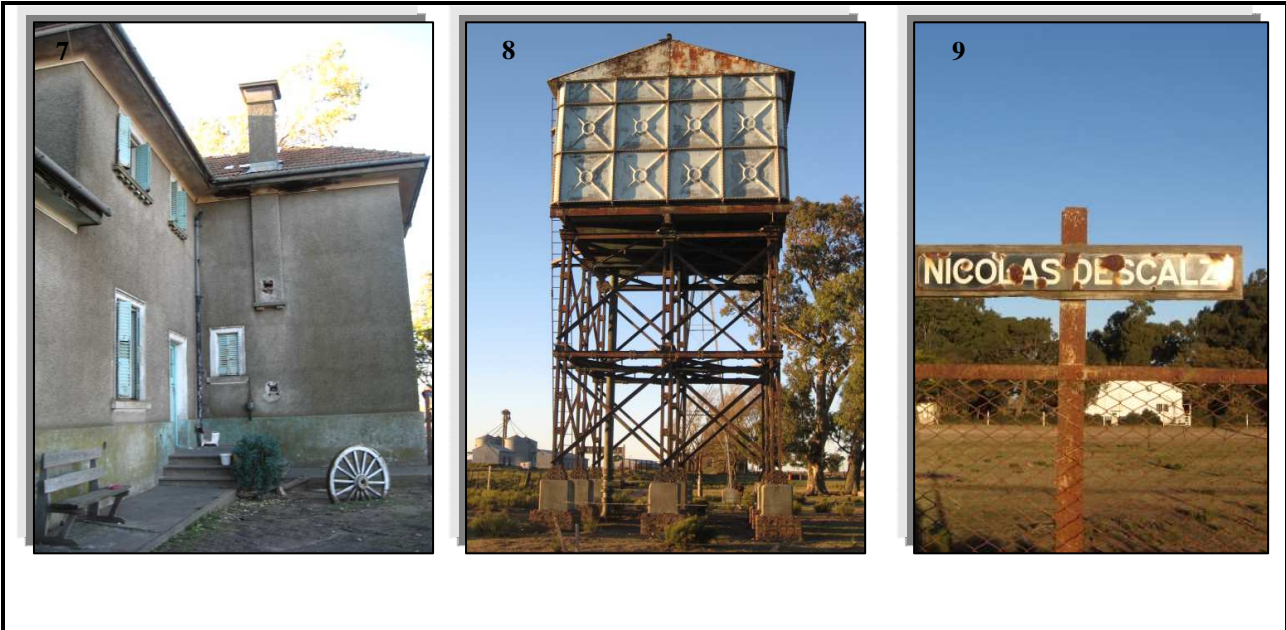
DETALLES DE IMPLANTACION

El complejo ferroviario comprende: el edificio de la estación, casa del jefe, baño de hombres, nomencladores, conjunto de viviendas de peones, tanque, galpones y embarcadero.



RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO





OBSERVACIONES GENERALES:

Actualmente, se encuentran en uso el edificio de la estación (2) y la casa del jefe (1) funcionando como vivienda familiar y los galpones (6), son utilizados como depósito de cereales.

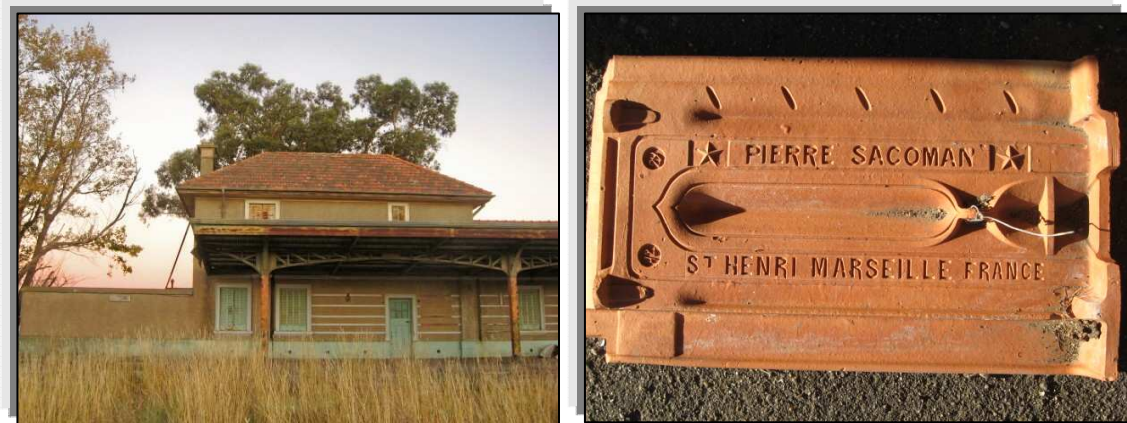
La infraestructura vial de este ramal se encuentra en desuso.

El estado de conservación que denotan las unidades edilicias, en general es regular, característica observable en la falta de mantenimiento y el deterioro que presentan.

7.2.1.1. 7. Detalles constructivos.

Ambas estaciones presentan la misma composición, determinada por la existencia del techo a dos aguas y cubiertas de teja francesa, muros de revoque grueso y dos chimeneas en el cuerpo bajo y una en el alto. Junto a las vías se encuentra el andén cubierto.

Figura 24
Composición

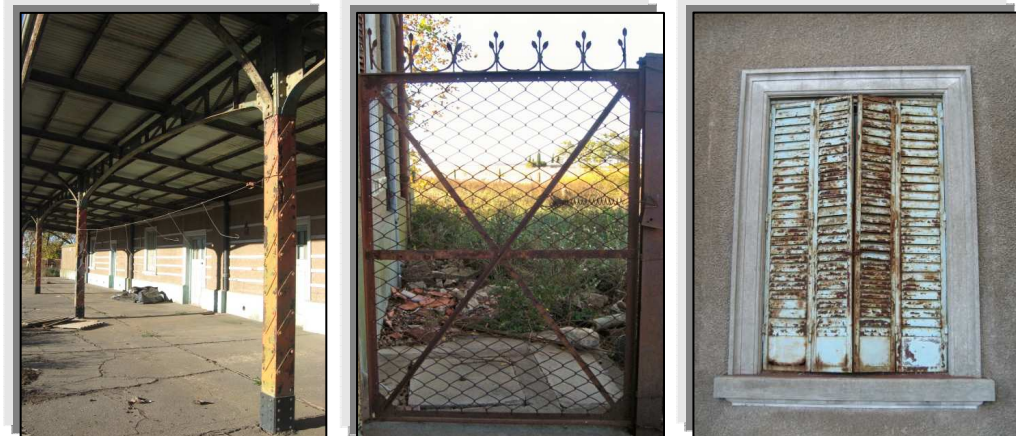


- *Carpinterías de madera:* estas son escasas con respecto a las que presentan las estaciones de los otros ramales del partido. Es posible observarse en algunas aberturas.

- *Estructuras y trabajos en hierro:* predominan en su mayoría en estas edificaciones y se encuentran en el sector del andén, que comprende la galería sostenida por cabreadas metálicas y columnas compuestas por perfiles metálicos remachados.

Las ventanas y postigos prevalecieron de este material. Como así también se encuentran los típicos portalámparas, mástiles, verjas, bebederos, desagües pluviales, entre otros.

Figura 25
Estructuras y carpinterías en hierro



7.2.1.1. 8. Características de las construcciones ferroviarias complementarias⁸

Depósitos: por un lado se encuentra el galpón de chapa, de techo a dos aguas, destinado al almacenamiento de cereales, caracterizado principalmente por la simpleza de sus materiales de construcción. Y por otro lado, el galpón de encomiendas, una obra más sofisticada, que presenta techumbre de chapa a dos aguas, muros de ladrillo visto, y las aberturas, que permitieron la ventilación y el mantenimiento de temperaturas adecuadas para la conservación de los productos. El piso, supo ser de material y elevado, para evitar el contacto con la humedad.

Figura 26
Depósito de chapa



Figura 27
Depósito de ladrillo visto



⁸ Inmuebles correspondientes a todos los complejos ferroviarios estudiados.

Tanques: se diferencian dos tipos. Por un lado, se encuentra el tanque de hierro, cuya estructura se armó en Argentina con perfiles importados de Inglaterra. Y el otro tipo, realizado en ladrillo visto. En la parte superior se ubicó el tanque propiamente dicho y la parte inferior supo utilizarse como depósito.

Figura 28
Tanque de hierro



Figura 29
Tanque de ladrillo visto











Puentes Ferroviarios


7.2.2.1. Categorías de análisis.



7.2.2.1. 1. Características individuales.



RAMAL CORONEL DORREGO – TRES ARROYOS	FICHA N° 14
OBRA: Puente ferroviario del río Quequén Salado.	
ACCESIBILIDAD: desde estación Irene, continuar hacia el noreste 5 km. por camino vecinal.	
RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO	IMPLANTACION
	



RAMAL CORONEL DORREGO – TRES ARROYOS	FICHA N° 14-1
OBRA: Puente ferroviario del arroyo Indio Rico.	
ACCESIBILIDAD: desde el puente del río Quequén Salado -límite natural divisor de los partidos de Tres Arroyos y Coronel Dorrego- continuar 3 km. (Al sudoeste).	
RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO	IMPLANTACION
	



RAMAL CORONEL DORREGO – TRES ARROYOS	FICHA N° 14-2
OBRA: Puente ferroviario del arroyo Los Gauchos.	
ACCESIBILIDAD: desde el puente del arroyo Indio Rico, continuar 27 km. (Al sudoeste).	
RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO	IMPLANTACION
	

RAMAL CORONEL DORREGO – TRES ARROYOS	FICHA N° 14-3
OBRA: Puente ferroviario del arroyo Los Leones.	
ACCESIBILIDAD: desde estación Calvo, continuar 6 km. (Al sudoeste).	
RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO	
	

RAMAL CORONEL DORREGO – TRES ARROYOS	FICHA N° 14-4
OBRA: Puente ferroviario del arroyo Las Mostazas.	
ACCESIBILIDAD: sobre Ruta Provincial N° 72, pasar acceso norte de Coronel Dorrego, transitar aproximadamente 300 mts y tomar rotonda. Continuar por camino pavimentado de 5 km, girar hacia la derecha y continuar hasta el carte indicador. Tomar mano izquierda (500 mts).	
RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO	IMPLANTACION
	

RAMAL CORONEL DORREGO – TRES ARROYOS	FICHA N° 14-5
OBRA: Puente ferroviario del río Sauce Grande.	
ACCESIBILIDAD: sobre Ruta Nac.N° 3, al km. 633, descender por camino entoscado (500 mts).	
RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO	IMPLANTACION
	

RAMAL CNEL. DORREGO- DEFFERRARI	FICHA N° 14-6
OBRA: Ruinas del puente ferroviario del arroyo El Perdido.	
ACCESIBILIDAD: en inmediaciones de la estacion Faro y la estacion Gil. Camino entoscado.	
RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO	IMPLANTACION
	

RAMAL CNEL. DORREGO- DEFFERRARI	FICHA N° 14-7
OBRA: Ruinas del puente ferroviario del río Quequén Salado.	
ACCESIBILIDAD: desde la Estacion Oriente, continuar por camino consolidado 3 km. (Sentido este).	
RELEVAMIENTO FOTOGRAFICO	IMPLANTACION
	

7.2.2.1. 2. Detalles constructivos.

Las características geográficas del lugar y de implantación, condicionaron el sistema constructivo de estas grandes obras de infraestructura.

“La empresa en forma orgullosa destacaba que los puentes mas grandes de toda la Provincia de Buenos Aires, están sobre la línea sobre el arroyo Las Mostazas y los ríos Sauce Grande y Quequén Salado. La cantidad de pólvora utilizada para las excavaciones practicadas en la piedra y tosca, ha sido de cien toneladas inglesas, o sea 101.600 kilos. En cuanto a los costos, ha sido para la Compañía Inglesa una inversión de \$ 4.880.000 pesos oro, cuya cantidad liquidada al 400 por ciento que era el precio medio del oro en el tiempo de la obra, da un total en pesos m/n. argentinos de \$ 19.200.000.” (Funes, D., 1973:185)

Específicamente, los puentes del arroyo Las Mostazas y el del Río Sauce Grande, presentan una gran estructura de hierro, que posee una longitud de aproximadamente 260 metros. La misma se encuentra apoyada sobre cinco pilares centrales y dos laterales. Los materiales utilizados fueron cal hidráulica, cemento y ladrillo visto.

Figura 30
Sistema constructivo

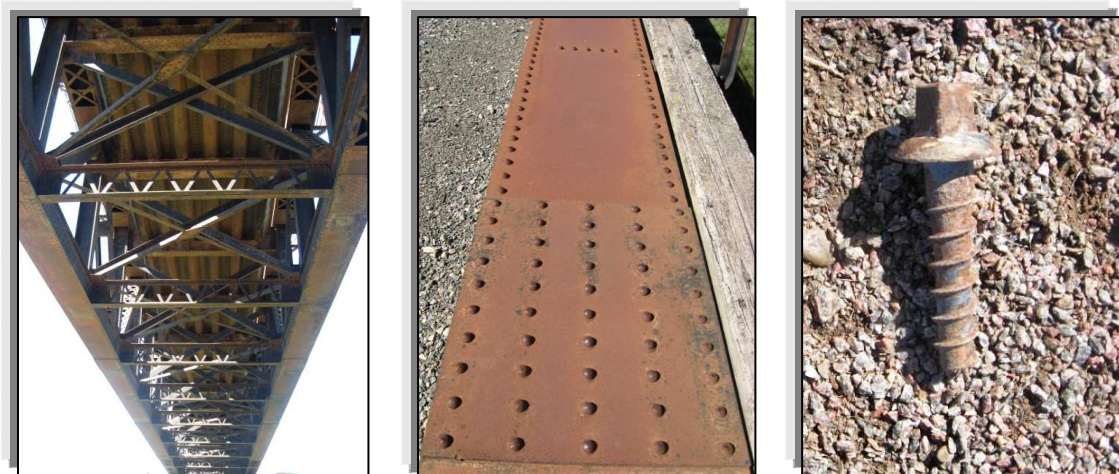


Figura 31
Pilar central



Figura 32
Pilar lateral



8. Diagnostico

Teniendo en cuenta la magnitud y diversidad arquitectónica que presenta la totalidad del conjunto ferroviario del distrito dorreguense, se ha empleado una modalidad de diagnóstico, que se ajusta a las características y tipologías propias de las construcciones ferroviarias de cada ramal, con el fin de evaluar su estado actual.

