



UNSAM
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
SAN MARTÍN

ESCUELA DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS

LICENCIATURA EN TURISMO

Trabajo Final de Práctica Profesional

Turismo Rural:

Patrimonio Ferroviario y Desarrollo de los pueblos Vagués y Duggan,
Partido de San Antonio de Areco.

Tutor: Marcelo Di Giacomo

Alumnas: Gomez Melody, González Lorena

Email:

- gonzalezlorenaivon@hotmail.com
- melody92grisel@gmail.com

Año: 2021

Agradecimientos

Estamos orgullosas de haber logrado plasmar a lo largo de este trabajo final, todos nuestros conocimientos obtenidos durante la cursada de la carrera Licenciatura en Turismo en la Universidad de San Martín (UNSAM).

Queremos agradecer a nuestros familiares que nos apoyaron a lo largo de esta etapa universitaria y a todos los profesores que nos acompañaron a lo largo de nuestra carrera; y principalmente al profesor Marcelo Di Giacomo y a Yazmin Abraham quienes nos guiaron en la elaboración de este trabajo.

No queremos dejar de mencionar a la población de San Antonio de Areco quienes nos recibieron con buena predisposición y siempre muy amables.

A la gente de los Amigos del Ferrocarril Victoria – Pergamino y al Instituto del Transporte de la Universidad de San Martín quienes nos brindaron la información necesaria requerida.

A todos ellos muchas gracias.

ÍNDICE

RESUMEN.	6
INTRODUCCIÓN	7
PLANEAMIENTO DEL PROBLEMA.	9
OBJETIVOS.	10
General.	10
Específicos.	10
HIPÓTESIS.	10
METODOLOGÍA.	10
CAPÍTULO 1: MARCO TEORICO. HISTORIA Y PATRIMONIO FERROVIARIO	11
Marco Teórico.	11
La historia del ferrocarril en Argentina.	14
Historia del Trayecto Vagués – Duggan.	19
La importancia del Turismo Rural en las zonas rurales.	21
Los pueblos en la actualidad	23
Patrimonio ferroviario en Argentina.	25
La reutilización del patrimonio como riqueza local.	28
Legislación ferroviaria.	31
CAPÍTULO 2: ANTECEDENTES.	33
Tren turístico Tandil - Gardey – Vela.	33
Asociación Amigos del Ramal Victoria – Pergamino.	34
Proyecto “Estaciones Culturales”.	36
“Estación Cultural Areco”.	37
Centro de Interpretación Ferroviario “Estación Vagués”.	37
“Proyecto de recuperación del servicio ferroviario en San Antonio de Areco”.	38
CAPÍTULO 3: AREA DE ESTUDIO	41
Partido de San Antonio de Areco:	41
San Antonio de Areco	43
Vagués	45
Duggan	46

Ordenamiento Urbano Territorial.	47
Densidad demográfica del Partido.	49
CAPÍTULO 4: TRABAJO DE CAMPO	53
Observación del trabajo de campo.	53
MATRIZ FODA.	56
Análisis Interno	57
Análisis externo	58
CONCLUSIONES/ CONSIDERACIONES FINALES	60
ANEXO II: Fichas técnicas de relevamiento.	74
Ficha del pueblo de VAGUÉS, Partido de San Antonio de Areco.	74
Ficha del pueblo de DUGGAN, Partido de San Antonio de Areco.	76
Ficha de la Estación del pueblo Vagués, San Antonio de Areco.	77
Ficha de la Estación Cultural Areco, San Antonio de Areco.	80
Ficha de la Estación del pueblo Duggan, San Antonio de Areco.	83
ANEXO III: Mapas y fotografías obtenidas de los Amigos del ramal Victoria – Pergamino.	85
ANEXO IV: Ejemplos de reutilización del patrimonio ferroviario.	88
ANEXO V: Fotografías obtenidas del trabajo de campo realizado.	89

«Los trenes son hermosos. Llevan a la gente a lugares donde nunca han estado, más rápido de lo que podrían ir ellos mismos. Todos los que trabajan en los trenes saben que tienen personalidades, son como la gente. Tienen sus propios misterios».

Sam Starbuck.

RESUMEN.

El presente trabajo de investigación pretende analizar la situación turística de los pueblos rurales Vagués y Duggan, pertenecientes al partido de San Antonio de Areco (Provincia de Buenos Aires). Actualmente, ambos pueblos se encuentran en desarrollo.

El partido de San Antonio de Areco se encuentra al noroeste de la provincia de Buenos Aires y se destaca principalmente por su tradición gauchesca. En él se celebra la Fiesta de la Tradición en el mes de noviembre, evento al cual asisten numerosos turistas.

El ferrocarril que transitaba la zona estaba conformado por siete estaciones, pero este trabajo se enfoca en tres de ellas (Vagués, Duggan y San Antonio de Areco). Desde el año 1977, el servicio deja de funcionar provocando el abandono y el deterioro de las estaciones, rieles y vías, dejando de lado el patrimonio ferroviario y perjudicando el desarrollo de los pueblos de Vagués y Duggan.

Con el tiempo, se realizaron una serie de proyectos para la puesta en valor del patrimonio ferroviario. En la actualidad, el ramal pertenece al Ferrocarril Bartolomé Mitre y es operado por la empresa privada, Nuevo Central Argentino (NCA). Cada una de las estaciones de tren tiene diferentes funciones: en la estación de Vagués funciona el Centro de Interpretación Ferroviario, en la antigua estación de Duggan se encuentra una Escuela Agraria y en San Antonio de Areco (la estación de la ciudad cabecera del partido) se realizan cursos de talleres gratuitos como danza, folklore, corte y confección, entre otros.

A pesar de los proyectos que se mencionan en el transcurso del trabajo, no se ha incorporado aún el servicio de tren, las vías se encuentran deterioradas por la falta de circulación y hay faltantes de rieles en algunos tramos. Sin embargo, existe una asociación que se encarga del mantenimiento y tiene como objetivo principal la incorporación del servicio.

Por ello, este trabajo pretende estudiar cómo fue que afectó a estos pueblos el desuso del ferrocarril y destacar la importancia de la conservación de su patrimonio ferroviario para fomentar, mediante el mantenimiento y la promoción, la posibilidad de aumentar la actividad turística en los pueblos rurales mencionados.

PALABRAS CLAVES: Turismo – Turismo Rural – Turismo Comunitario – Desarrollo Local Sustentable – Patrimonio Ferroviario.

INTRODUCCIÓN

El tema analizado se basa en la valorización del ferrocarril que transitaba por el partido de San Antonio de Areco, pasando por los pueblos Vagués y Duggan. Se analizan los proyectos que se realizaron para posibilitar la incorporación del servicio ferroviario con la finalidad de mejorar el acceso a los pueblos mencionados que, a su vez, podría llevar a un mejor desarrollo de estos y a la revalorización del patrimonio histórico y cultural.

La investigación está relacionada con el turismo rural, un tipo de turismo alternativo¹, que comprende al geo turismo, al ecoturismo y al agroturismo, todos ellos afines al turismo rural en cuanto a que el interés de los turistas es conocer el entorno, el ecosistema, el patrimonio, la belleza del paisaje y la cultura.

Entran dentro de este, las actividades turísticas que se realizan en las zonas rurales con ciertos rasgos tradicionales diferentes a las del estilo de vida urbano.

La investigación se relaciona asimismo con el turismo comunitario, en el cual la población rural es participe en el desarrollo, gestión, control y en la distribución de los beneficios.

Se realiza un análisis sobre la opinión de la comunidad local en cuanto a la posible recuperación del ferrocarril y si el mismo mejorara el bienestar de la población, siempre promoviendo la participación local y el uso adecuado de los recursos naturales, culturales, humanos y sociales.

Es importante que el desarrollo comunitario no esté centrado solo en el rubro del turismo, sino que, mediante éste, se favorezcan otros rubros como la gastronomía, la producción artesanal y las actividades rurales de la zona.

La construcción de este ramal fue impulsada en la década de 1880 uniendo la localidad de Lujan con Pergamino. En las décadas siguientes, con el crecimiento económico producido por el modelo agroexportador, se produjeron nuevas inversiones por parte de empresas británicas, para la construcción y la ampliación de una red ferroviaria hacia los puertos de Rosario y Buenos Aires. Esto causó que no haya intención de mantener este trayecto analizado, que transitaba desde Lujan hasta Vagués, generando uno nuevo que iba desde Victoria hasta la localidad de Pergamino.

¹ Según la Secretaría de Turismo, se trata de aquellos viajes que tienen como fin realizar actividades recreativas en contacto directo con la naturaleza y las expresiones culturales que le envuelven con una actitud y compromiso de conocer, respetar, disfrutar y participar en la conservación de los recursos naturales y culturales.

Desde su cierre en la década del 90 hasta la actualidad, no ha existido por parte del Estado un interés concreto de planes de reactivación y mantenimiento del tramo que recorre San Antonio de Areco, Vagués y Duggan, así como de otras extensiones del ramal. Por este motivo existen faltantes de rieles, durmientes y abandono de algunas estaciones. Sin embargo, existen pueblos que pudieron cuidar y aprovechar estos espacios, que en un principio fueron parte de un sistema ferroviario, y los reutilizaron para otro funcionamiento.

Hoy en día este ramal está dividido en dos, por un lado, se encuentra la línea que se extiende desde Victoria hasta Capilla del Señor y por el otro, desde Arrecifes hasta Pergamino, dejando en desuso varias estaciones del ferrocarril, como el trayecto que analizaremos.

Se desarrolla este análisis con el fin de demostrar la importancia que tiene el cuidado del patrimonio y como este puede generar bienestar a la población local. Para ello, se contactó a las personas a cargo de la Asociación “Amigos del ramal Victoria – Pergamino” que se enfocan, junto con la sociedad, en la recuperación de los valores culturales e históricos del ramal, tanto de las estaciones como de la infraestructura vial, ocupándose del mantenimiento de este trayecto con el fin de evitar el avance del deterioro y de, en un futuro, permitir la circulación de trenes de cargas y pasajeros. Esta Asociación, se crea en el año 2012 con el objetivo de lograr desarrollar y fortalecer los pueblos intervinientes en el ya mencionado trayecto ferroviario, enfocándose principalmente en la posible recuperación del servicio, tanto de pasajeros como de carga.

A su vez, se dialogó con los encargados del Instituto del Transporte de la facultad de San Martín (UNSAM) con el objetivo de obtener la información necesaria requerida sobre el estado de las vías del tren, las estaciones y la situación del servicio ferroviario.

El Instituto del Transporte de la Universidad de San Martín, en el año 2015, realizó un relevamiento técnico en el tramo GM-8 (Vagués - San Antonio de Areco – Duggan) del ferrocarril Victoria – Pergamino.