Para esta tarea, se consideraron las “*variables externas*”: accesibilidad y relación con el entorno y las “*variables internas*”: estado de conservación general de los edificios, estado de los materiales de construcción de la estación, viviendas del personal y de los edificios complementarios. Para los puentes, se tuvieron en cuenta las mismas variables externas y la variable interna: estado de conservación de los materiales de construcción, propiamente de su estructura.

Como denominador común de todas las construcciones ferroviarias, es preciso mencionar que pese al paso del tiempo y a la falta de mantenimiento, éstas permanecen gracias a la nobleza de sus materiales y al sistema constructivo empleado.

Las construcciones del ramal *Coronel Dorrego – Tres Arroyos*, son las más antiguas del distrito (más de cien años). Éstas, en general se encuentran en condiciones favorables, ya que en lo que respecta a la mayor parte de las estaciones, han sido refuncionalizadas y reciben mantenimiento. Como también, existe la ventaja de que la vía se encuentra habilitada para el transporte de carga.

Dentro de este ramal se destacan como grandes obras de infraestructura, los puentes que se ubican sobre la línea del arroyo Las Mostazas y los ríos Sauce Grande y Quequén Salado.

Las construcciones del ramal *Coronel Dorrego – Defferrari*, son las que en peor estado de conservación se encuentran, pues a partir del desmantelamiento de la vía y al quedar solitarias en un espacio prácticamente rural, fueron perdiendo valor al ser saqueados sus materiales.

De los puentes, solo queda parte de su estructura, a causa de la inexistencia de la vía.

Las construcciones del ramal *Coronel Dorrego – Juan E. Barra*, son las últimas que fueron construidas en el distrito. Se destacan claramente por su alta jerarquía constructiva.

8.1 Complejos ferroviarios.

RAMAL CORONEL DORREGO - TRES ARROYOS ⁹						
C O M P L E J O I R E N E	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: en general, el estado de conservación es deficitario.			
			Estación	Viviendas		Edificios complementarios
	Cubiertas	Casa del jefe		Casa del auxiliar		
	Acceso empedrado, en buen estado. Supeditado a las condiciones climáticas.	Cuadro ferroviario integrado al ejido urbano. (Existe un número muy reducido de habitantes).	Cubiertas	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad, moho, roturas y faltantes.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad y moho.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad y moho.
		Mampostería	(De ladrillo visto). Presencia de humedad.	(De ladrillo visto). Afectada por la humedad.	(De ladrillo visto). Posee humedad y erosión.	- Galpones: los de chapa presentan roturas y óxido; y el galpón de material posee humedad y roturas.
		Carpinterías	(De madera). Las aberturas poseen déficit de pintura y roturas; las cabreadas manifiestan podredumbre.	(De madera). Las aberturas presentan déficit de pintura y algunas se han sustituido.	(De madera). Presencia de humedad. Aberturas y cabreadas resacas.	

⁹ Vías en buenas condiciones para el tráfico ferroviario.

C O M P L E J O A P A R I C I O	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: en general estado de conservación es bueno. El conjunto se destaca por la cantidad y diversidad de los inmuebles destinados a vivienda de peones.				
			Estación	Viviendas			Edificios Complementarios
	Casa del jefe	Casa del auxiliar		Casas de peones			
	Acceso empedrado, en buen estado. Supeditado a las condiciones climáticas.	Cuadro ferroviario integrado al ejido urbano. La mayor parte de la población se localiza sobre un lateral del mismo.	Cubiertas	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad, moho, roturas y faltantes.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad y moho.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad y moho, roturas y faltantes.	(De chapa ondulada). Déficit de pintura.
		Mampostería	(De ladrillo visto). Afectada por la humedad.	(De ladrillo visto). Afectada por la humedad.	(De revoque fino). Posee grietas en muros, humedad, y musgos.	-	-Galpones: los de chapa presentan óxido y roturas; y el de material, presenta humedad.
		Carpinterías	(De madera). Se encuentran en buen estado.	(De madera). Las aberturas presentan un buen estado y es observable su mantenimiento.	(De madera). Las aberturas se ven resquebrajadas y escasas de pintura.	Las aberturas y cabreadas presentan resequeidad.	

C O M P L E J O J . G U I S A S O L A	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: en general, el estado de conservación bueno, considerando que la mayoría de los inmuebles se encuentran en uso.			
			Estación	Viviendas		Edificios Complementarios
	Cubiertas	Casa del jefe		Casa del auxiliar		
	Acceso asfaltado en muy buenas condiciones.	Cuadro ferroviario totalmente integrado al ejido urbano. Se localiza en el centro del mismo, dividiéndolo en dos sectores.	(De chapa ondulada). Se encuentran pintadas y sanas en su mayoría.	(De chapa ondulada). Se encuentran pintadas y sanas en su mayoría.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad. Existen faltantes de piezas.	Tanque (de ladrillo visto). Presenta humedad y roturas.
		(De revoque grueso). Se ve deteriorada en algunos sectores a causa de humedad ascendente.	(De revoque grueso). Presenta humedad ascendente en algunos sectores.	(De revoque fino). Se observa un buen estado en general.	-Galpones: los de chapa presentan óxido y roturas; y el de ladrillo visto presenta algunos faltantes.	
		(De madera). Aberturas sanas y pintadas, como también las columnas y cabreadas.	(De madera) Las aberturas se encuentran pintadas y sanas.	(De madera). Las aberturas poseen roturas.		

E M P A L M E	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: en general, el estado de conservación es deficitario.			
			Casilla de cambios y señales		Viviendas	Infraestructura
	Casas de Peones (1)					
	Paso restringido.	Conjunto ferroviario marginado.	Cubiertas	(De chapa ondulada). Se encuentran oxidadas y con roturas.	(De chapa ondulada). Presenta óxido, roturas y faltantes.	- Señales y maquinaria de desvío: se encuentran oxidadas y algunas presentan roturas.
Mampostería			(De revoque grueso). Presencia de humedad y déficit de pintura.	(De revoque grueso). Presencia de humedad y déficit de pintura.		
Carpinterías			(De madera). Presencia de humedad y podredumbre.	(De madera). Presencia de humedad y podredumbre.		

C O M P L E J O C · D O R R E G O	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: en general, el estado de conservación es malo, a pesar de que la mayor parte se encuentran habitados. El conjunto se destaca por poseer un gran número de viviendas destinadas a peones ferroviarios y por poseer maquinaria de desvío y afines, de relevante importancia.				
			Estación	Viviendas			Edificios Complementarios
	Casa del jefe	Casa del auxiliar		Casas de peones			
	Acceso asfaltado, en óptimas condiciones.	El cuadro ferroviario no se encuentra integrado al ejido urbano, quedando marginado de la población.	Cubiertas	(Tipo teja francesa) presencia de humedad, moho, roturas y faltantes de algunas piezas.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad, moho y roturas en algunas piezas.	Rodeada de una frondosa vegetación, impidiendo su inspección.	(De chapa ondulada). Presentan óxido y roturas.
		Mampostería	(De ladrillo visto). Muros exteriores pintados. Se advierte erosión.	(De ladrillo visto). Se encuentra pintada y ha sido afectada por la humedad.	-	Los revoques se observan deteriorados.	
		Carpinterías	(De madera). Las aberturas presentan roturas y escasez de pintura.	(De madera). Las aberturas presentan déficit de pintura y resquebrajamiento.	-	Aberturas y cabreadas resecas.	

C O M P L E J O C A L V O			Edificios: presentan un estado de conservación muy deficitario.					
	Accesibilidad	Relación con el entorno	Estación		Viviendas			Edificios Complementarios
					Casa del jefe	Casa del auxiliar	Casas de peones	
			Acceso entoscado, en buenas condiciones. Supeditado a las condiciones climáticas.	Cuadro ferroviario inmerso en el espacio rural. Existe un número muy reducido de población residente en la localidad.	Cubiertas	La mayor parte del techo de este edificio se arruinó a causa de un incendio.	Afectada por acción del fuego. Se observan reparaciones.	Sin existencia
	Mampostería	(De revoque grueso). Se encuentra afectada por la humedad.	(De revoque grueso). Afectada por la humedad y también se observan roturas.	Sin existencia	Sin existencia			
	Carpinterías	Gran parte de las aberturas fueron afectadas por acción del fuego.	Aberturas afectadas por acción del fuego. Se observan roturas y sustitución de aberturas originales.	Sin existencia	Sin existencia			

C O M P L E J O S . R O M A N	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: presentan un estado de conservación de regular a bueno.				
			Estación	Viviendas			Edificios Complementarios
	Cubiertas	Casa del jefe		Casa del auxiliar	Casas de peones		
	Acceso entoscado, en buenas condiciones. Supeditado a las condiciones climáticas.	Cuadro ferroviario integrado al ejido urbano.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad y moho. Se observan faltantes.	Techo inexistente.	(Tipo teja francesa). Se advierte un buen estado de conservación.	(De chapa ondulada). Deficitarias de pintura.	- Galpones: los de chapa demuestran óxido y algunos faltantes. El de ladrillo visto, presenta roturas en algunas piezas. - Tanque: (de hierro). Estructura oxidada, roturas y déficit de pintura.
		(De ladrillo visto). Muros pintados. Se observa erosión y roturas.	(De ladrillo visto). Muros pintados. Se observan algunas roturas.	(De madera). Muros pintados. Se advierte un buen estado de conservación.	-		
		Mampostería	(De madera). Las aberturas demuestran déficit de pintura. Algunas han sido sustituidas.	(De madera). Las aberturas se encuentran pintadas. Algunas han sido sustituidas.	(De madera). Las aberturas se encuentran pintadas.	Tirantes resecos.	

8.1.2 RAMAL CORONEL DORREGO- DEFFERRARI ¹⁰							
C O M P L E J O F A R O			Edificios: en general, presentan un estado de conservación deficitario.				
	Accesibilidad	Relación con el entorno	Estación		Viviendas		Edificios Complementarios
					Casa del jefe	Casas de Peones	
	Acceso entoscado, en buenas condiciones. Supeditado a las condiciones climáticas.	Cuadro ferroviario inmerso en el espacio rural. Existe un número muy reducido de población residente en la localidad.	Cubiertas	(De chapa ondulada). Presentan óxido y roturas.	(De chapa ondulada). Presentan óxido y roturas.	(De chapa ondulada). Presentan óxido y roturas.	Sin existencia.
		Mampostería	(De revoque grueso). Presenta humedad y roturas. Se observan ladrillos apolillados en sectores específicos de los muros.	(De revoque grueso). Afectada por la humedad. También se observan roturas.	(De revoque grueso). Presenta humedad y roturas.		
		Carpinterías	Inexistencia de la mayor parte de las aberturas. Cabreadas resacas.	Aberturas con roturas significantes y deficitarias de pintura. Cabreadas resacas.	Aberturas resacas y con déficit de pintura.		

¹⁰ Vía levantada.

C O M P L E J O G I L	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: presentan un estado de conservación deficitario.				
			Estación	Viviendas		Edificios Complementarios	
				Casa del jefe	Casas de Peones		
	Acceso entoscado, en buenas condiciones. Supeditado a las condiciones climáticas.	Cuadro ferroviario inmerso en el espacio rural. Existe un número muy reducido de población residente en la localidad.	Cubiertas	(De chapa ondulada). Presentan óxido y roturas.	(De chapa ondulada). Presentan óxido y roturas.	(De chapa ondulada). Presentan óxido, roturas y faltantes.	- Tanque (de ladrillo visto). Parte superior con problemas de humedad y roturas.
			Mampostería	(De revoque grueso). Presenta humedad y roturas.	(De revoque grueso). Afectada por la humedad y también se observan roturas.	(De revoque grueso). Presenta humedad y roturas. Déficit de pintura.	Parte inferior, en buenas condiciones.
			Carpinterías	Aberturas deficitarias de pintura, con roturas. Cabreadas reseca.	Aberturas deficitarias de pintura y con roturas Cabreadas reseca.	Aberturas deficitarias de pintura. Cabreadas con roturas.	

C O M P L E J O Z U B I A U R R E	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: fueron derribados. Solo se conservan los dos nomencladores de la estación ferroviaria.			
			Estación	Viviendas		Edificios Complementarios
		Casa del jefe		Casas de peones		
	Acceso entoscado, en buenas condiciones. Supeditado a las condiciones climáticas.	Cuadro ferroviario inmerso en el espacio rural.	Cubiertas	Sin existencia	Sin existencia	Sin existencia
		Mampostería	Sin existencia	Sin existencia	Sin existencia	
		Carpinterías	Sin existencia	Sin existencia	Sin existencia	

C O M P L E J O O R I E N T E	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: en general, el estado de conservación es bueno.				
			Estación	Viviendas		Edificios Complementarios	
	Cubiertas	(De chapa ondulada). Se encuentran pintadas. Presencia de óxido.		Casa del jefe	Casas de peones		
			Mampostería	(De revoque grueso). Muros pintados. Presencia de humedad.	(De revoque grueso). Muros pintados. Presencia de humedad.	Déficit de pintura. Presencia de humedad.	
Carpinterías							Aberturas pintadas, en buen estado de conservación. Las cenefas del alero del andén presentan roturas.
	Acceso consolidado, en buenas condiciones.	Cuadro ferroviario inmerso en el espacio urbano. La mayor parte de la población se localiza sobre un lateral del mismo.	Tanque (de ladrillo visto). Se encuentra pintado. Se observa humedad, en parte superior del mismo.				

8.1.3 RAMAL CORONEL DORREGO – JUAN E. BARRA: se encuentra inhabilitado.

C O M P L E J O E L Z O R R O	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: estado de conservación bueno, considerando que no reciben mantenimiento. Se destaca el edificio de la estación por la relevancia de sus dimensiones y por la tipología de las casas de destinadas a los empleados.				
			Estación	Viviendas		Edificios Complementarios	
	Acceso empedrado, en buen estado. Supeditado a las condiciones climáticas.	Cuadro ferroviario inmerso en el espacio rural.	Cubiertas	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad, moho y roturas.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad y roturas.	(De chapa ondulada). Presentan óxido y roturas.	-Galpones: (De chapa). Presentan roturas y óxido.
			Mampostería	(De revoque grueso). Presenta humedad, sobre todo en la parte inferior del edificio.	(De revoque grueso). Afectada por la humedad.	(De revoque grueso). Presenta humedad y algunas roturas.	
			Carpintería de madera	Aberturas afectadas por la humedad.	Aberturas afectadas por la humedad.	Las aberturas presentan podredumbre y roturas.	
Carpintería metálica			Las aberturas presentan óxido, roturas y escasez de pintura. Andén: cabreadas y columnas sanas.	Las aberturas presentan óxido, roturas y escasez de pintura.	En las aberturas se observan roturas y déficit de pintura.		

C O M P L E J O N . D E S C A L Z I	Accesibilidad	Relación con el entorno	Edificios: en general, presentan un estado de conservación malo. Tipología de inmuebles idéntica a la estación El Zorro.				
			Estación	Viviendas		Edificios Complementarios	
	Cubiertas	Casa del jefe		Casas de peones			
	Acceso empedrado, en buen estado.	Cuadro ferroviario inmerso en el espacio rural.	Cubiertas	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad y roturas.	(Tipo teja francesa). Presencia de humedad y moho.	(De chapa ondulada). Presentan óxido y roturas.	-Tanque (de hierro). Estructura oxidada, pequeñas roturas en algunas piezas y déficit de pintura en general.
	Supeditado esto a las condiciones climáticas	El reducido número de la población se ubica sobre un lateral del mismo.	Mampostería	(De revoque grueso). Presencia de humedad.	(De ladrillo visto). Afectada por la humedad.	(De revoque grueso). Presenta humedad y algunas roturas.	-Galpones. (De chapa). Presentan óxido y roturas.
		Carpintería de madera	Las aberturas presentan resquebrajamiento y déficit de pintura. Algunas fueron suplantadas.	Aberturas afectadas por la humedad.	Las aberturas presentan déficit de pintura, resquebrajamiento y roturas. Las cabreadas poseen roturas y resequedad.		
		Carpintería metálica	Las aberturas presentan óxido y roturas. Andén: cabreadas y columnas relativamente sanas.	Las aberturas presentan óxido, roturas y escasez de pintura.	Las aberturas presentan déficit de pintura y roturas.		

8.1.4. PUENTES FERROVIARIOS. RAMAL CORONEL DORREGO – TRES ARROYOS.

	Accesibilidad	Relación con el entorno	Estructura		Observaciones
			Mampostería	Metálica	
Puente. Río Quequén Salado	Camino empedrado, en buen estado. Supeditado a las condiciones climáticas.	Inmerso en el espacio rural. Equipamiento -fogones y mesas- destruido. (Ubicado a pocos metros).	De ladrillo visto. Se observan roturas. Dos pilares fueron derruidos.	Presencia de óxido.	Rieles desgastados y oxidados Durmientes resecos.
Puente. Arroyo Indio Rico	Camino empedrado, en buen estado. Supeditado a las condiciones climáticas.	Inmerso en el espacio rural.	De ladrillo visto. Presencia de humedad y moho.	Presencia de óxido.	Rieles desgastados y oxidados Durmientes resecos.
Puente. Arroyo Los Gauchos	Camino empedrado, en buen estado. Supeditado a las condiciones climáticas.	Inmerso en el espacio rural. Zona de pesca. Entorno natural de gran belleza.	De ladrillo visto. Presencia de humedad. Se observan grafittis.	Presencia de óxido. Se observan grafittis.	Rieles desgastados. Durmientes resecos.
Puente. Arroyo Los Leones	Camino empedrado, en buen estado. Supeditado a las condiciones climáticas.	Inmerso en el espacio rural.	De ladrillo visto. Presencia de humedad, moho, roturas y erosión.	Presencia de óxido.	Rieles desgastados. Durmientes resecos.

Puente. Arroyo Las Mostazas	Pavimento en buen estado. Caminos vecinales (entoscado) en buenas condiciones. Buena señalización.	Inmerso en el espacio rural. Afluencia de visitantes. Entorno natural de gran belleza.	De ladrillo visto. Presencia de humedad y algunas roturas.	Presencia de óxido. Tornillos sueltos, barandas rotas. Se observan grafittis.	Rieles desgastados. Durmientes resecos.
Puente. Río Sauce Grande	Pavimento en óptimas condiciones. Desvío entoscado en buen estado.	Inmerso en el espacio rural. Afluencia de visitantes. Entorno natural de gran belleza.	De ladrillo visto. Presencia de humedad y algunas roturas.	Presencia de óxido. Tornillos sueltos, barandas rotas. Se observan grafittis.	Rieles desgastados. Durmientes resecos.

PUENTES FERROVIARIOS. RAMAL CORONEL DORREGO – DEFFERRARI

	Accesibilidad	Relación con el entorno	Estructura		
			Mampostería	Metálica	Observaciones
Ruinas. Puente del río Quequén Salado	Camino empedrado, en buen estado. Supeditado a las condiciones climáticas.	Ubicado en proximidades del complejo de la ex usina eléctrica de Oriente. Afluencia de visitantes.	De ladrillo visto. Presencia de humedad, moho y roturas.	-	Vías levantadas.
Ruinas .Puente del arroyo El Perdido	Camino empedrado, en buen estado.	Inmerso en el espacio rural.	De ladrillo visto. Se observan roturas.	-	Vías levantadas.

Matriz FODA

Luego de realizar el diagnóstico, se expone una síntesis del mismo mediante la *Matriz FODA*. La misma tiene en cuenta: las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas.

Análisis interno

- ♦ Fortalezas: son los puntos fuertes que presenta el patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego.
- ♦ Debilidades: son los puntos débiles que presenta el patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego.

Ramal Coronel Dorrego – Tres Arroyos	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none">♦ Ramal apto para el tráfico del tren.♦ Existencia del “Programa de Promoción de pequeñas localidades”. Llevado a cabo por la Municipalidad de Coronel Dorrego.♦ Alta calidad de los materiales de construcción originales.♦ Refuncionalización de inmuebles ferroviarios.♦ Tranquilidad en el medio circundante.♦ Puentes de importante relevancia arquitectónica.♦ Entorno natural de gran belleza.♦ Existencia de Ordenanza Municipal que protege el patrimonio histórico del partido de Coronel Dorrego. (1998)	<ul style="list-style-type: none">♦ Falta de mantenimiento apropiado en los inmuebles.♦ Inmuebles afectados por efecto del factor climático.♦ Usurpación de edificios.♦ Desconocimiento de gran parte de la población del distrito, sobre la existencia de las estaciones ferroviarias y puentes.♦ Material escrito y equipamiento ferroviario, expuestos a las inclemencias climáticas.

Ramal Coronel Dorrego – Defferrari	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Tranquilidad en el medio circundante. ◆ Buen estado de los caminos vecinales. ◆ Proximidad entre las estaciones. ◆ Escenario natural de gran belleza, dentro del predio donde se encuentran las ruinas del puente del río Quequén Salado. ◆ Existencia de Ordenanza Municipal que protege el patrimonio histórico del partido de Coronel Dorrego. (1998). 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ramal levantado. ◆ Falta de mantenimiento apropiado en los inmuebles. ◆ Inmuebles afectados por efecto del factor climático. ◆ Desmantelamiento y demolición de inmuebles. ◆ Desconocimiento de la mayoría de la población del distrito sobre la existencia de las estaciones ferroviarias y puentes. ◆ Localidades rurales, prácticamente sin población residente.
Ramal Coronel Dorrego – Juan E. Barra	
<ul style="list-style-type: none"> ◆ Tranquilidad en el medio circundante. ◆ Buen estado de los caminos vecinales. ◆ Proximidad entre las estaciones. ◆ Existencia de Ordenanza Municipal que protege el patrimonio histórico del partido de Coronel Dorrego. (1998). 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ramal inhabilitado. ◆ Falta de mantenimiento apropiado en los inmuebles. ◆ Deterioro de los inmuebles por el factor climático. ◆ Desconocimiento de la mayoría de la población del distrito de la existencia de las estaciones ferroviarias. ◆ Localidades rurales, prácticamente sin población residente.

Análisis externo: se considera el mismo, para todas las construcciones ferroviarias.

- ♦ Oportunidades: son las circunstancias externas que favorecen la revalorización del patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego.
- ♦ Amenazas: son las circunstancias externas desfavorables, que afectan a la revalorización del patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego.

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none">♦ Proximidad de los ramales a la Ruta Nacional N° 3.♦ Tendencia creciente acerca de la revalorización del ferrocarril a nivel local, regional y nacional.♦ Aumento de la demanda turística recreativa regional.♦ Creciente demanda del turismo cultural.	<ul style="list-style-type: none">♦ Escasa inversión del Estado en infraestructura ferroviaria.♦ Ausencia de control municipal en el cumplimiento de la protección del patrimonio histórico arquitectónico.♦ Escaso presupuesto destinado a proteger el patrimonio arquitectónico local.

9. Propuestas

Características generales de la propuesta.

De acuerdo a los objetivos establecidos en este trabajo y en función a lo analizado y evaluado, se plantean distintos lineamientos estructurados en programas y proyectos, tendientes a revalorizar el patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego.

Esta idea, surge como respuesta a la necesidad de generar una actividad que identifique a los pueblos de Coronel Dorrego con su historia ferroviaria, haciendo uso de este legado patrimonial, poniéndolo en valor y al servicio del conocimiento público, proponiendo actividades turístico- recreativas para la comunidad local y regional.

PROGRAMA 1: Mejoramiento de los inmuebles e infraestructura ferroviaria

- ♦ Proyecto: tareas de restauración y reparación en los inmuebles e infraestructura.
- ♦ Proyecto: ofrecimiento de las casas de las estaciones deshabitadas a familias, a cambio del mantenimiento de las mismas y de atención a visitantes, pudiéndoles brindar servicios gastronómicos artesanales.

PROGRAMA 2: Recuperación del equipamiento ferroviario

- ♦ Proyecto: relevamiento e inventario del material escrito, mobiliario y maquinaria de las estaciones.
- ♦ Proyecto: creación de un espacio de archivo y resguardo.

PROGRAMA 3: Fortalecimiento de la identidad ferroviaria del partido de Coronel Dorrego

- ♦ Proyecto: realización de charlas en las escuelas y comunidad en general.

- ♦ Proyecto: formación de guías turísticos.
- ♦ Proyecto: organización de un concurso fotográfico, bajo la temática “Patrimonio Ferroviario”, incentivando a la participación de los mas jóvenes del distrito.
- ♦ Proyecto: generación de un documento bibliográfico de consulta para los habitantes del distrito y la región.

PROGRAMA 4: Marco legal aplicable al patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego

- ♦ Proyecto: inclusión de los complejos ferroviarios y puentes a la normativa que protege el patrimonio histórico del partido de Coronel Dorrego.
- ♦ Proyecto: creación de una normativa que permita la explotación turística de los ramales existentes.
- ♦ Proyecto: regulación de la articulación publico- privada.

PROGRAMA 5: Consolidación del patrimonio ferroviario dorreguense como un producto turístico

- ♦ Proyecto: publicidad y difusión del patrimonio ferroviario.
- ♦ Proyecto: presentación en ferias y congresos.
- ♦ Proyecto: señalización de referencias históricas en las estaciones y puentes ferroviarios.

PROGRAMA 6: Diversificación de las actividades económicas en las localidades del distrito

- ♦ Proyecto: venta de artesanías y productos regionales.
- ♦ Proyecto: presentación de espectáculos musicales.

PROGRAMA 7: Asignación de nuevos usos a los inmuebles ferroviarios

- ♦ Proyecto: instalación de un café temático, en la sala de espera de las estaciones.
- ♦ Proyecto: creación de un museo ferroviario, en la casa del jefe de cada estación.

PROGRAMA 8: Planificación de un itinerario cultural turístico-recreativo

Introducción

En pos de optimizar la actividad turística programada, se ha tomado como base y sustento, al concepto de “Itinerario Cultural” -abordado y ratificado por la 16° Asamblea General de ICOMOS, celebrada en Québec, Canadá, en el año 2008-, considerando que el mismo se ajusta al diseño de la misma.

El concepto de *Itinerario Cultural* pone de manifiesto la importancia de la “macro estructura” del patrimonio en diferentes niveles. Se trata de un modelo que apunta hacia una nueva ética de la conservación, respetando el valor intrínseco de cada elemento, rescatando y enfatizando el de todos y cada uno de los que lo componen, como partes del conjunto. Como así también contribuye a ilustrar la concepción social contemporánea de los valores del patrimonio cultural como un recurso para un desarrollo social y económico sostenible.

Los itinerarios culturales representan procesos interactivos, dinámicos y evolutivos de las relaciones humanas interculturales que reflejan la rica diversidad del aporte de los distintos pueblos al patrimonio cultural.

Se define como itinerario cultural a:

Toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto y determinado, que reúna las siguientes condiciones:

- a) ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, así como de intercambios multidimensionales, continuos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países, regiones o continentes, a lo largo de considerables periodos de tiempo.
- b) haber generado una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible.
- c) haber integrado en un sistema dinámico las relaciones históricas y los bienes culturales asociados a su existencia.

Los elementos que caracterizan y hacen a la importancia del itinerario cultural son:

-El contexto: pudiendo ser natural y / o cultural.