La propuesta estuvo a cargo del Municipio de San Antonio de Areco y el objetivo principal era reactivar la traza entre las estaciones Vagués y Duggan, formando un corredor ferroviario de 22,426 Km de extensión de trocha ancha. Los aportes en sus investigaciones nos sirven de base para nuestro análisis, ya que realizaron relevamientos sobre la situación de la infraestructura de vías, obras de arte, estado de cruces ferroviarios, sistema de

señalamiento y capacidad operativa de las estaciones Vagués, San Antonio de Areco y Duggan.

Los proyectos realizados para la conservación del patrimonio que podemos destacar son:

- “Estaciones Culturales”, que busca la difusión de los artistas locales y la formación en el arte y en los oficios culturales.
- “Estación cultural Areco” con el fin de poner en valor el edificio como Patrimonio Cultural Arquitectónico y generar una conexión entre las estaciones Vagués, Areco y Duggan.
- “Centro de interpretación ferroviario Estación Vagués” con el objetivo principal de realizar un Centro de Interpretación temático para dar a conocer la importancia del ferrocarril como medio de transporte y generador de empleo.

PLANEAMIENTO DEL PROBLEMA.

La ausencia del tren cambió por completo a los pueblos rurales del país que lo veían llegar a diario, no solo se vio afectada su actividad económica y la conexión con otros pueblos, sino también la idea de desarrollo y de crecimiento local producido por el ferrocarril.

Reversionarse, “buscarle la vuelta” para activar emprendimientos y abrirle paso a nuevas oportunidades a través del turismo, es hoy en día el rasgo que destaca a varios pueblos rurales de la provincia de Buenos Aires.

Si bien la ciudad de San Antonio de Areco se encuentra posicionado como destino de fin de semana, no sucede lo mismo con los pueblos rurales del partido dónde pareciera que el caudal de visitantes no se distribuye lo suficiente para permitir que se destaquen.

Las localidades rurales de Vagués y Duggan no reflejaron, en los últimos años, crecimiento poblacional ni desarrollo local que pueda destacarse en relación con el turismo rural como sucede en la ciudad cabecera del partido. Ambos poseen características paisajísticas tanto naturales como culturales que podrían ser aprovechadas para fomentar el interés de los turistas, sin embargo, la situación de los pueblos respecto a la intención de desarrollarse turísticamente en virtud del patrimonio ferroviario no es similar entre ellos. Vagués parece tener un mayor interés en fomentar las visitas y se han hecho trabajos de mantenimiento y conservación del patrimonio relacionado al ferrocarril, a diferencia de Duggan que todavía no ha visto al turismo como una oportunidad de desarrollo local y su patrimonio es utilizado con otros fines o directamente abandonado.

Los proyectos con fines turísticos que buscan aprovechar el patrimonio cultural de los pueblos resultarían más efectivos si existiera reconocimiento y valoración por parte de la población local, y luego, el debido interés que impulse a un plan de gestión concreto. Llevarlo a cabo precisa primero identificar el patrimonio que no está siendo aprovechado o que requiere una intervención, luego indagar sobre las opiniones y posturas de los propios habitantes y por último, establecer las metas y pasos que pudieran finalmente impulsar el turismo rural y beneficiar a la población.

OBJETIVOS.

General.

Analizar el desarrollo de los pueblos de Vagués y Duggan (Partido San Antonio de Areco, Provincia de Buenos Aires) a fin de comprender la importancia del valor patrimonial ferroviario en el desarrollo turístico de estas localidades.

Específicos.

- Analizar el valor del patrimonio ferroviario como atractivo turístico, en las zonas posibles del trayecto Vagués – San Antonio de Areco – Duggan pertenecientes al ramal Victoria - Pergamino.
- Investigar la evolución de la población de los pueblos Vagués, San Antonio de Areco y Duggan en relación con el servicio ferroviario.
- Releva la situación de los elementos que permiten el funcionamiento del ferrocarril (vías, estaciones, rieles y todos los elementos que conforman el sistema ferroviario del trayecto Vagués – Duggan), como parte del paisaje rural.
- Destacar la importancia de la participación de la comunidad local para el desarrollo del turismo rural.

HIPÓTESIS.

La concientización sobre la importancia del cuidado y mantenimiento del patrimonio ferroviario, como aporte al desarrollo del turismo rural, beneficia a los pueblos y a su comunidad local.

METODOLOGÍA.

La investigación propuesta se basa en una metodología descriptiva, ya que tiene como objetivo conocer las situaciones mediante la descripción de actividades, objetos, procesos y personas. Los datos son recogidos mediante una hipótesis o teoría, se exponen y se resumen la información obtenida, y luego se analizan los resultados.

Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno que sea sometido a análisis (Dankhe, 1986).

Una de las cuestiones sobre la que se indaga a lo largo de la investigación, es cuál es el estado actual del patrimonio ferroviario que poseen estos pueblos, y cómo y en qué medida se han intervenido. A su vez, se investiga cómo afecta a estos pueblos que haya dejado de funcionar el servicio y cómo el turismo puede influir en los mismos.

En el trabajo a desarrollar, se lleva a cabo el estudio y análisis de la presente situación del ferrocarril y los pueblos intervinientes del partido de San Antonio de Areco, mediante la recolección de datos sobre la densidad poblacional en el tiempo y la actividad turística y socioeconómica. Como así también, las causas que llevaron a la realidad actual de los pueblos estudiados y cómo podría la idea de un tren turístico influir positivamente al desarrollo de estos.

Se hará mención, también, de los antecedentes ferroviarios en zonas rurales que puedan aportar a este trabajo, como la evolución demográfica y territorial de los pueblos del partido de San Antonio de Areco por donde transitaba el ferrocarril estudiado, desde sus inicios hasta la actualidad.

CAPÍTULO 1: MARCO TEORICO. HISTORIA Y PATRIMONIO FERROVIARIO

En el transcurso de este capítulo, se menciona el marco teórico y se desarrolla la historia del ferrocarril en el territorio argentino, principalmente en el trayecto que transitaba por las estaciones Vagués, Duggan y San Antonio de Areco.

Se destaca cómo el turismo rural favorece el desarrollo y la preservación del patrimonio, ya que este último, representa la identidad histórica cultural de un pueblo. Se tomaron algunos ejemplos sobre de cómo su reutilización genera riqueza local.

Marco Teórico.

Para lograr introducirnos en el tema de estudio, es indispensable conocer el significado de los términos de los cuales hablaremos a lo largo del trabajo.

Según la Organización Mundial del Turismo (1994), se define al turismo como a “las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, negocios u otros”.

Esta actividad, con el transcurso del tiempo, fue creciendo y actualmente existen diferentes tipos de turismo alternativos que fueron desarrollándose por las motivaciones de los turistas, generando un aumento de la actividad económica en diferentes sectores.

En el partido de San Antonio de Areco se practica actualmente el Turismo Rural, descrito por la OMT (2009) como: “las actividades turísticas que se realizan en el espacio rural y que tienen como fin interactuar con la vida rural, conocer las tradiciones y la forma de vivir de la gente y los atractivos de la zona”.

Existe, sin embargo, una relación entre el turismo rural y las otras formas alternativas de turismo, como el agroturismo o el ecoturismo en este caso, que nos hace considerarlos especializaciones o actividades que se complementan con el mismo, siempre que se desarrollen en este medio rural.

Dentro de las modalidades específicas de este tipo de turismo se encuentra el Turismo Comunitario, al cual se lo entiende como: “toda forma de organización empresarial sustentada en la propiedad y la autogestión de los recursos patrimoniales comunitarios, con arreglo a prácticas democráticas y solidarias en el trabajo y en la distribución de los beneficios generados por la prestación de servicios turísticos, con miras a fomentar encuentros interculturales de calidad a los visitantes.” (Maldonado. 2005)

Con el fin de poner en valor el patrimonio de los pueblos que registran una población inferior a dos mil habitantes, la Secretaría de Turismo desarrolló el Programa Pueblos Turísticos, que se encarga de: “Promover e incentivar el desarrollo de actividades y emprendimientos turísticos sostenibles en las pequeñas localidades de la Provincia de Buenos Aires, generando identidad, fuentes de empleo, recursos genuinos y favoreciendo el arraigo”. (Secretaría de Turismo, Programa de Turismo Comunitario “Pueblos turísticos”, 2008). El mismo está compuesto por cinco subprogramas (Relevar; Capacitar; Desarrollo; Promocionar; Integrar;) para establecer propuestas turísticas en estas localidades, divididas entre localidades con Desarrollo Turístico Incipiente (LDTI) con al menos dos emprendimientos turísticos en funcionamiento; y las localidades sin Desarrollo Turístico (LSDT) que no tuvieron asistencia y no alcanzan a dos emprendimientos turísticos.

En el Turismo Comunitario es fundamental la participación institucional del Municipio y de la comunidad local en el proceso de desarrollo. Se destacan características como su gran poder distributivo, su autogestión, su interculturalidad y sustentabilidad.

El Turismo Rural Comunitario es un “Tipo de turismo de pequeño formato, establecido en zonas rurales y en el que la población local, a través de sus estructuras organizativas, ejerce un papel significativo en su control y gestión.” (Gascón y Cañada. 2005)

El Licenciado Alejandro Casalis, sostiene como desarrollo local al “proceso complejo producto de una construcción colectiva a nivel local, que tiene como objetivo movilizar los recursos del territorio en torno de un proyecto común e incluir al conjunto de la población.” (Casalis. 2009). Es decir que, “el desarrollo local, de una localidad, de un partido o de un municipio, es aquella actividad económica que motoriza el crecimiento económico del lugar y que en consecuencia mejora las condiciones de vida de la población”. (Arroyo, D. 2003).

Para poder promover un desarrollo local, a través de la práctica de un turismo sustentable, es necesario primeramente que los pueblos reconozcan sus propios recursos. Así llegamos a nuestro último concepto, el de patrimonio, al cual lo podemos definir como: “El conjunto de bienes culturales y naturales, tangibles e intangibles, generados localmente, y que una generación hereda/transmite a la siguiente con el propósito de preservar, continuar y acrecentar dicha herencia.” (DeCarli, 2007).

Según la Organización Mundial del Turismo (OMT), el patrimonio contiene elementos tanto naturales como culturales que podrían resumirse de la siguiente manera: por un lado, la características del ambiente natural, los ecosistemas, la biodiversidad existente y el entorno paisajístico; por el otro, la historia, las tradiciones, las festividades, la gastronomía, las costumbres y creencias populares, arquitectura, monumentos y yacimientos arqueológicos, así como cualquier otra manifestación de la cultura propia del lugar, ya sea tanto en aspectos tangibles como intangibles. (Suarez Espinel, 2015).