-El contenido: se apoya en los elementos tangibles que representan el testimonio patrimonial. Ejemplo: postas, puertos, puentes, medios de comunicación y transporte, establecimientos industriales, mineros, o de otro tipo, como los ligados a la producción y al comercio que reflejan las aplicaciones y avances técnicos, científicos y sociales de diferentes épocas, entre otros.

-Entorno: conecta e interrelaciona geografía y bienes patrimoniales, formando un todo unitario. En su entorno, están presentes sus diversos paisajes naturales o culturales. Los diversos paisajes, que presentan características propias y distintivas según las distintas zonas y regiones y contribuyen a caracterizar las secciones de los conjuntos del itinerario cultural enriqueciendo con su diversidad.

-Valor de conjunto compartido: constituye un conjunto de valor superior a la suma de los elementos que lo integran. Y permite una vinculación culturalmente entre los pueblos, regiones y países.

Los tipos de itinerarios culturales pueden ser:

- ♦ Por su dimensión territorial: local, nacional, regional, continental o intercontinental.
- ♦ Por su dimensión cultural: dentro de una región cultural determinada o a lo largo de diversas áreas geográficas que hayan compartido o sigan compartiendo un

proceso de influencias reciprocas en la formación o evolución de sus valores culturales.

- ♦ Por su objetivo o función: social, económico, político o cultural. Estas características pueden tener una naturaleza compartida en un contexto multidimensional.
- ♦ Por su configuración estructural: lineal, circular, cruciforme, radial o en red.
- ♦ En cuanto a su marco natural: terrestre, acuático, mixto o de otra naturaleza.

Propuesta del itinerario

Es preciso considerar, que esta propuesta está pensada para que pueda ser llevada a cabo por el Municipio de Coronel Dorrego, entendiendo que el recurso de base que se plantea utilizar es patrimonio público y solo éste se encuentra facultado para gestionar los permisos correspondientes con la empresa concesionaria, que posee el respectivo dominio.

Para llevar a cabo el itinerario, será necesario disponer del acceso a la totalidad de los complejos ferroviarios y puentes, como así también, contar con maquinaria ferroviaria -una locomotora y vagones de pasajeros-.

Datos de interés

- **Destinatarios:** comunidad en general (procedencia local y regional).
- **Segmento etario:** público en general. (Menores acompañados).
- **Duración:** 2 días. (Interrumpidos).
 - 1° Día: 6 horas aprox. (Paseo en tren).
 - 2° Día: 4 horas aprox. (Paseo en ómnibus).
- **Costo:** fijado por el ente que ejecute el servicio.
- **Periodicidad de las salidas:** estará supeditada a los permisos que se obtengan de la empresa concesionaria. Se considera como válido justificativo, a las fechas patrias o aniversario del partido.

- ♦ Proyecto: diseño de un itinerario turístico-recreativo, recorriendo en tren, las estaciones de San Román, Calvo, Coronel Dorrego, José. A. Guisasola, Aparicio e Irene y puentes (ramal Coronel Dorrego - Tres Arroyos); y en ómnibus, las estaciones de El Zorro y Nicolás Descalzi (ramal Coronel Dorrego- Juan E. Barra), Oriente, Zubiaurre, Gil, Faro y puentes (ramal Coronel Dorrego-Defferrari).

El itinerario comienza con el *paseo en tren (figura 33)* por el ramal Coronel Dorrego-Tres Arroyos. El mismo, permitirá al turista recreacionista conocer la rica historia de los pueblos dorreguenses y acceder a lugares de singular belleza a los que no se puede llegar por otros medios, a veces desconocidos por los habitantes del distrito y la región.

Durante el recorrido, se podrá disfrutar de la vista panorámica que ofrece el paisaje natural, los grandes ríos, arroyos y ojos de agua; campos, estancias y las magnificas obras de ingeniería inglesa del siglo XIX, representadas por los puentes y las estaciones ferroviarias de cada pueblo. En algunas de las paradas, los visitantes podrán adquirir artesanías y productos locales, como quesos, dulces, chocolates, entre otros y disfrutar de comidas tradicionales y de espectáculos folklóricos de artistas locales.

DIA 1: PASEO EN TREN:

1) Estación San Román

Este será el punto de partida, donde se recibirá al grupo de personas que realizará el viaje. El mismo estará a cargo de un guía turístico y un acompañante, ex ferroviario, ataviado con su ropa de antaño, quien relatará sus propias anécdotas y vivencias, durante el transcurso del paseo.

A modo introductorio, el guía explicará el desarrollo de la jornada y dará inicio a la misma mediante una breve descripción de las características históricas del partido de Coronel Dorrego vinculadas al ferrocarril.

ACTIVIDADES:

- Descenso del tren.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Ascenso al tren.

2) Estación Calvo

ACTIVIDADES:

- Descenso del tren.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Ascenso al tren.

3) Puente ferroviario del Arroyo “Las Mostazas”

ACTIVIDADES:

- Descenso del tren.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura de la obra.
- Caminata por el sitio. (avistaje de flora autóctona y visita al “Paraje La Fé”).
- Ascenso al tren.

4) Estación Coronel Dorrego

ACTIVIDADES:

- Descenso del tren.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Ascenso al tren.

5) Estación José. A. Guisasola

ACTIVIDADES:

- Descenso del tren.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario y visita al centro Cultural “La Casona” y Peña Tradicionalista “Los de Fierro”.
- Almuerzo: asado y empanadas.

- Tiempo libre para la compra de artesanías y apreciar espectáculos folklóricos (en el andén de la estación).
- Ascenso al tren.

6) Estación Aparicio

ACTIVIDADES:

- Descenso del tren.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Visita al interior de la estación. Exposición de fotografías antiguas.
- Tiempo libre para la compra de artesanías. (En andén de la estación).
- Ascenso al tren.

7) Estación Irene

ACTIVIDADES:

- Descenso del tren.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Ascenso al tren.

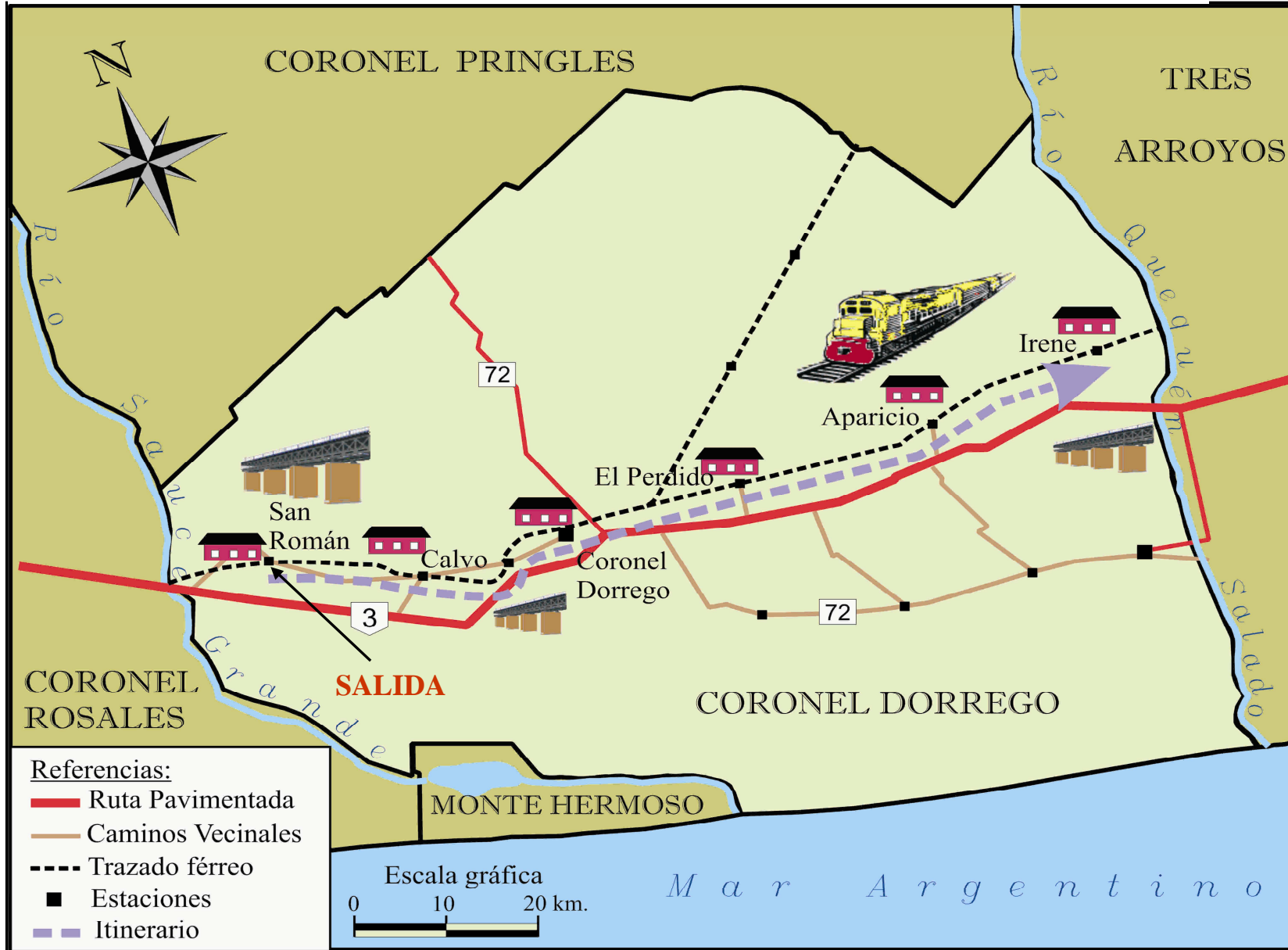
8) Puente del Río Quequén Salado

ACTIVIDADES:

- Descenso del tren.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la obra.
- Caminata por el sitio y safari fotográfico.
- Ascenso al tren.

9) Regreso: se retornará hacia el punto de partida, pudiéndose realizar paradas en las localidades intermedias.

Figura 33
Día 1 del itinerario. Paseo en tren.



Fuente: elaboración propia, en base al mapa turístico de Coronel Dorrego.

El itinerario se completará al día siguiente mediante un *paseo en ómnibus* (figura 34) a razón de que la vía “Coronel Dorrego-Juan. E. Barra”, se encuentra inhabilitada para el tráfico ferroviario y de la inexistencia de la vía “Coronel Dorrego-Defferrari”.

DIA 2: PASEO EN OMNIBUS

Salida: desde la ciudad de Coronel Dorrego. (Vivero Parque Municipal).

Este será el punto de partida del recorrido, donde se recibirá al grupo de personas que realizará el viaje. El mismo estará a cargo de un guía turístico y un acompañante, ex ferroviario, ataviado con su ropa de antaño, quien relatará sus propias anécdotas y vivencias, durante el transcurso del paseo.

Durante el trayecto hacia El Zorro, el guía explicará el desarrollo de la jornada y dará inicio a la misma mediante una breve descripción de las características históricas del partido de Coronel Dorrego, vinculadas al ferrocarril.

1) Estación El Zorro

ACTIVIDADES:

- Descenso del ómnibus.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Ascenso al ómnibus.

2) Estación Nicolás Descalzi

ACTIVIDADES:

- Descenso del ómnibus.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Ascenso al ómnibus.

3) Ruinas del puente del río Quequén Salado

ACTIVIDADES:

- Descenso del ómnibus.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la obra.
- Caminata por el sitio: avistaje de flora autóctona y recorrido por el complejo de la ex usina eléctrica.
- Ascenso al ómnibus.

4) Estación Oriente

ACTIVIDADES:

- Descenso del ómnibus.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Almuerzo: degustación de asado y empanadas.
- Tiempo libre para la compra de artesanías y para apreciar los espectáculos musicales locales. (En andén de la estación)
- Ascenso al ómnibus.

5) Estación Zubiaurre

ACTIVIDADES:

- Descenso del ómnibus.
- Descripción de aspectos históricos.
- Ascenso al ómnibus.

6) Estación Gil

ACTIVIDADES:

- Descenso del ómnibus.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- Ascenso al ómnibus.

7) Ruinas del puente del Arroyo El Perdido

ACTIVIDADES:

- Descenso del ómnibus.
- Descripción de aspectos históricos.
- Ascenso al ómnibus.