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles expresa lo siguiente sobre la clase de patrimonio a la que se enfoca este trabajo de investigación: “El patrimonio histórico cultural, tiene diversas formas o manifestaciones, entre las cuales podrían distinguirse como más relevantes: el patrimonio industrial, el patrimonio artístico y el patrimonio documental. Cada elemento integrante del patrimonio histórico cultural ferroviario puede ser de una o varias de estas formas. Así, el edificio de viajeros de una estación puede integrar el patrimonio industrial ferroviario en tanto en cuanto forma parte del proceso industrial del transporte, y a la vez, si es de una arquitectura meritoria, puede ser parte del patrimonio artístico.” (Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2016)

“Hablar de Patrimonio Ferroviario, es hablar de Patrimonio Histórico y Cultural, es hablar de líneas y trazados que surcan, delimitan y marcan un territorio, de obras de fábrica (estaciones, apeaderos, almacenes, talleres, depósitos, puentes, viaductos, tajeas, túneles, etc.), de material móvil (locomotoras, vagones, máquinas, señalizaciones...) de archivos de empresa, de memoria oral. Pero a su vez, esta herencia tiene una repercusión social y urbana de gran amplitud...” (Universidad de Valencia. 1999)

En 1972, la Unesco, en la Convención de París, abandona el concepto de patrimonio puramente monumental, artístico, único, para dar lugar al paisaje cultural, tomando una visión más antropológica e integral, donde toman relevancia el proceso histórico y las transformaciones del territorio desde el punto de vista económico, ambiental, político, social y cultural. (Ferrari, M. 2012).

La historia del ferrocarril en Argentina.

La Revolución Industrial de Inglaterra, con el surgimiento de la máquina a vapor, originada en el siglo XVIII, causó la expansión de la producción inglesa. Los países industriales debían asegurar la provisión de alimentos para la mano de obra y esto llevó a que los ingleses realizaran inversiones en países productores de materia prima.

Con la expansión de la agricultura, se desarrolló la infraestructura ligada a la actividad agropecuaria, como caminos, puertos y ferrocarriles.

En el año 1855, se construyó el primer ferrocarril argentino denominado Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, que unía la Estación Parque (actual Plaza Lavalle) con la Estación Floresta. Este ramal recorría 10 kilómetros en sus inicios, y al finalizar la década del 50 se extendió hasta la estación Moreno, alcanzando los 39 kilómetros. Este medio de transporte se llevó a cabo mediante capitales privados beneficiando tanto a las zonas de quintas como a las explotaciones cerealeras y ovinos.

Luego, con el objetivo de unir las capitales de las provincias, se realizaron instalaciones de líneas férreas.

Al ramal del Oeste de Buenos Aires, se incorporaron las empresas Ferrocarril Sur de Buenos Aires (FCS) que unía Buenos Aires – Chascomús, con una extensión de 77 kilómetros, y Ferrocarril Norte de Buenos Aires (FCN) uniendo Empalme Maldonado con Belgrano y extendiéndose a Tigre en 1864. También surgió en este periodo el Ferrocarril Central Argentino que unía Buenos Aires con Rosario.

El ferrocarril se convirtió en un elemento importante para el transporte de carga, disminuyendo costos y pérdidas. Inicó con solo 10 km de vías férreas en la década de 1850, llegando a extenderse durante los siguientes 30 años a los 2.516 km.

En el siglo XIX, surge el denominado "Modelo Agroexportador", en el cual Argentina expande su agricultura mediante la exportación de productos agrícolas a los países industriales. Esto generó la inversión de capitales extranjeros para la construcción de caminos, puertos y ferrocarriles.

El ferrocarril en Argentina tuvo una enorme expansión por la necesidad de transportar la producción agropecuaria desde la zona central hasta los puertos. En 1886, surgieron nuevas secciones, como el Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCBAR) y el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP).

En esta etapa de expansión, se la conoce como fiebre de las concesiones ferroviarias, en donde crecieron las vías y las empresas, pero hubo una falta en el mantenimiento y construcción de líneas en competencias. Las empresas implementaron sus propios trazados e instalaciones por intereses económicos individuales y el Gobierno tuvo que tomar medidas, sancionando normas como la suspensión de la garantía por no haber un buen estado en las infraestructuras y las máquinas ferroviarias.

En 1907, se sanciona la Ley Mitre, basada en una nueva política ferroviaria. Los ferrocarriles fueron explotados por empresas privadas y el gobierno otorgaba una prórroga general de las franquicias de aduana y toma el control de las tarifas mediante la Dirección General de Ferrocarriles. A los dos años siguientes, la ley Orgánica de los Ferrocarriles del Estado N° 6757, crea la Administración General de los Ferrocarriles del Estado, dependiendo del Ministerio de Obras Públicas de la Nación, y a partir del año 1917, los Ferrocarriles Central Norte y Argentino del Norte fueron unificados con la denominación Ferrocarril Central Norte Argentino.

En los primeros diez años del siglo XX, las extensiones de vías férreas prácticamente se duplicaron, pasando de 16.563 kilómetros en el año 1900 hasta los 27.993 kilómetros de longitud, en 1910. Pero durante las décadas siguientes, el crecimiento fue más lento, debido a una serie de acontecimientos internacionales: La Primera Guerra Mundial (1914 – 1918), la Gran Depresión Económica (1929 – 1940) y la Segunda Guerra Mundial (1939 – 1945) provocaron la caída de las exportaciones de los productos agrícolas y la elaboración de un

programa de industrialización sustitutiva de importaciones, desarrollándose la industria nacional y afectando la actividad agrícola.

Todo esto causó la migración de la población a las ciudades y un despoblamiento rural. En cuanto a la población rural, tuvo una disminución pasando del 69% de la población total, en 1869, y a 37,5% en 1947. Asimismo, la población urbana tuvo un crecimiento pasando del 31% de la población total en 1869, al 62,5% en 1947.

El ferrocarril también se vio afectado por la falta de renovaciones de infraestructura y equipos, una red sin planificación con líneas superpuestas y diversidad de trochas, generando el aumento del deterioro y costos de mantenimiento.

El transporte de carga se estancó por la incorporación del automóvil como un nuevo medio de transporte. Las empresas fueron afectadas por la disminución del volumen de carga.

En la década de 1940, la extensión alcanzó los 46.815 kilómetros de longitud, en donde 13.713 kilómetros pertenecía al Estado, 29.109 kilómetros pertenecían a empresas privadas, 849 kilómetros a gobiernos provinciales y 3.144 kilómetros a entes secundarios.

Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, Gran Bretaña le debe a Argentina millones de pesos y entrega las vías ferroviarias con el fin de saldar su deuda.

Por causa de estos acontecimientos, en el año 1948, se nacionalizaron las empresas ferroviarias tanto de capitales ingleses como franceses. Los ramales fueron unificados bajo las siguientes denominaciones: Ferrocarril Nacional General Roca, Ferrocarril Domingo F. Sarmiento, Ferrocarril Nacional General Mitre, Ferrocarril Nacional General San Martín, Ferrocarril Nacional General Urquiza, Ferrocarril General Belgrano y Ferrocarril Nacional Patagónico.

En cuanto a la producción agrícola, hubo un crecimiento por las transformaciones tecnológicas, mediante la creación del INTA (Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria). Surgió así la mecanización de la agricultura, el uso de agroquímicos y fertilizantes, la difusión del cultivo de soja y la introducción de semillas mejoradas.

Con la presidencia de Juan Domingo Perón y la política de sustitución de importaciones se generó la industria. Se crea la Empresa de Ferrocarriles del Estado Argentino, que se encargaba de la organización y el control del transporte. Surge la primera locomotora diesel-eléctrica, conocida como la "Justicialista" (CM1) que recorría 400 kilómetros en el trayecto Constitución- Mar del Plata.

También se realizaron viajes a través de este tipo de locomotoras a San Carlos de Bariloche en 22 horas 10 minutos y a Mendoza en 1 hora 40 minutos, alcanzando 150 kilómetros por hora.

En 1952, se crea la Fábrica Nacional de Locomotoras (FADEL) y al año siguiente se construye la locomotora "Argentina" (CM2) y se tenía como proyecto la elaboración de 610 locomotoras que no pudieron ser concluidas por el Golpe Militar de la Revolución Libertadora ocurrido en el año 1955, que derrocó al gobierno de Juan Domingo Perón, estableciéndose una dictadura cívico-militar.

Surge la Empresa Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA), quien se encargaba de todas las líneas, implementando un recorte presupuestario, causando despoblamiento y marginación productiva.

En el año 1958, asume la presidencia Arturo Frondizi y Álvaro Carlos Alsogaray como Ministro de Economía. Se pacta con Estados Unidos la Alianza para el Progreso, con el fin de reordenar el sistema de transporte, basado en el ingreso de camiones y automóviles al país. Se elimina el servicio de tranvía y se inicia la destrucción del ferrocarril, cerrando los servicios donde no se obtenían mayor producción y se reemplaza la vía por carretera.

En 1972, con la Junta Militar en el Gobierno, el transporte queda a cargo de la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (SETOP). Se suprimieron los trenes de pasajeros y cerraron 560 estaciones que no tenían actividad comercial.

La extensión de vías sufre una disminución pasando de 43.000 kilómetros de vías, a principios de los años sesenta, a 34.113 kilómetros a mediados de la década del setenta; Luego, a principios de la década del ochenta tuvo una disminución de 5500 kilómetros.

Entre los años 1980 y 1990, el sistema ferroviario tuvo una caída del 17,6% en el total de unidades de tráfico. Crecieron las necesidades financieras de la empresa Ferrocarriles Argentinos, y el Estado no podía financiar las inversiones necesarias para la recuperación del sistema de transporte ferroviario.

En el año 1989, asume la presidencia Carlos Saúl Menem en plena crisis hiperinflacionaria, que se logró detener mediante la aplicación del Plan de Convertibilidad, estableciendo una política monetaria muy rígida, con un tipo de cambio fijo.

Con la promesa de modernizar sus servicios y brindar mejor atención, se privatizaron empresas industriales y de servicios públicos, dejando en manos de empresas

concesionarias, el manejo de todas las variables técnicas, comerciales y económicas del negocio.

La Empresa Ferrocarriles Argentinos, responsable de la infraestructura y el control, se privatizó bajo la modalidad de concesión de servicios, reconociendo tres áreas: transporte de carga, transporte de pasajeros interurbano y transporte de pasajeros urbanos.

Se crea Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA) quien se encargaba de los servicios de pasajeros urbanos – suburbanos del Gran Buenos Aires, prestando el servicio de transporte en las líneas Mitre, Sarmiento, Roca, San Martín, Urquiza, Belgrano Norte y Belgrano Sur.

Con excepción del servicio Buenos Aires – Mar del Plata que resultaba rentable, el Estado decide quitar la subvención de los servicios de pasajeros de larga distancia y ofrecerles a las provincias la posibilidad de obtención del cargo del mantenimiento con recursos propios. Hubo gobiernos locales que no accedieron a este cargo, provocando la supresión de los ramales, quedando desactivado prácticamente la totalidad de los servicios de pasajeros con el interior del país, causando pérdida del patrimonio público y reducción del personal.

Los servicios de Cargas fueron separados del transporte de pasajeros, quedando en manos de los siguientes Concesionarios: Ferro Expreso Pampeano S.A. (pertenecientes a los ramales Gral. Mitre, Gral. Roca y D.F. Sarmiento); Nuevo Central Argentino (ex línea General Mitre); Ferrosur Roca (ex línea General Roca); Buenos Aires Al Pacifico San Martin S.A. (ex línea General San Martín); Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S.A. (ex línea General Urquiza).

Con respecto a la ex línea Belgrano S.A., ya que no podía ser privatizado por sus malas condiciones en infraestructura y materiales rodantes, el Estado crea la Empresa Ferrocarril General Belgrano S.A., en el cual el 99% correspondía al sindicato y un 1% al Estado Nacional, conformando así una Sociedad Anónima denominada Belgrano Cargas S.A.

El gobierno unificó el control de todos los servicios ferroviarios con el transporte automotor en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT). Las calles y carreteras quedaron saturadas y los accidentes fueron en aumento.

El cierre de algunos ramales junto al avance de la agricultura, basada en el cultivo de semillas transgénicas y en la difusión de la siembra directa, generaron la reducción de las explotaciones familiares (pequeños y medianos productores), y el desplazamiento hacia la

ciudad, surgiendo los llamados pueblos fantasmas, que fueron pueblos en los cuales su economía dependía del ferrocarril.

A mediados de la década del 2000, comenzaron a vencerse las concesiones realizadas en la década anterior, y en el año 2008 se crean dos sociedades estatales: la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, ADIFSE, encargándose de la administración de la infraestructura, y la Sociedad Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado, teniendo a su cargo los servicios de transportes de carga y de pasajeros.

En el año 2015, con la presidencia de Cristina Fernández de Kirchner, se crea Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (FASE) que se encarga de la administración y el control de todo el sistema de transporte ferroviario, con la modalidad de "servicio abierto", en el cual diferentes operadores privados podrían brindar servicios de carga.

Historia del Trayecto Vagués – Duggan.

En 1878 llega el Ferrocarril del Oeste a San Antonio de Areco proveniente de Pergamino, y en el año 1881, la línea se une con Lujan, conformada por siete estaciones: Lujan; Carlos Keen; Azcuénaga; San Antonio de Areco; Capilla del Señor; Arrecifes; Pergamino.

En los primeros años de la década de 1890, la expansión agropecuaria causó inversiones británicas en la construcción de una red más compleja por la necesidad de transportar la producción desde la zona central hasta los puertos de Rosario y Buenos Aires. Por este motivo, la compañía británica Ferrocarril Central Argentino, adquirió la concesión para construir un ramal que uniría Pergamino con Victoria, empalmando en la estación Vagués en 1894, al poco tiempo el Ferrocarril del Oeste fue vendido a esta compañía.

El contrato original entre el Estado Nacional y el Ferrocarril Central Argentino indicaba que superado cierto porcentaje de ganancias, el excedente correspondía al Estado. En pleno crecimiento económico, la compañía evitó el pago correspondiente al Estado mediante el aumento de sus gastos. Las compras de otras empresas y de los materiales para la construcción de líneas, estaciones y trenes eran en su mayoría de procedencia británica, de manera que la ganancia quedaba en sus manos.

Con la obtención de la línea Pergamino – Luján, el Ferrocarril Central Argentino competía por el control del tráfico entre Buenos Aires y Rosario, en tanto su pase por la nueva estación Duggan, la estación San Antonio de Areco y el empalme en Vagués, permitió a la producción agropecuaria el acceso a los puertos a través de los servicios de carga. La crisis

de 1930 y la calidad de los precios internacionales provocó el vuelco de la producción al mercado interno manteniendo los servicios ferroviarios.

Con la nacionalización durante el gobierno de Juan Domingo Perón, las líneas que llegaban a Vagués pasaron a formar parte del Ferrocarril General Bartolomé Mitre (FCGBN), pasando a denominarse "Victoria – Pergamino", dado que eran las dos ciudades que físicamente unía. El control de la red le permitió al Estado la utilización de los servicios privilegiando un interés nacional y soberano.

El mantenimiento de la infraestructura y la necesidad de renovación de las unidades requerían de grandes inversiones que el Estado continuó haciendo pese a generar déficit.

Durante el gobierno de Arturo Frondizi, los servicios se redujeron a lo largo del territorio mientras el crecimiento de los servicios urbanos y suburbanos iba en aumento. La alianza con Estados Unidos, mediante un sistema de transporte automotor, causó despidos y cierres, lo que generó una fuerte acción gremial. Pese a la resistencia, los gobiernos sucesivos continuaron esta tendencia llegando a reducirse la red a la mitad, generando en el año 1977, el cierre de servicios de pasajeros Vagués – Luján.

En la década del '80 sólo circulaban el servicio diario RETIRO – PERGAMINO - VENADO TUERTO y el servicio diario RETIRO – PERGAMINO a cargo del tren "Ciudad de Pergamino".

Con respecto al servicio de carga, se realizaban traslados, principalmente de cereales y oleaginosas, al puerto de Buenos Aires y en menor medida al puerto de Rosario. También transportaba, junto a otros ramales como los ferrocarriles Gral. Roca; Gral. Sarmiento y Gral. Mitre, el cemento que la empresa Loma Negra vendía al sur de Córdoba, Santa Fe y Rosario.

Con el gobierno de Carlos Menem, en la década de 1990, este tipo de servicios fue reemplazado por el transporte automotor y solo quedaron en funcionamiento 21.000 km que fueron concesionados a empresas privadas.

Como este ramal, que actualmente pertenece al Ferrocarril Bartolomé Mitre y es operado por la empresa privada, Nuevo Central Argentino (NCA), no formaba parte de los corredores principal o secundario, dejó de funcionar, quedando abandonado y San Antonio de Areco se desconectó técnicamente de Ciudades más importantes como Pergamino (al oeste),

Victoria (al este) y Luján (al sudeste), perjudicando el desarrollo de los pueblos Vagués y Duggan.

La importancia del Turismo Rural en las zonas rurales.

Los primeros 50 años del siglo XIX, la República Argentina exportaba productos como cueros, carne salada, sebo y lana. Hacia la década de 1880, se convirtió en un país agropecuario siguiendo un modelo de exportación agrícola y ganadera. Se introdujeron capitales externos destinados a la construcción del ferrocarril y la introducción de frigoríficos reemplazando a los saladeros basados en la producción de carne salada y seca. También se produjo una inmigración masiva que proporciona la mano de obra abundante y barata.

El valor de la tierra aumenta y se concentra en pocas manos, convirtiéndose en un símbolo de prestigio social, base del poder político y sustento de la producción rural.

Durante el siglo XX, se realizaron inversiones en infraestructuras de control, maquinarias y plagas. El agro fue mecanizado, por motivos de la introducción de créditos de mediano plazo con tasas de interés fijo que favorecían el acceso a las maquinarias. Se produjo así, la evolución de la industria nacional de la maquinaria agrícola, aumentando la producción y las exportaciones, pero los pequeños productores se vieron afectados por la competencia de grandes productores.

Se suprimieron parte de la red ferroviaria causando que pueblos rurales quedarán aislados encareciendo el costo de traslado de la producción rural. Se empieza a utilizar un sistema de renta agraria, donde el contratista se encarga de rentar la tierra para la producción.

El cambio de vida en la población rural causó el desarrollo de nuevas actividades como la producción de artesanías, pequeños comercios, la oferta de servicios, la comunicación y la infraestructura. Las zonas rurales pasaron a ser lugar de descanso, en donde el ser humano busca satisfacer sus necesidades con la armonía de la naturaleza mediante un desarrollo rural sostenible, favoreciendo las actividades económicas, sociales, productivas y comerciales en el medio rural.

La comunidad rural tuvo un proceso de transformación, produciendo pobreza y desocupación rural. Por este motivo se realizaron políticas y estrategias de desarrollo rural, surgiendo el turismo rural como una política complementaria, favoreciendo el desarrollo, fomentando la identidad local, generando empleo y preservando el patrimonio.

El turismo se convierte en una actividad que rescata los valores y mantiene el espacio rural y el cuidado del ambiente. El medio rural deja de ser solo productivo y pasa a cumplir otras funciones como la conservación y el desarrollo sostenible.

Se proyectan y surgen determinados programas con el fin de establecer el desarrollo y la conservación de las zonas rurales.

Desde el año 1990, el INTA (Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria) junto a la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentos (SAGPyA), apoya el turismo rural, mediante el Programa de Cambio Rural, integrado por PyMes.

El INTA es un organismo nacional, que depende del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca (MAGyP). Fue creado en 1956 y cuenta con quince (15) Centros Regionales, distribuidos en distintas provincias de Argentina. El objetivo de este organismo es impulsar el desarrollo de la investigación agropecuaria y mejorar la vida rural, con el objetivo de contribuir a la competitividad sostenible a nivel nacional del sector agropecuario, forestal y agroindustrial.

En el año 1998, surge una asociación sin fines de lucro denominada Red Argentina de Turismo Rural (RATUR), por iniciativa del instituto de Economía y Sociología del INTA, teniendo como objetivo promover el desarrollo del turismo rural en Argentina. Fue consolidado mediante el convenio de la Secretaría de Turismo de la Nación y la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación (SAGPyA), surgiendo así el desarrollo de diferentes programas como el Programa de Turismo Rural, a través del desarrollo de Rutas Alimentarias Argentina, y el proyecto Municipio Rural Turístico en pequeñas comunidades rurales.

En el 2004, surge Programa Federal de Apoyo al Desarrollo Rural Sustentable (ProFeder), con el fin de “contribuir a la promoción de la innovación tecnológica y organizacional, el desarrollo de las capacidades de todos los actores del sistema y el fortalecimiento de la competitividad sistémica regional y nacional, en un ámbito de equidad social y sustentabilidad ambiental en apoyo al desarrollo territorial. Para ello, dicho Programa centra sus esfuerzos en el apoyo a la modernización del sector agroalimentario y agroindustrial, la inclusión social de pequeños productores y operarios rurales, la seguridad alimentaria de los sectores carenciados y el manejo sustentable de los recursos naturales” (INTA, 2002).

En el año 2008 se inicia el Programa Nacional de Turismo Rural (PRONATUR), centrado en la expansión del turismo rural en Argentina aumentando la actividad turística y la

participación del sector privado, mediante las mejoras de los destinos turísticos rurales, en la estructuración, en la promoción y comercialización. También se busca mayor calidad a través de equipos de capacitación, actualización técnica e intercambio de información.