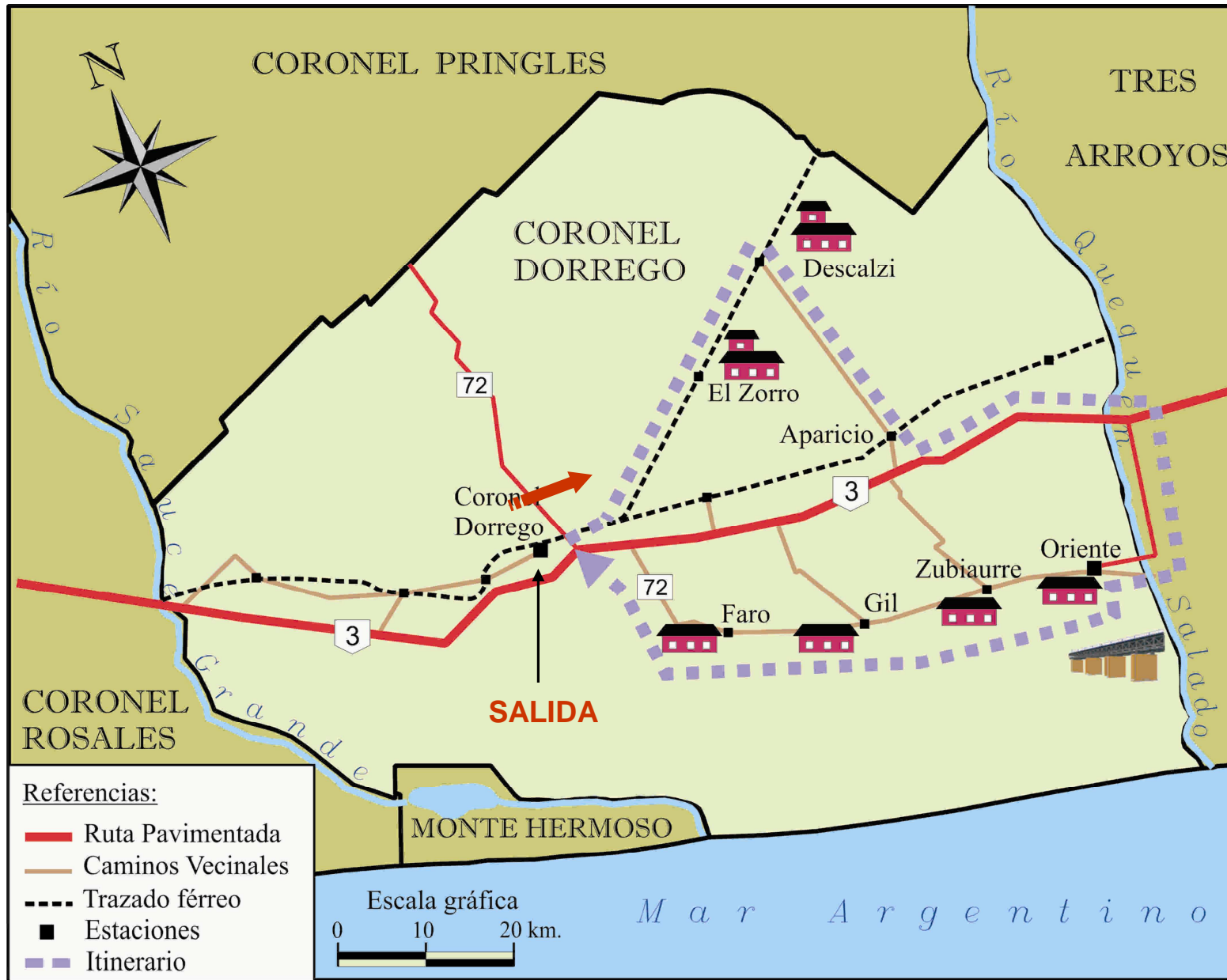
8) Estación Faro

ACTIVIDADES:

- Descenso del ómnibus.
- Descripción de aspectos históricos y detalles de la arquitectura ferroviaria local.
- Caminata por el predio ferroviario.
- **Fin del itinerario:** guitarreada con valores locales y cierre con la canción “Estación de vía muerta”. (*En anexo 5*).
- Ascenso al ómnibus.

9) Regreso: se retornará hacia el punto de partida.

Figura 34
 Día 2 del itinerario. Paseo en ómnibus.



Fuente: elaboración propia, en base al mapa turístico de Coronel Dorrego.

10. Reflexiones finales

El ferrocarril ha tenido un importante significado en la Argentina: desde sus inicios, supo propiciar la unidad nacional en vasto sentido.

Fueron aquellos hombres, representantes del liberalismo nacional, los que lo soñaron como aquel que transformaría al país y lo llevaría hacia el tan deseado progreso, convirtiéndose en el eje estructural del modelo político-económico adoptado.

Su trazado, permitió acortar las enormes distancias del territorio nacional, al tiempo que posibilitó la comunicación entre las regiones y aportó en su desarrollo económico-productivo. El ferrocarril, se constituyó en una herramienta fundamental para facilitar tanto el transporte de mercaderías, como el de pasajeros.

Contribuyó con su llegada, al surgimiento de nuevos parajes y pueblos. Así es que Coronel Dorrego, vio nacer a los suyos.

Resulta claro, cuan distinta es la situación que atraviesa el sistema ferroviario en la actualidad, con respecto a lo que antes supo significar para el país, pues se ha producido una notable reducción del servicio y un desmejoramiento general.

Dentro del distrito dorreguense, es notable que a pesar del paso del tiempo y de la falta de mantenimiento apropiado, las construcciones ferroviarias, aun exponen su singular belleza, destacándose por su riqueza arquitectónica y por la dominación espacial que ejercen sobre el territorio.

El análisis llevado a cabo dentro de esta investigación, ha puesto de manifiesto la potencialidad del patrimonio ferroviario del partido de Coronel Dorrego. Cada ramal, es poseedor de su propio encanto y esto se ve reflejado en las diversas líneas arquitectónicas de las obras, en la jerarquía de sus técnicas constructivas y de los materiales de construcción utilizados. También se destacan aun más, aquellas construcciones que han sido potenciadas por el marco natural que las circunda.

Desde el presente trabajo de investigación, se propone la revalorización de este patrimonio, a partir de la actividad turística, considerándola como la herramienta que permitirá conformar un nuevo producto para diversificar la oferta local y regional.

Su implementación como producto turístico-recreativo, generará efectos realmente positivos a las localidades del distrito. Desde lo *sociocultural*, contribuyendo a

promover el conocimiento y la salvaguarda de la identidad ferroviaria dorreguense; desde lo *económico*, aportando beneficios y diversificando las actividades tradicionales de las localidades. El patrimonio ferroviario, utilizado como recurso turístico, contribuirá a su protección y conservación. Por tal motivo, se considera de suma importancia, la aplicación de *pautas de sostenibilidad*, mediante un manejo responsable del mismo, para garantizar su uso y goce por parte de las generaciones futuras.

En este sentido, existen antecedentes de revalorización del patrimonio ferroviario. Ya en distintos lugares de Argentina y en otros países, se ha acudido a la puesta en valor de viejos espacios, edificios y maquinaria ferro-industrial. Esta, es una práctica que en la actualidad está muy en boga y que despierta un considerable interés y apoyo por parte de las comunidades.

Si bien la actividad turística- recreativa que se ha planteado desde las propuestas de este trabajo, está dirigida al público en general, se cree que reviste fundamental importancia, la participación de los más jóvenes, pues se evidencia que la mayor parte de ellos, tiene escasa información de los orígenes de sus pueblos y de la importancia que ha tenido el ferrocarril en su consolidación y desarrollo. También es notable el desconocimiento de la existencia en el partido de Coronel Dorrego de localidades, que aunque se encuentran en su mayoría despobladas, “existen” y cada una de ellas posee una historia que contar y valiosas obras ferroviarias por mostrar.

Se considera de suma relevancia, la cooperación publico-privada en la profundización del conocimiento del patrimonio ferroviario por parte de la comunidad local, ya que el mismo es “público” y le pertenece a esa sociedad. De esta manera, conseguirá valorarlo y generar sentido de pertenencia para su conservación y puesta en valor como nuevo producto turístico-recreativo.

11. Anexos

Anexo 1. Ejemplos de revalorización del patrimonio ferroviario.

Anexo 1.1. Artículo periodístico del diario La Nueva Provincia. "Festejos del centenario de la creación de las estaciones Irene, Aparicio y San Román.

Edición del día domingo 1º de diciembre de 1991.

LA NUEVA PROVINCIA / Domingo 1 de diciembre de 1991

Festejos del centenario de la creación de las estaciones Irene, Aparicio y San Román

JOSE ALDEA
Agencia Coronel Dorrego

En una fecha muy cara a los sentimientos de tres comunidades, se conmemorará hoy el centenario de la creación de las estaciones Irene, Aparicio y San Román del ex Ferrocarril Sud.

Los festejos oficiales se realizan bajo la coordinación de la comuna dorreguense.

En programa dará comienzo en San Román, con la llegada del denominado "Tren del Recuerdo", gestionado por las autoridades municipales ante Ferrocarriles Argentinos.

El acto se realizará en la plazoleta del ferrocarril, con la presencia del intendente municipal, doctor Osvaldo Crego; el titular del Concejo Deliberante, doctor Pedro Testani; abanderados y delegaciones de establecimientos educacionales.

Tras la presentación de las banderas de ceremonia, se izará el pabellón patrio, para, a continuación, entonarse el Himno Nacional.

También se procederá al descubrimiento de placas recordatorias, a la bendición del mástil y de la ermita, y a la imposición del nombre Centenario a la plazoleta.

Mientras tanto, en el Centro Social Valenciano habrá una exposición de fotos y recuerdos.

Para las 10.30, se prevé la partida del tren que trasladará la comitiva hasta Aparicio. Se calcula su llegada para las 12.30.

Previamente, a las 11.30, se oficiará una misa de campaña, con posterior suelta de palomas.

Tras el arribo del tren a Aparicio, en la plaza 2 de Diciembre se izará la bandera patria. También serán entonadas las estrofas del Himno Nacional y se descubrirá un monolito y placas recordatorias, imponiéndose nombres a las calles de la localidad.

A las 13, se servirá un almuerzo popular en el club Rivadavia. A las 16, se desarrollará un desfile cívico y, a su finalización, se producirá el traslado de autoridades, de la comuna de San Román.

San Román.

A su lado se fueron erigiendo pueblos que supieron de épocas mejores, y fueron conformados por la mezcla de sangre de criollos e inmigrantes que arribaron desde distintos puntos de Europa.

Cada una tuvo un desarrollo económico, social y cultural que marcaron la vida e idiosincrasia de todos y cada uno de sus habitantes.

■ Irene

Ubicada en el deslinde con el partido de Tres Arroyos, Irene es una pequeña comunidad en la que, desde el 10 de abril de 1905, funciona la Escuela N° 5 José Manuel Estrada.

El establecimiento tuvo como primera maestra a Francisca Luche de Montenegro. En la actualidad, es directora Hilda G. de Solari, acompañada por la docente Liliana E. Róchat.

El primer titular de la asociación cooperadora fue Juan B. Ayerbe, siendo el actual Carlos Recarte.

La sala de primeros auxilios comenzó a funcionar el 4 de julio de 1975, siendo uno de sus precursores Don Isaac Vaskovoinik.

El 17 de junio de 1954, bajo la presidencia de Teodoro Ruppel, se creó la comisión de Fomento Vial de Irene, ejerciendo su titularidad Carlos Gastello.

La localidad cuenta, además, con el Club Deportivo y Recreativo Irene, donde se centra la actividad deportiva lugareña.

A Irene le corresponderá cerrar el programa de actos preparados para celebrar el Centenario de las tres estaciones.

■ Aparicio

Situada a 40 kilómetros de la ciudad cabecera del partido, merced al empuje de sus habitantes Aparicio supo mantener la vigencia de sus antiguas instituciones, creando nuevas entidades que son el fiel reflejo de su andar comunitario.

El club Rivadavia, presidido por

■ San Román

Su fundación se remonta a 1924.

A fines de 1990 se creó el grupo de teatro del club Rivadavia, que en el término de un año desarrolló una intensa actividad, presentando cuatro obras consecutivas, todas bajo la autoría y dirección de Ana R. de Napolitano.

Desde hace 28 años funciona la sala de primeros auxilios que cumple con las necesidades primarias de salud de la población. Hoy dispone de una ambulancia.

La comisión es presidida por el doctor Luis María Ogallar.

Una clara demostración de la dinámica de la gente de Aparicio la constituye la creación de la Peña Los Amigos, el 27 de marzo de 1991.

Fue instrumentada con el objeto de cultivar el amor y respeto por nuestras tradiciones, centrandose su meta en la enseñanza del folklore a los niños de la comunidad. Hoy la preside Juan Mateucci.

En tanto, la Biblioteca Pública de la Juventud Agraria funciona en la localidad desde el 5 de mayo de 1982.

En sus comienzos se nutrió con la donación de libros de la comunidad, lográndose importante material bibliográfico de entidades cooperativas y editoriales.

En la actualidad cuenta con 1.700 volúmenes. Su local es utilizado para charlas, conferencias y dictado de cursos.

Por otra parte, el 1 de julio de 1982 se constituyó una filial de la Liga de Madres de Familia, cuya primera comisión fue presidida por Viviana M. P. de Bruel.

Su primer objetivo se centró en la construcción de una capilla, que fue concretada a partir de la donación de un terreno por parte de la comuna, al igual que los planos y la dirección de obra.

■ San Román

Situada a sólo seis kilómetros de la ruta nacional 3, la actividad educativa en San Román se desarrolla



Vista de la estación de San Román



La capilla levantada en Aparicio

Fotos de agencia

residentes en la zona, ilusionados en mantener vivo el amor de su tierra natal, venerar sus glorias y tradiciones y prestarse ayuda y protección

en el rubro cargas de
hiense. Un año del
el partido de Comandante
Las estaciones que

Anexo 1.2. Afiche publicitario del Tren “Expreso del Bicentenario” de Chile.


BICENTENARIO
CHILE 2010



TE INVITA AL:

“EXPRESO DEL BICENTENARIO”

ALAMEDA - SAN ANTONIO - ALAMEDA

*“CELEBRA ESTE BICENTENARIO EN UN TREN HISTÓRICO CON
LOCOMOTORA A VAPOR”*

**VENTA DE PASAJES
EN TODAS LAS
BOLETERIAS TERRASUR
Y ESTACION CENTRAL**

**VIERNES
17
SEPTIEMBRE
2010**

más información en:
CALL CENTER: 600 585 5000
o en www.terra-sur.cl

CUPOS LIMITADOS

Patrocinan



contacto organizadores : trenbicentenario@accpf.cl

Fuente: www.chilebicentenario.com.cl

Anexo 2. Aspectos legales

Anexo 2.1. Decreto 666/89.

FERROCARRILES ARGENTINOS

Ordénase a su Intervención el cumplimiento de un Plan de Coyuntura.

Bs. As., 01/09/89

VISTO el expediente N° 3145/89 de la Subsecretaria de Transporte Terrestre y

CONSIDERANDO:

Que con la promulgación y publicación de la Ley N° 23.696. La empresa FERROCARRILES ARGENTINOS ha sido incluida en el Anexo I con la figura de concesión.

Que corresponde dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 11 de la citada ley estableciendo las alternativas, procedimientos y modalidades particulares de estas concesiones en FERROCARRILES ARGENTINOS.

Que es un objetivo fundamental el aumento de la participación del modo ferroviario en la movilización del tráfico de carga y pasajeros.

Que; sin perjuicio de la implementación de reformas estructurales en FERROCARRILES ARGENTINOS, resulta necesario poner en marcha un plan de coyuntura que permita una fuerte disminución de la necesidad de financiamiento de la misma, el incremento del transporte de cargas. De sus ingresos y de la recaudación del servicio de pasajeros urbanos y suburbanos mediante un enérgico control de la evasión.