Se implementa también el Programa Pueblos Turísticos en la provincia de Buenos Aires para el incentivo y desarrollo sostenible de pequeñas localidades mediante la generación de empleos, preservación del patrimonio y el cuidado del medio ambiente, poniendo en valor los recursos patrimoniales y generando emprendimientos turísticos sustentables y sostenibles, mejorando la calidad de vida y el fortalecimiento de la identidad local.

Los pueblos en la actualidad

Nuestro país posee en su extensión muchos pueblos que a simple vista parecen abandonados o de los cuales no se aprecia crecimiento alguno. Muchos de ellos dependían del tren para sustentar sus actividades económicas y sociales. En la actualidad, solo en la provincia de Buenos Aires, se estiman 200 pueblos con menos de 200 habitantes.

Según la ONG Responde, de las 2.500 localidades rurales que existen en Argentina, el 25% ha disminuido una gran parte de su población. Dicha organización se dedica a promover el desarrollo social y económico de los pequeños pueblos rurales del país. No solo investigan, sino que proponen proyectos para ayudar a las comunidades pertenecientes.

A su vez, la ONG Proyecto Pulpería, ayuda por medio de las escuelas rurales, los almacenes de ramos generales y las pulperías, ya que estos lugares son puntos de encuentro para la ruralidad y es importante que se mantengan abiertas. Es su objetivo detener el éxodo en los pequeños pueblos rurales y apoyar los proyectos sustentables.

A continuación, se describen algunos de los pueblos de la provincia de Buenos Aires, que podemos decir, poseen características similares a los que nos son de interés. Todos ellos poseen sus propios atractivos culturales y naturales, que esperan no ser olvidados.

<p>De Bary Partido de Pellegrini</p>	<p>Según el censo del año 2010, viven allí 63 personas. Se llega por la RN5, muy cerca del límite con la provincia de La Pampa; el acceso al pueblo es de tierra. La vieja estación de trenes ha sido ocupada por una familia que la mantiene en condiciones, también hay una escuela, un jardín de infantes y una capilla, La Santa Marta, que data del año 1910. En esta capilla, se encuentra uno de los cinco</p>
---	---

	Vía Crucis tallado de madera, traído en el mismo año a la Argentina, por la Infanta Isabel de Borbón.
El Pensamiento Partido de Pringles	En la actualidad tiene trece habitantes (el censo del 2001 indicaba 26 personas), que lamentablemente viven sin energía eléctrica. Esta antigua estancia y almacén fue fundada el 5 de mayo de 1881 por quien fue el propietario de las tierras A la escuela van nueve niños y están en lucha para poder llevar luz y poder usar computadoras.
Blandengues Partido de Junín	Aunque es visto como un paraje rural, aún posee instalaciones agropecuarias, la escuela n° 6 y la sede del Club san Francisco de Roca que antes fuera un boliche de campo. Lamentablemente, la estación ha sufrido robos, saqueos e incendios; actualmente ha sido ocupada.
Udaquiola Partido de Ayacucho	91 habitantes tienen este pueblo, que cerró su ramal en la década del 90. La estación ha sido reciclada tanto para vivienda como para destacamento policial.
Las Mostazas Partido de Pringles	Este paraje abandonado toma su nombre del arroyo homónimo. El tren no solo llevaba pasajeros, también encomiendas, cargamento, telégrafo y hacienda. Hoy solo hay una casa y un establecimiento rural.
Ernestina Partido de 25 de Mayo	En el año 1960, este pueblo de la provincia de Buenos Aires tenía según el censo alrededor de 2000 habitantes; en el día de hoy, son 150, y más de la mitad de ellos son jubilados. Ernestina está formada por cuatro cuadras y tiene en su patrimonio edificios del siglo XIX que hoy están abandonados, como el teatro y el colegio de monjas. En la actualidad existe un solo local comercial; de la panadería, la carnicería y la farmacia no quedan rastros

<p style="text-align: center;">Egaña</p> <p style="text-align: center;">Partido de Rauch</p>	<p>Engaña es un pueblo de 50 habitantes, perteneciente al Partido de Rauch, ubicada a 227 km de la Ciudad de Buenos Aires. Era conocido por la estación del tren que unía Las Flores con Tandil. En la actualidad solo transita por estas vías, dos veces por semana, el tren de carga. También cuenta con un antiguo Boliche denominado “El viejo almacén”, que data de 1884, y actualmente funciona como un restaurante familiar.</p> <p>Egaña es conocido también por el “Castillo San Francisco”, en donde actualmente funciona una estancia. Fue construido entre los años 1918 y 1930 por el arquitecto Eugenio Díaz Vélez, nieto del prócer argentino Eustoquio Díaz Vélez.</p>
<p style="text-align: center;">Gascón</p> <p style="text-align: center;">Partido de Adolfo Alsina</p>	<p>Es un pueblo de 5 cuadras y no más de 110 habitantes, (que de hecho hace algún tiempo tenía menos de 100). Este pueblo puede ser un ejemplo de que es posible reactivarse. El primer paso fue crear una biblioteca, más adelante poner en valor la pulpería y la vieja estación de tren; el objetivo real: lograr repoblar, mediante una convocatoria que invitaba a vivir allí a la gente que deseaba dejar las grandes ciudades.</p>

Patrimonio ferroviario en Argentina.

Hacia el año 1940, en Argentina ya se habían construido 3.500 estaciones de ferrocarril que día tras día veían entrar y salir pasajeros. Existían también aproximadamente 44.000 km de vías férreas, de las cuales hoy, sólo operan 18.000.

Este vasto sistema ferroviario es una gran herencia social. Tal legado, que antes cumplió una función económica, social y política, a pesar de su estado de dejadez podría aprovecharse para un desarrollo sostenible en áreas del país que necesitan un impulso económico. El abandono de este, sin intervenir, resulta en una pérdida de edificios y de tierras que pertenecen al Estado, y junto con el centralismo de las áreas metropolitanas y la falta de oportunidades de los pueblos que surgieron y vivían del ferrocarril, se impide muchas veces que las áreas rurales puedan desarrollarse en mejor manera.

El patrimonio ferroviario abarca desde grandes obras, como estaciones y locomotoras, hasta trazados y señalizaciones. “Hoy pueden encontrarse desde las primeras construcciones, levantadas en la década de 1860, hasta un vasto repertorio de tipologías que reúne hitos como los grandes talleres ferroviarios de Tafí Viejo; monumentales terminales como Retiro-Mitre y Constitución; magníficos barrios como el de Ingeniero White; obras de ingeniería para el asombro, como las del Tren de las Nubes, y todo un interminable listado de ejemplos que hoy conforman un patrimonio de características excepcionales.” (Petrina y Lopez Martinez, 2014, p. 130). De este patrimonio, una gran mayoría está activo; se mantiene en sus funciones primeras, o en todo caso, ha sido mantenido y reutilizado para otros fines, siempre preservando sus principales características.

En cambio, existe también una gran cantidad de patrimonio ferroviario en estado de abandono, o que en algunos casos no se encuentra bien aprovechado. Algunas estaciones se encuentran ocupadas por familias, otras son utilizadas para alguna actividad municipal, pero al no intervenir completamente para ser conservadas van acumulando un claro deterioro. Las vías en muchos tramos han sido robadas o cubiertas completamente por la maleza. Las locomotoras más antiguas en algunos casos son restauradas y exhibidas, pero muchas otras junto con los vagones han sido dejadas a la intemperie.

Las estaciones de trenes son en sí mismas y como conjunto, imponentes expresiones de la civilización ferroviaria en la Argentina; la traza y el recorrido de las vías son la huella de una planificación territorial. Cada uno de los elementos componen esta red que por su extensión alcanzó el quinto puesto en el mundo.

Reutilizar el patrimonio ferroviario no solo permite la conservación de los canales ferroviarios y edificios como patrimonio a nivel cultural, sino que por medio de ellos se pueden desarrollar actividades que puedan dar respuesta a lo que los pueblos intervinientes necesitan. La arquitectura y la infraestructura ferroviaria representan un legado patrimonial histórico y cultural, cuya posibilidad de explotación abre nuevas perspectivas para las comunidades que deciden resignificar su antiguo uso (Días y Galvao, 2010).

Pero, nos encontramos frente a un patrimonio que tiene que ser visto como un «sistema» o, mejor dicho, que tiene valor de sistema. Esto es porque sus componentes están relacionados entre sí y son parte integrante de un todo. En todos los lugares del país donde el patrimonio ferroviario, ha llegado, ha tenido profundas consecuencias históricas: generó espacios urbanos de gran importancia, promovió la instalación de nuevos asentamientos y

poblados, modificó por medio del transporte el espacio-tiempo de muchas actividades, estructuró el territorio nacional y logró que las estaciones fueran puertas a las ciudades.

Entendemos que: “No puede hablarse de un «paisaje ferroviario», sino de un paisaje cultural, puesto que el conjunto estudiado no es sólo la vía ferroviaria y las estaciones de ferrocarril, sino justamente el papel integrador que juega el ferrocarril (la suma de las imágenes paisajísticas, pueblos, gentes, costumbres, campos de cultivos, sus vínculos con la tierra, incluido lo ferroviario), enfoque que permite entender la herencia del territorio como patrimonio y su consecuente identidad.” (Instituto de Historia y Patrimonio. UNT. 2012)

El ferrocarril contribuyó de gran manera en la construcción del paisaje, porque influye mucho en los territorios que atraviesa y porque crea una característica única, una imagen que asociamos a ese mundo de las vías y de los trenes. Por eso debe ser visto como una oportunidad para planificar e intervenirlo.

Pero muchas veces, el ferrocarril no es visto como una alternativa complementaria de las otras modalidades del transporte de cargas, sino como una amenaza, y actualmente, el tema de la reintroducción del ferrocarril se desliza más por el ámbito político. «El camión debe abastecer al tren y éste debe ayudar a descomprimir las rutas» (diario El Tribuno, 19-12-2009).

Pero el patrimonio ferroviario es complejo en sí mismo y más allá de su carga simbólica tiene características definidas, aunque a veces no es bien entendido o analizado. Por empezar, la gran diversidad de elementos que lo conforman y que se relaciona con otros elementos importantes, como los urbanos e industriales. A su vez, tiene una escala territorial y una infraestructura lineal. Y, por último, la capacidad de moverse y así relacionar a los viajeros, turistas o pasajeros y al paisaje por el que atraviesa el viaje.

Cuando se piensa en un plan de desarrollo, se descubren las potencialidades que un lugar posee para poder utilizarlas, esto además de proteger los elementos ferroviarios... Los paisajes culturales en torno al ferrocarril han de ser objeto de ordenamiento territorial integrado y no se trata sólo de preservar lugares y elementos para el disfrute cultural, sino que las acciones deben contemplar, desde una visión integral, las necesidades de la población incluyendo la inserción en el mercado productivo, turístico, cultural, o comercial. (Ferrari, M. 2012).

Por empezar, en cuanto al desarrollo, es una opción viable reutilizar las vías y los edificios para preservar el patrimonio, por medio de actividades basadas en la sostenibilidad. La

revalorización, asimismo, hace que los espacios ferroviarios sean una oportunidad para instalar funciones que vayan de la mano con la identidad de los edificios dándole valor a la arquitectura. Por último, la comunicación mediante las trazas ferroviarias que pueden reutilizarse ya sea con un nuevo sistema de transporte ferroviario o como canales de circulación para peatones y vehículos no motorizados en ciertos tramos, facilitando la intermodalidad.

Los trenes, estas infraestructuras lineales, que actualmente no son vistas desde el prisma de la sostenibilidad para su aprovechamiento por las generaciones futuras, podrían convertirse en un sistema nuevamente válido si se toman en consideración tanto las dimensiones de la República como el renacimiento del ferrocarril como medio esencial de transporte en países desarrollados. (Ferrari, M. 2012).

Son varios los complejos de origen ferroviarios que fueron perdiendo su función original y han sido recuperados, muchas veces impulsados por municipios, instituciones o grupos comunitarios; para refuncionalizar hay muchas posibilidades y diversos usos: proyectos de museo, turismo cultural, sedes educativas o académicas o propuestas de infraestructura sostenible.

La reutilización del patrimonio como riqueza local.

En la Argentina se realizaron proyectos para la recuperación del patrimonio ferroviario, que es importante destacar en este trabajo por el valor que tiene en la historia, ya que muchos pueblos surgieron mediante la introducción del ferrocarril y sus respectivas estaciones.

En el año 2008, se crea “La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado y Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado”, mediante la ley 26.352, donde se encarga de la recuperación y valorización de la infraestructura del patrimonio ferroviario, entre otras cosas.

Surgieron museos, con el fin de preservar el patrimonio y reutilizar los edificios ferroviarios, como por ejemplo el “Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz” ubicado en un antiguo depósito de carga ferroviaria perteneciente a la estación Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En la Ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe, se encuentra también el Museo y Archivo Ferroviario Regional de Rosario, creado por la Asociación Rosarina Amigos del Riel. Este está ubicado en la estación Rosario del Ex Ferrocarril Central Córdoba. Contiene exposiciones relacionadas al ferrocarril, como fotos, cuadernos y maquetas, entre otros.

Las locomotoras que se encuentran en él fueron traídas desde Inglaterra y transformadas para que se vean como las argentinas. Se exponen maquetas hechas a mano por personas de la asociación y también se exhibe un antiguo reloj maestro, que comandaba al resto de los relojes de la estación para que estén sincronizados. El reloj maestro fue reparado por un relojero de la ciudad y funciona con una pesa, en lugar de a cuerda o con baterías.

También se reutilizaron vagones con la función de alojamiento turístico privados, en el cual situaremos tres ejemplos de la provincia de Buenos Aires. El primero de ellos, es una casa de campo denominada “Los Dos Vagones”, ubicada en la localidad de Bartolomé Bavio, partido de Magdalena, a 100 km de Buenos Aires por la ruta 36. Miriam Gattari, descendiente de familiares ferroviarios, compró 21 ha en esta zona en la cual se encontraban dos antiguos vagones y decide realizar un proyecto de turismo rural, con la idea de preservar el patrimonio ferroviario transformándolos en alojamiento.

Cada vagón contiene dos dormitorios, baño, cocina comedor y los servicios de aire acondicionado, Wi-Fi y DirectTV, con una capacidad hasta 7 huéspedes por vagón. Están compuestos por madera de lapacho y fuerte esqueleto de hierro y miden 10 metros de largo y 3 de ancho.

El lugar ofrece, además del alojamiento en los vagones, otros servicios de alojamiento, día de campo y servicio de spa.

El segundo ejemplo es el complejo de bungalows, “Los Viejos Vagones”, situado en la Colonia Suiza de Baradero, a 150 km al norte de Buenos Aires. Contiene cinco viejos vagones del año 1800 y 1900 de estilo campestre con comodidades para 5 personas, pertenecientes a la familia Vieites. En el 2001, en un remate, adquirieron dos vagones de carga que estaban ubicados en la estación Victoria del ferrocarril Mitre, perteneciente al año 1854 y miden 13 metros de largo y 2,80 de ancho. A esos le sumaron tres vagones más, y actualmente cuatro de estos cinco vagones, contienen ruedas y están sobre los rieles que consiguieron de estaciones viejas.

Estos vagones disponen de baño, cocina y dormitorio, y en sus tres hectáreas también se puede encontrar una huerta orgánica y una granja.

Por último, en Lobos, a 100 km de Buenos Aires, también existe otro complejo ferroviario denominado “La Estación”, compuesto por la estación de tren que en la actualidad es la casa de la familia dueña y dos vagones. Uno de ellos, es en un vagón de pasajeros de la línea Belgrano, de 1938, que tiene como función, ser un alojamiento para seis personas,

con dos dormitorios, gran baño y living comedor. El otro de menor tamaño, era un furgón postal de la década del 40, que pertenecía al ferrocarril Mitre y transportaba paquetes por todo el país. Está ubicado en el jardín de este complejo y tiene una capacidad para dos personas.

No podemos dejar de mencionar las transformaciones que se realizaron en las estaciones de Vagués y Duggan. Ambas fueron abandonadas y luego reutilizadas con el objetivo de valorizar el patrimonio que dejó la historia del ferrocarril. La estación de Vagués brinda en la actualidad el Centro de Interpretación Ferroviario y la estación de Duggan se transformó en una escuela agro-técnica.

Pero no solo en Argentina hubo proyectos basados en la valoración del patrimonio ferroviario, sino que también se realizaron en otras partes del mundo.

Si bien, este trabajo se basa en una zona rural, se menciona continuación el ejemplo del High Line Park, en Nueva York, ubicado en el ámbito urbano, para demostrar que el cuidado, mantenimiento y la revalorización del patrimonio podría ser beneficioso para la población local y para el crecimiento de las zonas aledañas.

El proyecto High Line Park (HLP) o Línea Elevada está ubicado en Estados Unidos, en el barrio sudoeste de Manhattan, ciudad de Nueva York. Se llevó a cabo, en el año 1930 con el objetivo de realizar una construcción ferroviaria a 10m sobre el nivel del suelo. En ellas circulaban trenes de carga entre fábricas y almacenes, y está compuesta por 2, 33 kilómetros de largo.

Estas vías se encontraban en deterioro y el gobierno de Nueva York quería demolerlo, sin embargo, en el año 2009, mediante la aprobación del proyecto de la elaboración del parque ecológico, fue inaugurado logrando una nueva perspectiva de la ciudad. En la actualidad preserva un espacio de vegetación que surgió por el abandono de las vías, se realizan exposiciones de arte urbano, se puede apreciar desde allí importantes edificios de la ciudad y brinda un espacio recreativo para la población.

Se destaca, en este último ejemplo, la idea de revalorizar el patrimonio ferroviario por los actores locales, teniéndolo en cuenta como elemento de comparación con el trayecto estudiado a lo largo de este trabajo. El patrimonio representa la identidad de un pueblo y es importante preservarlo y cuidarlo.

El High Line Park (HLP), es un espacio aprovechado como atractivo para la población de Nueva York, en donde se puede ver la historia de un trayecto ferroviario valorando los elementos que lo conforman.

Legislación ferroviaria.

El Artículo 1 de la Ley de Ferrocarriles Argentinos N°27.132, sancionada y promulgada en el año 2015, sostiene lo siguiente: “Declárase de interés público nacional y como objetivo prioritario de la República Argentina la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas. La renovación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria y la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a la modernización y a la eficiencia del sistema de transporte público ferroviario, con el objeto de garantizar la integración del territorio nacional y la conectividad del país, el desarrollo de las economías regionales con equidad social y la creación de empleo.”

“Establece la modalidad de acceso abierto a la red ferroviaria nacional de transporte de pasajeros y de carga, permitiendo que cualquier operador pueda transportar la carga”.

Cada provincia de la Nación contiene su propia Dirección de Vialidad, con el fin de mantener la red vial. Sin embargo, existe la Dirección Nacional de Vialidad, encargada de, aproximadamente 38.500 kilómetros de vías.

Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado (FASE), supervisado por el Ministerio del Interior y Transporte, administra la totalidad de la red ferroviaria argentina, responsable de la infraestructura y el control de circulación tanto del transporte de cargas como el de pasajeros.

Actualmente existen dos Nuevas Sociedades del Estado en la órbita del Ministerio de Planificación Federal, Inversiones Públicas y Servicios, creadas en el año 2008 por la Ley N° 26.352. Por un lado, se encuentra, la Administración de Infraestructura Ferroviaria (AdIF), encargada de la administración y el mantenimiento del patrimonio y la infraestructura actual, del sistema de control de circulación, teniendo en cuenta la garantía del interés público, la satisfacción de las necesidades sociales, la seguridad de los usuarios y la eficacia global del sistema. Por otro lado, la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOF), se encarga de prestar servicios de cargas y de pasajeros, y de mantener el material rodante y la infraestructura ferroviaria que utilice, también es la encargada de la gestión de los sistemas de funciones asignadas por la Administración de Infraestructura Ferroviaria.

El Ministerio de Planificación Federal, Inversiones Públicas y Servicios, se encarga a su vez, de la regulación del sistema ferroviario y de la planificación estratégica del desarrollo del sector, de su infraestructura y su servicio. Supervisa y financia ambas sociedades mencionadas anteriormente y habilita o rehabilita el establecimiento de líneas, ramales y estaciones. Encomienda, a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, el cumplimiento de los contratos, el control de pago de alquileres y servicios prestados, la investigación de los accidentes ferroviarios, la inspección de las empresas y, en el caso de que se cometan infracciones, impone multas. También se encarga de resolver los conflictos que se den entre las sociedades de Administración de Infraestructura Ferroviaria (AdIF) y la Sociedad Operadora Ferroviaria (SOF).