Que, conforme a las facultades conferidas por la Ley N° 23.696, el PODER EJECUTIVO NACIONAL es competente para resolver sobre el particular.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA:

Artículo 1°— Ordénase a la Intervención de FERROCARRILES ARGENTINOS el cumplimiento de un Plan de Coyuntura para los próximos CIENTO OCHENTA (180) días, plazo durante el cual deberá proceder a:

a) Racionalizar los gastos de explotación, en particular los de combustibles e insumos revisión de contratos de servicio y adquisiciones, viáticos, horas extras y recargos.

- b) Reordenar el plan de inversiones, ajustándolo a las necesidades imprescindibles del servicio, en particular en relación al incremento del transporte de cargas.
- c) Racionalizar los servicios de trenes de pasajeros interurbanos.
- d) Racionalizar los servicios de trenes de pasajeros urbanos y suburbanos en horas nocturnas.
- e) Transformar la estructura burocrática superior de la Empresa produciendo una descentralización de funciones que optimice la eficiencia operativa.
- f) Impulsaren forma inmediata la licitación para la explotación del ramal Borges - Delta.
- g) Llamar a licitación nacional e internacional, en, el plazo de SESENTA (60) días, para la implementación del sistema de expendio y control de boletos automático en los servicios de pasajeros urbanos y suburbanos,
- h) Llamar a licitación para la explotación de servicios de encomiendas y paquetería en trenes de pasajeros.
- i) Incrementar el transporte multimodal.
- j) Promover el aporte de material tractivo y remolcado para la explotación de servicios de carga por empresas operadoras y cargadoras.
- k) Impulsar la incorporación de material rodante mediante la figura del "leasing".
- l) Aprovechar la capacidad ociosa de la industria privada ferroviaria nacional para la renovación, mejoramiento y conservación de vías y obras de arte, fabricación, renovación y rehabilitación de locomotoras, coches y vagones en particular los accidentados y provisión de equipos, componentes, partes y repuestos.
- m) Reordenar los talleres de mantenimiento y reparación mediante modificación de los regímenes de trabajo, con la participación de los trabajadores.
- n) Vender, alquilar u otorgar en concesión los inmuebles innecesarios para la explotación ferroviaria, utilizando los ingresos resultantes para la adquisición de bienes de capital.
- o) Impulsar las negociaciones para la provincialización de los ramales:
 - Puerto Deseado - Colonia Las Heras (Provincia de Santa Cruz).
 - Recreo - Chumbicha - Catamarca (Provincia de Catamarca) y Chumbicha - La Rioja - Patquía (Provincia de La Rioja).
 - Ing. Jacobacci - Esquel (Provincias de Río Negro y Chubut).
- p) Negociar la municipalización de ramales.
- q) Proceder al sinceramiento contable de la Empresa, separando los gastos derivados de actividades realizadas con fines sociales.

Art. 2° — Límitase el aporte del TESORO NACIONAL, durante el plazo establecido en el artículo anterior, al monto de los gastos totales de personal de la Empresa. Los recursos genuinos ingresados financiarán el total de los gastos de funcionamiento y las inversiones previstas.

Art. 3° — Instrúyase a la Intervención de la Empresa para que, en la ejecución del Plan de Coyuntura, cumpla los siguientes objetivos:

- a) Fuerte disminución de la necesidad de financiamiento de la Empresa.
- b) Incremento del transporte de cargas y de los ingresos correspondientes.
- c) Incremento de la recaudación del servicio de pasajeros urbanos y suburbanos mediante un enérgico control de la evasión.

Art. 4° — Dispónese la ejecución de la Ley N° 23.696 en FERROCARRILES ARGENTINOS por la modalidad de Concesión Integral de Explotación de líneas o sectores de la Red Ferroviaria Nacional. Se entiende por Concesión Integral de Explotación aquella en la cual la concesionaria asume, en el sector objeto de la contratación la explotación comercial, la operación de trenes y atención de estaciones, el mantenimiento del material rodante, infraestructura y equipos y todas las demás actividades complementarias y subsidiarias. En los casos en que no sea posible implementar la Concesión Integral de Explotación se recurrirá a concesiones parciales de servicios.

Art. 5° — Desígnase como Autoridad de Aplicación, conforme al artículo 13 de la Ley N° 23.696, al Ministerio de Obras y Servicios Públicos, quién llamará a Licitación Pública para las concesiones indicadas en el artículo 4° con facultad de efectuar la subdivisión de la Red Ferroviaria Nacional en los sectores que considere adecuados, de preparar los pliegos de licitación y establecer para cada caso si la misma será de carácter nacional o internacional.

Art. 6° — Establécese que la adjudicataria de cada licitación deberá constituir una Sociedad Anónima Concesionaria, conforme a los artículos 163 a 307 de la Ley de Sociedades N° 19.550. El estatuto podrá prever una categoría de acciones para el personal que reviste en relación de dependencia de FERROCARRILES ARGENTINOS, a la fecha de la adjudicación de cada licitación, en la línea o sector de la red sujeta a concesión, dentro del Programa de Propiedad Participada (Capítulo III de la Ley N° 23.696) y en las condiciones que la Autoridad de Aplicación considere conveniente.

Art. 7°— Constitúyese una Comisión Asesora, a los efectos de la participación en los procesos licitatorios, integrada por DOS (2) representantes de FERROCARRILES ARGENTINOS, DOS (2) de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, TRES (3) de las organizaciones sindicales ferroviarias y TRES (3) de los sectores empresarios. La Comisión dependerá directamente de la Autoridad de Aplicación y deberá Informar permanentemente a la Comisión Bicameral creada por el artículo 14 de la Ley 23.696.

Art. 8° — Establécese que en la preparación de los pliegos de licitación para cada concesión se contemplará en forma preferencial la transferencia o parcial del personal que reviste en relación de dependencia de FERROCARRILES ARGENTINOS, a la fecha de la adjudicación de cada licitación, en la línea o sector de la red sujeta a concesión, Deberán aplicarse las normas de protección del empíico, situación laboral, encuadramiento sindical y seguridad social contenidas en el Capítulo IV de la Ley N° 23.696.

Art. 9° — Créase una Comisión Ad-Hoc, con el fin de proponer modificaciones al Reglamento General de Ferrocarriles y al Reglamento Interno Técnico Operativo, aplicable a las concesionarias. El Reglamento General permitirá la Incorporación de nuevas modalidades de explotación técnica surgidas de la evolución tecnológica, que posibiliten el logro de una explotación más económica o eficiente del sistema. A tal fin los concesionarios podrán proponer al MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS las reglamentaciones adecuadas en sustitución del Reglamento Interno Técnico Operativo vigente en FERROCARRILES ARGENTINOS y cualquier otro tema que sea necesario suprimir, modificar aclarar con el fin de que no interfiera con los objetivos de la concesión.

Art. 10. — Lámase a Licitación Pública Nacional o Internacional, de acuerdo a lo que se indica en cada caso, para la concesión de los siguientes servicios y sectores de la Red Ferroviaria Nacional:

- a) Servicios de pasajeros en los corredores Buenos Aires - Mar del Plata y Buenos Aires - Rosario (Licitación internacional).
- b) Explotación del corredor Rosario-Bahía Blanca (Licitación Internacional).
- c) Ramales secundarios de carga Chucul - Casilda y Dalmacio - Vélez Sársfield - Casilda (Licitación Nacional).

En el plazo de CIENTO VEINTE (120) días deberán realizarse los estudios correspondientes y, en su caso, confeccionarse los pliegos de condiciones pertinentes.

Art. 11. — Comuníquese a la Comisión Bicameral creada por el artículo 14 de la Ley N° 23.696.

Art. 12. — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — José R. Dromi. — Italo A. Luder. — Antonio F. Salonia. — Eduardo Bauzá — Alberto J. Triaca. — Julio C. Corzo. — Domingo F. Cavallo. — Néstor M. Rapanelli.

Anexo 2.2. Términos de la concesión de Ferrosur Roca. S. A

A. PLIEGO

Resolución ME y OSP 145/92

Dictada el 31/1/92 (B.O., 10/2/92. Se publica sin Anexo).

Aprueba el Pliego de Bases y Condiciones Generales a regir en la Licitación Pública Nacional e Internacional para la concesión de la explotación integral del sector de la red ferroviaria nacional integrada por el Ferrocarril General Roca, con exclusión del Corredor Altamirano-Miramar, y sus tramos cuyo texto forma parte de la presente como Anexo I.

B. ADJUDICACION Y CONTRATO

Resolución ME y OSP 1359/92

Dictada el 27/11/92 (B.O., 14/12/92).

Adjudica la Licitación Pública Nacional e Internacional para la concesión de la explotación de la Línea General Roca con exclusión del Corredor Altamirano-Miramar y sus tramos urbanos al Consorcio Ferrosur Roca integrado por: Loma Negra Ciasa, Decavial Saicac, Petroquímica Comodoro Rivadavia S.A., Asociacion Cooperativas Argentinas, Banco Frances del Rio de La Plata S.A., Acindar S.A. Aprueba las reglamentaciones operativas, las actas constitutivas y los estatutos de la sociedad anónima concesionaria y de la sociedad anónima inversora. Aprueba el cuadro tarifario.

Decreto 2681/92

Dictado 29/12/92 (B.O., 8/1/93. Se publica sin Anexo).

Aprueba todo lo actuado por el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos con motivo de la Licitación Pública nacional e internacional para la concesión de la explotación integral de la Línea General Roca con exclusión del Corredor Altamirano-Miramar y sus tramos urbanos. Aprueba, con sus Anexos, el Contrato de Concesión suscrito por el señor Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos con la Firma Ferrosur-Roca Sociedad Anónima (en formación), que como Anexo forma parte del presente decreto.

Anexo 2.3. Ordenanza municipal. "Preservación y conservación del patrimonio histórico del Partido de Coronel Dorrego". Departamento Deliberativo de Coronel Dorrego. Año 1998.

<p>MUNICIPALIDAD DE CORONEL DORREGO *</p>	<p>CORRESPONDE: EXPTE. N° 0395/98</p>	<p>N° 163 Departamento Deliberativo</p>
---	---	--

VISTO:

Que la preservación y conservación del patrimonio histórico es un derecho de los pueblos que no olvidan su pasado, marcando las etapas de los primeros pasos de sus fundadores y sucesores;

CONSIDERANDO:

Que hay construcciones dentro del Partido que son representativas con marcada arquitectura de la época, ligada estrechamente a la población;

Que no existe gran cantidad de edificaciones que puedan reunir historia, arquitectura y reconocimiento de la población, siendo menester preservarlos de las alteraciones del inexorable paso del tiempo,

POR TODO ELLO, el HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE, en uso de facultades que le son propias dicta la siguiente:

ORDENANZA


ARTICULO 1°) Declárase Patrimonio Histórico del Partido de Coronel Dorrego a todo aquel edificio público, que haya sido referente de hechos de carácter testimonial en el transcurso del tiempo y cuya conservación interese a la población por la arquitectura de la época, a la que el paso del tiempo no ha modificado.

ARTICULO 2°) Facúltase al Departamento Ejecutivo a parocer a la colocación de referencias históricas en diferentes puntos de la ciudad, que identifiquen a dichas construcciones

ARTICULO 3°) Las referencias históricas autorizadas por el artículo anterior, se colocarán en los siguientes inmuebles de la ciudad de Coronel Dorrego, sin perjuicio de otras que se incorporen en cumplimiento de la presente Ordenanza:

A) TEATRO ITALIANO, ubicado en calle Maciel entre Avda. Julio A. Roca y Lequerica.
N° de partida: 03082 - Nomenclatura catastral: Circ. I - Sec. A - Mz. 28 - Parc. 13 .
Fecha de terminación año 1920
Sociedad Italiana de Socorros Mutuos "XX de Setiembre"

B) BANCO DE LA NACION ARGENTINA, ubicado en calle Costa y Avda. Julio A. Roca.
N° de partida: 04921 - Nomenclatura catastral: Circ. I - Sec. A - Mz. 25 - Parc. 17



C) BANCO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, ubicado en calle Costa y San Martín.
N° de partida: 01315 - Nomenclatura catastral: Circ. I - Sec. A - Mz. 19 - Parc. 14

D) ESTACION DE FERROCARRIL, ubicado en prolongación Avda. Julio A. Roca.
Sin nomenciar.

ARTICULO 4°) Los edificios indicados en el artículo Tercero quedan incluidos dentro del Patrimonio Histórico de este Partido, limitándose de esta forma la remodelación, demolición o reforma de sus construcciones.

ARTICULO 5°) La limitación referida en el artículo anterior acota los siguientes puntos:

- 1.- La fachada no deberá modificarse, excepto cuando la condición de la misma en cuanto a la conservación así lo requiera, reparando el daño causado por el tiempo, accidente u otra causa. La reparación requerirá la previa autorización de la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad de Coronel Dorrego y aprobación del Honorable Concejo Deliberante.
- 2.- La estructura edilicia no sufrirá cambio alguno sin las aprobaciones y autorizaciones referidas.
- 3.- Su estado de conservación deberá ser óptimo.

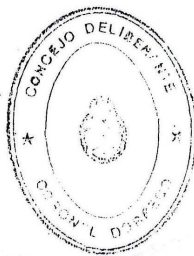
ARTICULO 6°) Toda la información a estos edificios, será considerada y archivada como patrimonio histórico de la ciudad, y con carácter de interés público, en el ámbito de la Dirección de Obras Públicas.

ARTICULO 7°) Queda abierta la búsqueda de todos aquellos edificios que por su valor histórico y social, puedan incorporarse al Patrimonio Histórico del Partido de Coronel Dorrego.

ARTICULO 8°) Comuníquese al Departamento Ejecutivo, demás que corresponda, dese al Registro Oficial y oportunamente, archívese.