La Ley General de Ferrocarriles Nacionales N° 2873, en el Art. 5º, sostiene que la empresa o dirección de ferrocarriles tiene por obligación: “Mantener siempre la vía férrea y el tren rodante en buen estado, haciéndose cargo de su reparación; establecer los propios medios de comunicación y mantenerlos en toda la extensión del ferrocarril; mantener las estaciones iluminadas mientras sea necesario; asegurar la vigilancia y proveer el personal para la guardia en los pasos niveles que contengan barreras de accionamiento manual; proveer juntamente con el organismo vial o comuna jurisdiccionalmente responsable de cada cruce ferroviario a nivel, el señalamiento que corresponda en función de las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional para ese efecto, o el organismo en que el mismo delegue esa facultad; realizar los trabajos necesarios en los cruces ferroviarios, en coordinación con los organismos viales o comunas jurisdiccionalmente responsables, conforme a las normas que dicte el Poder Ejecutivo Nacional o el organismo en que el mismo delegue esta facultad; construir las alcantarillas y obras necesarias para dejar libre el desagüe de los terrenos linderos”. (Art. 5º, Ley 2873)

En el Art. 7º de esta ley sostiene que: “Ningún material rodante podrá ser librado al servicio público sin el previo reconocimiento y certificado habilitante, el cual deberá ser otorgado por el Concesionario del servicio público por medio de un representante técnico designado conforme a los procedimientos derivados de la Ley de Ejercicio Profesional de la Ingeniería. Cuando por la reparación general o deterioro grave, se retirase del servicio público algún material rodante, no podrá restituirse al servicio sin nuevo reconocimiento y autorización”.

Se debe establecer la cantidad de empleados que sea necesario para evitar accidentes cumpliendo ciertos requisitos para el cumplimiento de sus obligaciones, y los horarios e itinerarios de los trenes que serán aprobados por la autoridad de aplicación.

CAPÍTULO 2: ANTECEDENTES.

Durante estos últimos años se realizaron una serie de proyectos, con la ayuda de los Amigos del Ferrocarril, teniendo como objetivo la recuperación del patrimonio ferroviario y la incorporación del servicio.

Es importante remarcar que, en la localidad de Tandil, se pudo llevar a cabo el funcionamiento de un servicio recorriendo dos pueblos rurales, y que en más de una localidad se busca el funcionamiento de ferrocarriles que dejaron de circular.

A continuación, se detalla los proyectos ferroviarios relacionados con el tema estudiado.

Tren turístico Tandil - Gardey – Vela.

En el año 2014, nada menos que en la localidad bonaerense de Tandil, comienza a transitar un tren turístico que unía dicha ciudad cabecera con dos de sus pueblitos rurales, Gardey y Vela.

En sus inicios, estas tres estaciones pertenecieron al ramal ferroviario Tandil – Bahía Blanca de la línea General Roca que atravesaba 370.9 km por la provincia de Buenos Aires, a través de los partidos de Tandil, Benito Juárez, Adolfo Gonzales Chaves, Coronel Dorrego, Coronel Rosales y Bahía Blanca, recorriendo un total de 23 estaciones.

La empresa Ferrobaires y la Secretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires, basado en el programa “Pueblos Turísticos”, se encargaron del funcionamiento de este trayecto. Este tren con finalidades turísticas buscaba combinar el turismo rural con la gastronomía, a partir de un fuerte perfil de identidad local.

El medio de transporte utilizado fueron la locomotora diésel GM modelo GT22CW Nro. 9077 y dos coches de pasajeros de Primera Clase. Salía todos los sábados a las 09:45 horas de la estación Tandil (Km. 330) llegando a Gardey (Km. 356) a las 11:00 horas, allí se detenía por un tiempo aproximado de 15 minutos y luego, llegaba a estación Vela (Km. 375) a las 12:00 horas.

Se disfrutaba de un buen almuerzo en la estación Vela y la llegada a estación Gardey se realizaba a las 15:30 horas, deteniéndose allí por 30 minutos, se podía visitar el antiguo almacén de ramos generales llamada Flia. Vulcano, con su buen estado de conservación.

El servicio era usado por mucha gente que deseaba pasar un día de campo al aire libre; algunos fines de semana se utilizaba toda la formación (un Pullman y dos coches Clase Primera) porque viajaban delegaciones de alumnos de escuela, jubilados y gente en

general quedando algunos sin poder hacerlo. Por otro lado, la tarifa era accesible: Tarifa única (Ida y Vuelta) de \$20 y menores de 13 años y jubilados sin cargo.

El 30 de junio de 2016, uno de los servicios de la empresa Ferrobaires que viajaba desde Junín hacia Retiro impactó contra otro tren de Trenes Argentinos, provocando que la suspensión de todos sus servicios. Ya en el año 2017, Ferrobaires fue absorbida por Trenes Argentinos, pero hasta el día de hoy no hay noticias concretas de una posible recuperación de este tren turístico.

Muy cercano a Tandil está el Empalme y estación Gardey, que fue inaugurada en el año 1885 a cargo del Ferrocarril del Sur (actual Ferrocarril Roca) en tierras que pertenecían a Juan Gardey, próximas a la horqueta del Arroyo Chapaleofú con el nombre de Pilar; ya en 1895 tomó el nombre de Gardey.

Este ramal une Ayacucho, Tandil y Bahía Blanca y un ramal secundario une Gardey con Azucena y Defferrari, es decir que permite a los trenes tomar dos rutas.

Hoy, Gardey cuenta con una población aproximada de 532 habitantes y unas 220 viviendas edificadas en su planta urbana constituyendo un típico pueblo de la campaña bonaerense.

María Ignacia Vela es otra localidad de Partido de Tandil y se encuentra a 50 kilómetros de dicha ciudad cabecera del partido, y cuenta con aproximadamente 1.948 habitantes. Estas tierras fueron donadas, en el año 1885, por los hermanos Felipe y Pedro Vela con el fin de extender las de vías del Ferrocarril del Sud hacia Bahía Blanca. En cuanto al empalme, de allí se desprende otro servicio, en este caso de cargas, con vía hacia la ciudad de Olavarría.

Vicente Casares, fue quien loteó los terrenos pertenecientes a la estación Vela, y por este motivo el pueblo lleva el nombre de su madre, María Ignacia. Vela es un pueblo de tranquilo con casas bajas, y actualmente posee distintos atractivos, como el Balneario Municipal y la Fiesta de la Serenata, que se realiza en enero. También cuenta con dos museos, por un lado, el Museo de Maquinarias Agrícolas, y por el otro, se encuentra el Archivo y Museo Histórico y de Ciencias Naturales Dr. Aurelio de Lusarreta, en donde se exhiben más de mil piezas de la historia del pueblo.

Asociación Amigos del Ramal Victoria – Pergamino.

El 24 de noviembre del año 2012, fue creada la una asociación sin fines de lucro, denominada Asociación Amigos del Ramal Victoria – Pergamino. La idea en común de sus miembros es que, para el desarrollo y fortalecimiento socioeconómico de las regiones y

pueblos, la recuperación de los ferrocarriles, tanto de servicio de pasajeros como de carga, es necesario y vital.

La misión de los aficionados de esta asociación, proveniente tanto del ámbito ferroviario como civil; es clara: “Como Asociación estamos enfocados en la recuperación, junto con la sociedad, del valor cultural e histórico de las estaciones del ramal, como así también la conservación de la infraestructura de vía, para en un futuro permitir la circulación de trenes de cargas y pasajeros.”

Es claro también que, para lograr la recuperación, las tareas deben desarrollarse en conjunto con los municipios, con los organismos del estado relacionados a las políticas del transporte nacional y, sobre todo, con la sociedad, con la población en su conjunto, ya que no puede llevarse a cabo individualmente, sino logrando un consenso.

La asociación interviene directamente en el tramo del ramal que es de nuestro interés (San Antonio / Vagués / Duggan), pero su trabajo se desarrolla en todo el servicio de dicho ferrocarril Bartolomé Mitre: Victoria - Vagués – Pergamino; y Vagués - Luján del ex F.C.C.A. (Ferrocarril Central Argentino).

El estado actual del mismo hace necesaria la intervención, para ello la asociación formuló un Plan Estratégico de Recuperación de la Infraestructura Ferroviaria (PERIF). El objetivo del plan es básicamente recuperar la traza, y a su vez busca la preservación y el patrullaje continuo de las vías.

El trayecto está compuesto por tres partes:

- Vagués - Luján
- Vagués – Pergamino
- Victoria –Vagués (este caso solo es entre Capilla y Vagués)

El programa se divide en subprogramas según el ramal y las etapas son entre estaciones, siguiendo sucesivamente hasta llegar a Pergamino. A continuación, se detallan las etapas donde se realizaron o se realizarán las restauraciones:

Subprograma en el trayecto Vagués – Luján:

Está compuesto por tres etapas, de las cuales la etapa 1 pertenece al trecho Vagués a Azcuénaga, la etapa 2 a Azcuénaga a Carlos Keen y la etapa 3 Carlos Keen a Luján. Estas comprenden el desmalezamiento, la pintura de letreros y obras de Arte en estaciones, la

limpieza de pasos a nivel, reposición de rieles, durmientes, control de maleza y patrullajes en zorra con el objetivo de mantener las vías.

Subprograma en el trayecto Victoria – Vagués:

Compuesto también por tres etapas de las cuales comprenden los estrechos entre Vagués a Solís, Solís a Gaynor y Gaynor a Capilla del Señor. Realizando el mismo trabajo detallado en el subprograma anterior.

El ramal en recuperación es muy extenso, los miembros de la organización trabajan y se trasladan entre las estaciones por medio de vehículos autopropulsados y remolcados, recurren así a las zorras de vía y obra, que además de llevarlos a ellos trasladan también las herramientas. En este caso, estas están motorizadas, fueron armadas de forma artesanal invirtiendo dinero y dedicación.

Así, demuestran con este trabajo voluntario su gran interés y ocupación para que el tren vuelva a transitar, convencidos de que para ello es necesaria la participación de la sociedad y seguros de los beneficios futuros de esta iniciativa.

Y, por último, en el trayecto Vagués – Duggan, el tramo Capilla del Señor – Pergamino está concesionado al operador de cargas NUEVO CENTRAL ARGENTINO (NCA) que es quien tiene las potestades derivadas del contrato de concesión. El Instituto del Transporte de la Universidad de San Martín (UNSAM), junto a los Amigos del Ferrocarril, realizaron estudios sobre la situación de la vía y determinaron algunas recomendaciones para el funcionamiento del tren.

Proyecto “Estaciones Culturales”.

El Espacio de Intercambios Culturales, “ArteVa”, se encarga de la interacción, difusión y crecimiento artísticos mediante talleres, seminarios y debates. El Proyecto Estaciones Culturales, busca la difusión de los artistas locales y la formación en el arte y en los oficios culturales. Para eso se realizan eventos en espacios públicos donde se realizan exhibiciones como obras de arte, productos culturales y espectáculos musicales y teatrales.

Los eventos se realizan en las estaciones de Duggan, Areco, Vagués y Villa Lía, con el objetivo de incentivar capacitaciones en herramientas para la difusión de proyectos culturales, promover la comunicación, optimizar el uso de espacios públicos con el fin de apoyar, acompañar y difundir artistas locales de distintas disciplinas artísticas, generar

propuestas culturales en los pueblos rurales para la reflexión sobre la identidad de cada pueblo y las características de cada localidad.