SALA DE SESIONES, Noviembre 12 de 1998.-


ADRIANA ERPAQUIN
Secretaria
H. Concejo Deliberante




DOMINGO S. FORTUNATO
Presidente
H. Concejo Deliberante

Anexo 3. Programa de promoción de pequeñas localidades. Subsecretaría de asuntos municipales. -Ley 13.251 y decreto provincial N° 1544/08- (Relevamiento de estaciones ferroviarias, elaborado por la Dirección de Obras Públicas de la Municipalidad de Coronel Dorrego. Abril de 2009).

ESTACION FERROCARRIL SAN ROMÁN

1.- UBICACIÓN.

Localidad de San Román (Partido de Coronel Dorrego).

2.- ESTADO DE OCUPACION.

El edificio de la antigua Estación del Ferrocarril de la Localidad de San Román (Partido de Coronel Dorrego), está actualmente desocupado y abandonado.

3.- MEMORIA TECNICA.

El estado general es malo, sobre todo lo que refiere a aberturas exteriores. Presenta también deterioros en revoques internos y grandes deficiencias en sanitarios e instalaciones.

En la cubierta, (de tejas francesas), se observan algunos faltantes y roturas en canaletas y bajadas de desagües pluviales.

El estado de los pisos de pinotea y cielorrasos de madera, es regular.

Lo que es la vivienda propiamente dicha, se encuentra en un estado muy deteriorado.

4.- INTERVENCIÓN.

- Arreglos en cubierta y desagües pluviales.
- Tratamiento de la humedad en muros internos.
- Arreglos de carpinterías exteriores.
- Recuperación de pisos y cielorrasos de madera.
- Ejecución de nuevas instalaciones, (agua, cloaca, electricidad, gas).
- Sanitarios nuevos y su respectivo revestimiento.
- Pintura general.

ESTACION FERROCARRIL ORIENTE

1.- UBICACIÓN.

Localidad de Oriente (Partido de Coronel Dorrego).

2.- ESTADO DE OCUPACION.

El edificio de la antigua Estación del Ferrocarril de la Localidad de Oriente, está ocupado actualmente por la Agrupación Tradicionalista local (Fortín Gaucho de Oriente) y por La Escuela N° 501.

La idea es recuperarlo para que funcione allí un Museo de Antigüedades.

4.- INTERVENCIÓN.

- Arreglos en cubierta y desagües pluviales.
- Tratamiento de la humedad en muros internos.
- Arreglos de carpinterías exteriores.
- Recuperación de pisos y cielorrasos de madera.
- Ejecución de nuevas instalaciones, (agua, cloaca, electricidad, gas).
- Sanitarios nuevos y su respectivo revestimiento.
- Pintura general.

5.- IMPACTO LOCAL.

Esta estación se encuentra dentro de la cuadrícula del pueblo y se encuentra integrada perfectamente al entorno, no causando ningún impacto ambiental.

6.- EVALUACION PRESUPUESTARIA.

Se estima un presupuesto estimativo de \$69.500, en el cual se incluye picado y reparación de revoques, arreglo de filtraciones, pintura, arreglo de carpinterías, arreglo de pisos. Se prevé reparar las instalaciones en mal estado. Lavado de paredes exteriores y techo.

ESTACION FERROCARRIL JOSE. A. GUIASOLA

1.- UBICACIÓN.

Localidad de El Perdido. (Partido de Coronel Dorrego).

2.- ESTADO DE OCUPACION.

El edificio de la antigua Estación del Ferrocarril, está ocupado actualmente por la Agrupación Tradicionalista Los de Fierro. Como así también funciona lindante a este edificio, el Centro Cultural Municipal “La Casona”.

3.- MEMORIA TECNICA.

El estado general de esta estación es bueno, faltando principalmente un mantenimiento del techo (de chapa ondulada), el cual presenta filtraciones.

Existen algunos sectores del edificio que presentan humedad ascendente desde el piso, que afecta las paredes interiores y exteriores.

Con respecto al cielorraso, necesita de mantenimiento de pintura.

En cuanto a los muros, requieren de reparaciones y posterior pintura.

Las aberturas (de madera) presentan un deterioro importante en las jambas, los tableros y los herrajes.

La instalación eléctrica – en parte original de la época de construcción-, requiere de modificaciones, al igual que la iluminación.

La estructura cloacal requiere de un reacondicionamiento.

4.- INTERVENCIÓN.

- Tratamiento de la humedad en muros internos.
- Arreglos de carpinterías exteriores.
- Recuperación de pisos y cielorrasos de madera.
- Pintura general.

5.- IMPACTO LOCAL.

Esta estación, se encuentra dentro de la cuadrícula del pueblo y se encuentra integrada perfectamente al entorno, no causando impacto ambiental.

6.- EVALUACION PRESUPUESTARIA

Se estima un presupuesto estimativo de \$52.500, en el cual se incluye picado y reparación de revoques, arreglo de filtraciones, pintura, arreglo de carpinterías, arreglo de pisos. Se prevé reparar las instalaciones en mal estado.

ESTACION FERROCARRIL APARICIO

1.- UBICACIÓN.

Localidad de Aparicio. (Partido de Coronel Dorrego).

2.- ESTADO DE OCUPACION.

El edificio de la antigua Estación del Ferrocarril, está ocupado actualmente por la Agrupación Tradicionalista Los Amigos.

3.- INTERVENCIÓN.

- Tratamiento de la humedad en muros internos.
- Reparación de pisos y aberturas.
- Trabajos de pintura.
- Mejoramiento de las instalaciones.

4.- IMPACTO LOCAL.

Esta estación se encuentra dentro de la cuadrícula del pueblo y se encuentra integrada perfectamente al entorno, no causando impacto ambiental.

6.- EVALUACION PRESUPUESTARIA.

Se estima un presupuesto estimativo de \$49.700, en el cual se incluye picado y reparación de revoques, arreglo de filtraciones, pintura, arreglo de carpinterías, arreglo de pisos. Se prevé reparar las instalaciones en mal estado.

Anexo 4. Entrevistas a informantes claves.

Anexo 4.1. Entrevista al sr. Armando Kahrs, ex empleado ferroviario.

Nombre: Armando Kahrs.

Localidad: Coronel Dorrego.

Edad: 81 años.

Ocupación: jubilado ferroviario.

Fecha: marzo de 2009.

1. ¿Cuales fueron los medios de transporte que antecedieron al ferrocarril?

Como antecedente a este medio de transporte, se encuentran las galeras tiradas por caballos. Se trataba de un carruaje cerrado con ventanillas que transportaba de 4 a 5 personas, tirada por 3 o 4 caballos. Sus pasajeros debían andar armados ya que temían a la resistencia de los indios.

Como anécdota, existe un antecedente del cobro de Peaje: el bolichero que se encontraba atendiendo el negocio ubicado cercano al arroyo Las Mostazas, había colocado una cadena para atender el paso y así cobrarles diez pesos a las galeras que atravesarían el arroyo.

2. ¿Cuándo se funda la Estación de Coronel Dorrego?

Se fundó en el año 1891 y los primeros cuatro años se llamó Las Mostazas, después llevó el nombre de Coronel Dorrego.

El nombre “Las Mostazas” se debió a que en cercanías al arroyo Las Mostazas, se instaló primeramente una casa de negocios (primera fundación) o sea fue la primera construcción, una Posta. Luego cuando se construye la estación, se trasladan todos para allí.

3. ¿A que edad comenzó a trabajar en el ferrocarril y cuales fueron las actividades que desempeñó en este área laboral?

Comencé a trabajar en el ferrocarril a los 18 años, en total trabajé 37 años en la actividad.

El primer trabajo que realicé fue de peón de estación, luego guardabarrera y después pasé a la parte de tráfico, en el que me desempeñé como foguista primero y luego pasé a aspirante a maquinista, hasta que llegué a ser el cargo máximo dentro del tren que es el de maquinista.

4. ¿Cual era el trayecto que realizaba?

Hacía el trayecto desde la Estación Coronel Dorrego hasta Estación Deferrari (más conocida como Vía Faro) y también realizaba el recorrido desde Coronel Dorrego a Bahía Blanca.

5. ¿Como era el movimiento de personal a bordo?

Dentro del tren de carga trabajaba el maquinista, foguista y dos guardas.

En el tren de pasajeros trabajaba, el maquinista, un foguista y un guarda de encomiendas, el cual era el encargado de realizar el control de los boletos de los transportados.

El cambista, realizaba su actividad debajo del tren, enganchando y desenganchando vagones por medio de cadenas.

6. ¿Cómo era la administración inglesa? ¿Y la nacional?

Durante la administración de los ingleses primaba el orden y la excelente administración, se fijaban hasta el mínimo detalle, todo funcionaba bien, es así que se llevaban 400 mil pesos oro anual, en contraposición a los argentinos, que en el primer año de explotación ya obtuvieron pérdida.

Cuando se nacionalizan los ferrocarriles en Argentina, en 1946 en la presidencia de Juan Domingo Perón, se nota un gran cambio en cuanto a la organización y administración. Por ejemplo, se contrató mucha mas cantidad de empleados para trabajar en las oficinas, no se respetaban tanto las reglas como con los ingleses y no se cuidaban las instalaciones, en fin el cambio de administración fue muy grande y notable.

7. ¿Cuales son los lugares dentro del partido de Coronel Dorrego, que usted considera como más atractivos o pintorescos?

El Río Quequén Salado es uno de los sitios mas lindos que se podía ver desde el tren, siendo la parte más bella las cascadas que se formaban en el río. Pero en ese tramo se levantaron las vías y ya no es posible pasar por allí en el tren.

Otro lugar muy lindo que atraviesa el tren es la parte del Río Sauce Grande, el cual es muy reconocido en la provincia de Buenos Aires por ser el único río que posee plantas naturales, como lo es la especie del Sauce.

Anexo 4.2. Entrevista a la sra. Emma Cabrera, habitante de la localidad de El Perdido.

Nombre: Emma Cabrera.

Localidad: El Perdido, Estación José. A. Guisasola. Partido de Coronel Dorrego.

Edad: 75 años.

Ocupación: Jubilada.

Fecha: Junio de 2010.

1) ¿Cómo era la realidad de la localidad de El Perdido (Estación José. A. Guisasola) cuando circulaba el tren?

En esa época había mucho movimiento, el tren era el que le daba vida al pueblo.

Guisasola llegó a tener alrededor de tres mil habitantes. Existía gran cantidad de comercios, tales como: casas de acopio de cereales, almacenes de ramos generales, despensas, tiendas, confiterías, farmacia, herrerías, carpinterías, talleres mecánicos, entre otros.

2.) ¿Que servicios ofrecía el tren?

Por un lado el transporte de mercaderías (cereales, frutas, leche, lanas, entre otras) y por el otro, el transporte de pasajeros. El horario de este último servicio era de mañana, proveniente de Buenos Aires con destino a Bahía Blanca y luego a la tarde regresaba.

2) ¿Qué representaba la estación dentro del pueblo?

La estación era el punto de encuentro de la gente del pueblo.

Ya sabíamos las horas en que llegaba el tren, por eso nos preparábamos para ir a la estación para a ver quienes bajaban, ni bien sentíamos el ruido, íbamos para allí, ¡era todo un acontecimiento...!. Recuerdo también un tren muy particular que pasaba por la estación de Guisasola, le decíamos “el trencito” ¡porque era chiquito! Pasaba tres veces por semana y hacia viajes de ida y vuelta. Para nosotros era muy novedoso viajar en el trencito (...)

Recuerdo también que en el tiempo que los hombres debían realizar el servicio militar, era cita obligada asistir a la estación a despedir a los muchachos que partían con distintos destinos. Y otro hecho significativo fue cuando se hizo una gran fiesta organizada por la Sala de Primeros Auxilios para recaudar fondos, en el galpón más grande de la estación, ya que no había en el pueblo otro lugar tan grande como para recibir mucha cantidad de gente.

2) ¿Qué consecuencias aparejó para la comunidad y alrededores la supresión del servicio tren de pasajeros?

Con esta situación, los pueblos quedaron incomunicados y la gente tuvo que disponer de otros medios de transporte para trasladarse.

La mayoría de la gente empezó a irse a otros lugares, a ciudades grandes en busca de trabajo y mejores condiciones de vida.

La ventaja que tuvo Guisasola es que el ramal no fue levantado y siguieron pasando los trenes cargueros, a diferencia de lo que pasó con la vía Faro (Ramal Coronel Dorrego-Defferrari), que al ser levantada, todos los pueblos de ese sector quedaron despoblados.

Anexo 4.3. Entrevista al sr. Ramón González, habitante de El Perdido.

Nombre: Ramón Gonzáles.

Localidad: El Perdido, Estación José. A. Guisasola. Partido de Coronel Dorrego.

Edad: 85 años.

Ocupación: Jubilado. (Empleado de comercio)

Fecha: abril de 2010

Encuesta: N° 3

1) ¿Qué vínculo mantuvo con el ferrocarril desde su actividad laboral?

Fui empleado de un almacén de ramos generales llamado Casa Loydi. Era muy chico cuando entré a trabajar en lo de Loydi, primero empecé a ayudar a mi padre a cargar en su camión las bolsas de cereal y mercaderías que llegaban en el tren y luego las llevábamos al negocio. Después, cuando era más grande, ya empecé a atender el mostrador. El negocio demandaba mucha mercadería al tren, había meses en que se encargaba un vagón entero con mercaderías, ¡solo para abastecer al almacén!

En ese tiempo, había un gran movimiento en el pueblo, la gente tenía trabajo. El tren era el que le daba vida a Guisasola.

2.) ¿Recuerda cuales eran los empleados que trabajaban en la estación?

En la estación había muchos empleados y todos tenían una vivienda dentro del predio ferroviario.

La autoridad máxima era el jefe, el cual tenía a cargo el funcionamiento de toda la estación. Éste, vivía junto a su familia en una casa al lado de la estación.

Luego, estaba el auxiliar, que era el secretario del jefe. Las tareas que realizaba era el despacho de boletos y encomiendas. Este empleado tenía su vivienda bastante retirada del edificio de la estación.

Y los cambistas, eran los encargados de hacer los cambios de señales y a veces también ayudaban a descargar las mercaderías de los vagones.

Anexo 5. Canción “Estación de vía muerta”.

Estación vieja y deshecha que fuiste una romería,
cuando era todo alegría pa los tiempos de cosecha.
Hoy parece que te pecha el mancarrón del olvido,
quién sabe por dónde han ido bolseros y capataces,
hombres fuertes y capaces que pa siempre se han perdido.

Ya no se ve ni un linyera pal lao del embarcadero,
ni una estiba con letrero de una firma cerealera.
Ya por tu enorme tranquera no dentra ninguna chata,
el carrero no desata su famosa caballada,
ni descarga en la planchada las bolsas por la culata.

Ya no hay muchachas bonitas paseando por el andén,
que iban a esperar el tren en las lindas tardecitas.
Contra tus vías limpietas no se estrella el sol radiante,
y en esa quietud constante de las ruinas que allí quedan,
ya ni se mueve la rueda de tu molino gigante.

El cambista no camina con la blusa azul aquella,
ni la máquina resuella con su aliento de neblina;
ya no están en la oficina ni el jefe ni el auxiliar,
ya no se oye repicar el telégrafo tampoco,
y los gorriones, de a poco, han terminao por copar.

Tu señal está tranquila, tus galpones carcomidos;
en esos rieles dormidos ya no hay vagones en fila.
No se ve ninguna pila sobre tu playa desierta;
tu campana no despierta y es su badajo oxidao...
¡un lagrimón olvidao llorando una vía muerta!

Letra de Luis Domingo Berho
Música de Francisco Chamorro.

12. Bibliografía

ALBANESI, Pablo. N y PASCALE, Juan. C. “Turismo y patrimonio arquitectónico: metodología para la confección de un preinventario con actores locales no calificados”. Departamento de Geografía. UNS. 2006. Bahía Blanca. Buenos Aires, Argentina.

ALBERDI, Juan Bautista. “Bases y puntos de partida para la organización política de la Republica Argentina”. Grandes Escritores Argentinos. Ediciones Jackson. Buenos Aires. Argentina.

Apuntes de cátedra. Preservación del patrimonio urbano, 2009. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur.

Apuntes de cátedra. Historia Argentina General, 2009. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur.

Apuntes de cátedra. Metodología de la investigación geográfica y turística, 2009. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur.

BELTRAME, José. “La crisis de los ferrocarriles argentinos de propiedad privada”. Buenos Aires. 1.946.

BERTONCELLO, Rodolfo. “Turismo y geografía”. Lugares y patrimonio natural - cultural de la Argentina. Ediciones Ciccus. 2008.

BLASCO, Albert. “Turismo y transporte”. Editorial Síntesis. Madrid, España. ISBN 84-7738-853-9. Año: 2001.

BOTE GOMEZ, Venancio. “Planificación económica del turismo”. De una estrategia masiva a una artesanal. Editorial Trillas. México 1990. ISBN 968-24-3280-4.

BUNGE, Alejandro E. “Ferrocarriles Argentinos”, contribución al estudio del patrimonio nacional. Buenos aires. 1918.

BURIN, David y HERAS, Ana Inés, entre otros compiladores. “Desarrollo local. Una respuesta a escala humana a la globalización”. Ed Ciccus - La Crujía. Buenos Aires, Argentina. 2001. ISBN: 987-9355-10-5.

CAMILIÓN, Oscar. “Memorias políticas: de Frondizi a Menem 1956-1996”. Editorial Planeta. 2000. Buenos Aires, Argentina.

COLEMAN, Arturo. H. “Mi vida de ferroviario inglés en la Argentina”. Bahía Blanca, Edición del autor. Republica Argentina. 1.949

Cincuentenario Partido de Coronel Dorrego. 1887-1937. Coronel Dorrego: Imp. Panzini, 1939. Buenos Aires, Argentina.

CUCCORESE, Horacio J. “Historia de los ferrocarriles en la Argentina”. Ediciones Macchi. Buenos Aires, 1969.

CHAN, Nélica. “*Circuitos turísticos*”. Programación y cotización. Colección “Temas de Turismo”. Buenos Aires. Argentina. 1º ed: 1991. 2º ed. 1994.

DROMI, José Roberto. “La reforma del Estado, privatizaciones y concesiones”. Ministerio de obras y Servicios Públicos de la Nación. 1990.

DERIEUL FUNES, Carlos. “Historia del partido y localidad de Coronel Dorrego en el siglo XIX (1830-1900).” Ed. Panzino hermanos S.A.I.C. Bahía blanca, provincia de Buenos Aires. 1973.

EL SUREÑO, “100 años Hoy”. Centenario de Coronel Dorrego. Raíces producciones. Coronel Dorrego. 1991.

GARCIA COSTA, Víctor. “Los ferrocarriles”. La historia popular. Vida y milagros de nuestro pueblo. Centro editor de América Latina. Buenos Aires. 1.971.

GETINO, Octavio. "Turismo. Entre el ocio y el negocio". Identidad cultural y desarrollo económico para América Latina y el Mercosur. Ediciones Ciccus- La Crujía. Buenos Aires, Argentina. 2003.

GRIPPO, Silvia, 1998. Redes ferroviarias y redefinición de nuevos territorios en el orden mundial de fines de siglo XIX. En: CERNADAS DE BULNES, Mabel y BUSTOS CARA, Roberto (Edit). Estudios Regionales Interdisciplinarios. EdiUNS, Bahía Blanca, pp. 149-156.

GRIPPO, S., VISCIARELLI, S., 2000. El espacio local y las inversiones extranjeras de fines de siglo. En: BUSTOS CARA, R. y CERNADAS DE BULNES, M (Edit)., Estudios Regionales Interdisciplinarios II. EdiUNS, Bahía Blanca, pp. 199-213.

ICOMOS, 1995, Consejo Internacional de los Monumentos y Sitios. Carta de Brasilia. En sitio de Internet de ICOMOS, Argentina.

ICOMOS, 1999, Consejo Internacional de los Monumentos y Sitios. Carta Internacional sobre el turismo cultural. La gestión del turismo en los sitios con patrimonio significativo. En sitio de Internet de ICOMOS, Argentina.

ICOMOS, 2008, Consejo Internacional de los Monumentos y Sitios. Carta de Itinerarios Culturales. En sitio de Internet de ICOMOS, Argentina.

ICOMOS, 2008, Consejo Internacional de los Monumentos y Sitios. Carta para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural. En sitio de Internet de ICOMOS, Argentina.

LOPEZ, Mario Justo (h). "Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires. 1857-1886". Editorial Lumiere, 1991. Buenos Aires, Argentina.

LA VOZ DEL PUEBLO. "Álbum del centenario del partido de Coronel Dorrego.1887-1987." Editoriales: La Voz del Pueblo, Tres Arroyos. Provincia de Buenos Aires, Argentina. Encestando, Bahía Blanca. Provincia de Buenos Aires, Argentina. 1987.

LA VOZ DEL PUEBLO. “Álbum del Centenario de Tres Arroyos. 1884- 1984”.
Editorial: La Voz del Pueblo. Tres Arroyos.1984.

ORTIS, Ileana, 2009. “Revalorización del área del Mercado Victoria como espacio recreativo y cultural público”. Tesina de grado. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca.

ORTIZ, Ricardo M. “El ferrocarril en la economía argentina”. Editorial Problemas. Buenos Aires, 1946.

ONU, 1972. Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. “Convención sobre la protección del patrimonio mundial cultural y natural”. En sitio de Internet de ONU, Argentina.

RAMOS, Jorge. “La aventura de la pampa argentina. Arquitectura, ambiente y cultura.”. Ediciones Corregidor, 1992. Buenos Aires. Argentina.

ROCCATAGLIATA, Juan. A. “Los ferrocarriles en la Argentina: un enfoque geográfico”. Eudeba. Editorial universitaria de Buenos Aires.1987, 1ª edición. Buenos Aires.

RÖGIND, William. “Historia del Ferrocarril Sud”. Establecimiento Gráfico Argentino, S.A. Buenos Aires, 1.937.

SAGARDOY, María J, 2002. “Influencia del ferrocarril en el desarrollo turístico de la Republica Argentina”. Tesina de grado. Facultad de Ciencias Económicas y Sociales. Universidad Nacional de Mar del Plata

SANCHEZ BURGOS, Eliana M, 2008. “Valorización Turístico- recreativa de Ingeniero White”. Tesina de grado. Departamento de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca. Inédito.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl. “Historia de los ferrocarriles argentinos”. Buenos Aires. Reconquista, 1940.

SCHLUTER Regina. G. y NORRILD Juana. A. "Turismo y patrimonio en el siglo XXI". Ed: CIET (Centro de investigaciones y estudios turísticos). Febrero de 2002. Lanús Oeste. Provincia de Buenos Aires. Argentina.

TARAMUSCO, Isabel. B. "Manual de recuperación del Patrimonio Cultural". Programa del Museo Histórico y de Ciencias Naturales. Subsecretaria de Cultura de la Municipalidad de Bahía Blanca. 1987. Bahía Blanca, Buenos Aires, Argentina.

TARANTINI, Jorge. D. "Arquitectura ferroviaria". Ediciones Colihue. Buenos Aires, Argentina. 2005.

UDAONDO, Enrique. "Significado de la nomenclatura de las estaciones ferroviarias de la Republica Argentina". Editorial: Talleres Gráficos del Ministerio de Obras Publicas. 1942. Argentina.

UNESCO, 1976. Conferencia General. "Recomendación relativa a la salvaguardia de los conjuntos históricos y su función en al vida contemporánea". En sitio de Internet de UNESCO, Argentina.

VAQUERO, Maria del Carmen y PASCALE, Juan Carlos. "El turismo urbano a través de la revaloración del patrimonio cultural". Departamento de Geografía. UNS. 2006. Bahía Blanca. Buenos Aires, Argentina.

WRIGHT, Winthrop. R. "Los ferrocarriles ingleses en la Argentina. Su influencia en el nacionalismo económico. 1.854-1.948". Buenos Aires. Emecé. 1.980.

ZINGONI, José Maria. "Arquitectura Industrial: Ferrocarriles y puertos". Bahía Blanca, 1880- 1930". Ed. Universidad Nacional del Sur. Edi-Uns. 1996. Bahía Blanca. Provincia de Buenos Aires. Argentina. ISBN. 987-96003-0-4.

ZINGONI, José Maria. "Pensar el patrimonio". Texto de cátedra. Universidad Nacional de Mar del Plata. Facultad de arquitectura, urbanismo y diseño. Maestría en gestión e intervención en el patrimonio arquitectónico y urbano. 2001. Bahía Blanca. Argentina.

Otras fuentes:

TOSELLI, Claudia. “Turismo cultural, participación local y sustentabilidad. Algunas consideraciones sobre la puesta en valor del patrimonio rural como recurso turístico en Argentina”. 2003. Universidad del Salvador. Buenos aires, Argentina. [En línea].

ORTEGA VALCARCEL, José. “El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico”. 1998. Revista Pasos Online. [En línea].

FERNANDEZ, G y GUZMAN, A. “Patrimonio industrial, turismo cultural y rutas turísticas para un desarrollo local sustentable”. Caminhos de geografia. 2004. [En línea].

AREVALO, Javier. M. “La tradición, el patrimonio y la identidad”. Universidad de Extremadura. Badajoz, España. [En línea].

Artículos periodísticos del diario La Nueva Provincia:

01-12-91: “Festejos del centenario de la creación de las estaciones Irene, Aparicio y San Román”.

18-04-10: “Fiesta en El Perdido”.

18-07-10: “Las joyas francesas que siguen perdidas en la nada”.

Archivos consultados:

- Biblioteca Bernardino Rivadavia. Bahía Blanca.
- Biblioteca de Geografía y Turismo. Universidad Nacional del Sur. Bahía Blanca.
- Biblioteca Popular de Coronel Dorrego.
- Biblioteca Popular José. A. Guisasola. El Perdido.
- Museo Regional Carlos Funes Derieul. Coronel Dorrego.
- Dirección de Gobierno. Municipalidad de Coronel Dorrego.
- Dirección de Obras Públicas. Municipalidad de Coronel Dorrego.
- Departamento de Catastro. Municipalidad de Coronel Dorrego.

Documentación Fotográfica:

- Fotos tomadas por la autora.

Sitios de Internet:

- <http://www.pinosolanas.com/actualidad.htm>
- <http://www.trenparatodos.com.ar/articulo1.php>
- http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=715697
- <http://www.dorregoturismo.com.ar>
- <http://www.um.edu.ar/icaulibros/ArquitecturaFerroviaria.pdf>
- <http://www.prensa.mendoza.gov.ar/modules.php>
- http://www.todomendoza.com/noticias_de_vinos
- <http://www.ferrobaires.gba.gov.ar/HTM/Tren%20Cultural.htm>
- <http://www.infoguiasanpedro.com/informacion/san-pedro/cultura/paso-el-tren-cultural-con-parada-en-san-pedro.html>
- <http://www.unoentrierios.com.ar/contenidos/2010/02/13/Restauran-el-tren-cultural-0009.html>
- <http://www.unesco.org/nac/geoportal.php?country=AR&language=S>
- <http://www.onu.org.ar/>
- <http://www.rumboalsud.com.ar/j-coches1.htm>
- <http://www.dorrego.gov.ar/index.php?pageid=52&secc=319>
- <http://www.ipanc.org/home/contenidos.php?id=11&identificaArticulo=317>
mepriv.mecon.gov.ar/Normas/666-89.htm
- <http://www.cnrt.gov.ar/infoferro/espanol/data/marco.htm>
- <http://www.pasosonline.org>
- <http://www.redalyc.com>
- <http://www.gestioncultural.org>
- http://www.accpf.cl/not/arch/accpf_44.html

Documentales filmicos:

SOLANAS, Fernando. E. “La próxima estación”. Copyright: Cinesur S.A. Buenos Aires. Argentina.2008.

ZINGONI, José Maria. “Arquitectura ferroportuaria de Bahía Blanca”. Bahía Blanca. Buenos Aires. Argentina. Edi-Uns.2010.

ECHEVERRIA, Carlos. “Plan Larkin”. Canal 7. Buenos Aires. Argentina. 2010.