“Estación Cultural Areco”.

En el año 2016, el Municipio de San Antonio de Areco junto al Centro Universitario Areco y a los colectivos culturales locales independientes, realizaron un proyecto con el objetivo de la recuperación de la Estación San Antonio de Areco.

El proyecto se basó en la elaboración de un Centro Cultural público y gratuito, para actividades culturales y recreativas, y se realizó con el fin de poner en valor el edificio como Patrimonio Cultural Arquitectónico y generar una conexión entre las estaciones Vagués, Areco y Duggan.

Actualmente se dictan talleres gratuitos como circo, corte y confección, folclore, ensamble musical, teatro integrado e iniciación deportiva.

Se llevaron a cabo otros tipos de proyectos como ArteVa, donde se realizan ferias de venta de productos artesanales, de arte, diseño y gastronomía, presentaciones de artistas en vivo y la realización de talleres participativos culturales.

Centro de Interpretación Ferroviario “Estación Vagués”.

La Dirección de Turismo de San Antonio de Areco se encargó de la recuperación de la Estación del Pueblo Vagués, y junto a la Asociación Amigos del Ramal Victoria – Pergamino, se limpió las vías y se contrató un equipo especializado para la recuperación del edificio.

El objetivo principal del proyecto fue la realización de un Centro de Interpretación temático en donde se buscaba dar a conocer la importancia del ferrocarril como medio de transporte y generador de empleo.

El Centro de Interpretación fue inaugurado en julio de 2013, y cofinanciado por el Consejo Federal de Ciencia y Tecnología (Cofecyt). Está compuesto por cuatro salas con materiales de exhibición y paneles de información, en el cual, se muestra la historia del pueblo y del tren, y también herramientas y máquinas que se usaban en la época.

Para poner en puesta en valor el edificio de la estación se tuvieron que realizar unas series de tareas, como pulido y encerado de pisos, reparación de techos, paredes y aberturas, arreglo de cerraduras y la construcción de cuatro bancos, ubicados en el patio de ingreso, reutilizando durmientes en desuso.

También se realizó un trabajo de investigación, en donde se recopiló la información y se escanearon y retocaron imágenes, fotografías y planos antiguos que hoy se puede ver dentro del Centro de Interpretación.

En cuanto a la iluminación, se introdujeron luces leds en las salas, en el exterior del patio y los andenes de la estación.

“Proyecto de recuperación del servicio ferroviario en San Antonio de Areco”.

El Instituto del Transporte de la Universidad de San Martín (UNSAM), en el año 2015, realizó el “Proyecto de recuperación del servicio ferroviario en San Antonio de Areco”, mediante un relevamiento técnico en el tramo GM-8 (Vagués - San Antonio de Areco – Duggan) del ferrocarril Victoria – Pergamino.

El objetivo principal era reactivar la traza entre las estaciones Vagués (Km 111,974) y Duggan (Km 133,400), formando un corredor ferroviario de 22,426 Km de extensión de trocha ancha. Se realizaron investigaciones sobre la situación de la infraestructura de vías; obras de arte; estado de cruces ferroviarios; sistema de señalamiento y capacidad operativa de las estaciones Vagués, San Antonio de Areco y Duggan.

La propuesta estaba a cargo del Municipio de San Antonio de Areco, con proyección al sistema integrado de empresas que conforman “Nuevos Ferrocarriles Argentinos”. Las tareas operativas se regirán por la ley nacional 2.873 y por el Reglamento Interno Técnico Operativo vigente.

Una de las herramientas que tuvieron en cuenta los técnicos profesionales del Instituto de Transporte, para la recopilación de datos, fue la encuesta, donde se llegó a la conclusión que más del 80% del total de los encuestados estaban interesados en la existencia de un servicio ferroviario que conecte el pueblo de Duggan y Vagués con San Antonio de Areco, sosteniendo que el pasaje en tren sería más económico y que sería el medio más seguro para trasladarse en la zona. También los encuestados sostienen que el servicio mejoraría las condiciones de vida y aumentaría el turismo.

Con respecto a los resultados sobre el estado de la vía, las mismas están constituidas por cinco grupos de elementos: los rieles, que se encuentran en buen estado; los durmientes, las fijaciones entre los rieles y durmientes, balasto y uniones entre rieles.

Las vías se encuentran envejecidas por la falta de circulación desde hace más de dos décadas, en el cual solo un 46% del ramal, incluyendo el tramo estudiado, fue mejorado por

última vez en el año 1933. Solo los Km 113 y 118 del trayecto, dentro de las estaciones de Vagués y San Antonio de Areco, permite la velocidad segura de la clase mínima, es decir con una velocidad máxima de 15km por hora para un tren de carga y una velocidad máxima de 25km por hora para el servicio de pasajeros.

Para el mejoramiento del sector realizaron algunas recomendaciones como el reemplazo de las anclas existentes Fair modelo T y V por anclas U; agujerear los durmientes a reemplazar; corregir la alineación en el Km 121; la limpieza de la superestructura como el puente que transita sobre el arroyo Areco; limpieza de drenajes y de los desagües longitudinales; corte de cañas y árboles en la trocha; mantenimiento controlado del fondo del cauce; completar las banquetas de balasto, los alambrados y rejas de guardaganados y los contrarrieles interiores y exteriores.

Para poder efectuar una circulación segura sobre esta infraestructura de vías con material rodante ferroviario, es recomendable emplear un material liviano.

En el país se emplea el Coche Motor, donde existen dos variantes, por un lado, los comunes, con un peso por eje alrededor de 12 toneladas, y por el otro los "Livianos", con un peso por eje inferior a 10 toneladas.

Existen varios tipos en uso y de fabricación nacional en algunos casos, de coches livianos, denominados "CML" (Coches Motores Livianos). Con este tipo de vehículos se pueden alcanzar velocidades óptimas para este tipo de recorridos y explotación. También se propuso un servicio con un tiempo de viaje entre las estaciones Vagués y Duggan de 33 minutos, cubriendo una franja horaria de 18 horas 14 minutos 30 segundos, de los cuales se propuso correr 24 trenes diarios, 12 en cada sentido de circulación, totalizando un equivalente a 720 trenes mensuales.

Estudiaron algunos tipos de material rodante liviano para poder emplearlo al servicio como:

- Coches Motores Livianos (CML) Materfer: contiene un peso promedio de 10 toneladas por eje, con una trocha de 1676 mm.
- Coches Motores FIAT Serie 593: contiene un peso promedio por eje, con carga máxima de pasajeros, de 12 ton/eje, con una trocha de 1676 mm. Actualmente hay formaciones prestando servicios en la Provincia de La Pampa y otras formaciones en elevado estado de desmantelamiento en Ts. Liniers.

- Coches Motores MATERFER: contiene una trocha de 1676 mm. y existen también versiones para trocha media y angosta.
- TecnoTren: empleado en las provincias de Entre Ríos; Santa Fe; Santiago del Estero y Buenos Aires.

Se llegó a la conclusión, mediante los resultados de los relevamientos realizados por el equipo de la UNSAM, que el mejor material rodante a utilizar es el TecnoTren, ya que contiene un menor peso comparado con los otros vehículos que se analizaron; contiene menor costo y bajo consumo de combustible dañando menos el medio ambiente. Es importante destacar que este tipo de transporte puede brindar servicio de pasajeros tanto en zona con andenes o sin ellos, facilitando su empleo en zonas de anegamientos o falta de infraestructuras, y que se adapta con mucha facilidad a tendidos de vías con deficiencias de conservación. Se puede adquirir coches con una sola Unidad, Duplas o Triplas.

El TecnoTren, fue fabricado en el año 2009 por TecnoTren S.A., compuesto por un motor Fiat (Ducato), caja de velocidades automática y neumáticos a disco como tipo de freno. Alcanza una velocidad de 40KM/h, una carga máxima por pasajero de 130 Kg y un consumo de 2Lts/Km. Se presenta en las tres trochas vigentes y no necesita andenes ya que es construido con piso bajo.

Existen tres versiones:

- Motriz: contiene un Peso Bruto de 7.6 toneladas, un peso Tara de 4.1 toneladas y Peso Neto de 3.5 toneladas; con una capacidad de 50 pasajeros.
- Remolque – Motriz; contiene un peso Tara 6,3 toneladas, un Peso Bruto de 13,3 toneladas y un Peso Neto de 7 toneladas; con una capacidad de 100 pasajeros.
- Remolque – Motriz – Remolque: contiene un peso Tara 8.5 toneladas, un Peso Bruto de 19 toneladas y un Peso Neto de 10.5 toneladas; con una capacidad de 100 pasajeros.

El peso Tara es el precio del contenedor sin incluir el peso del producto (peso neto) y el peso Bruto es la suma de peso Tara y el peso Neto.

Actualmente en nuestro país este tipo de coche es utilizado por la Operadora Ferroviaria Sociedad del Estado para servicios regionales en la provincia de Entre Ríos, con un recorrido de 14km de distancia.

También se realizó un servicio de pasajeros mediante el coche TecnoTren en la Universidad de San Martín, que unía el campus de la Universidad con la Estación Miguelete de la línea Mitre, ramal Retiro – Suárez. Era un servicio gratuito, compuesta por dos estaciones, que transportaba hasta 50 pasajeros ida y vuelta durante el horario de clases donde se buscaba seguridad y accesibilidad a los estudiantes, docentes y no docentes.

En cuanto a las modalidades de operación del servicio proyectado Duggan – Vagués podrá estar a cargo de un privado, o bien del Municipio de San Antonio de Areco, o directamente del Estado Nacional, situación que se resolverá entre las partes involucradas.

CAPÍTULO 3: AREA DE ESTUDIO

El objetivo de este capítulo es interpretar el desarrollo del Partido de San Antonio de Areco, junto a su ordenamiento territorial y a su densidad demográfica.

Se da a conocer la situación de los pueblos y en qué estado se encuentra el trayecto ferroviario y sus estaciones.

Partido de San Antonio de Areco:

Esta localidad bonaerense posee una superficie de 857,6 km² y está conformado por cuatro localidades: San Antonio de Areco, Villa Lía, Duggan y Vagués.

Se encuentra ubicado al noroeste de la provincia de la Ciudad de Buenos Aires y limita con los partidos de Zárate al noroeste, al norte con Baradero, al este con Exaltación de la Cruz, al sudoeste con Carmen de Areco, al sur con San Andrés de Giles y al oeste con Capitán Sarmiento.

Está estructurado territorialmente por principales centros de población y provisión de servicios, redes de caminos y vías férreas que lo atraviesan y las zonas rurales dedicadas principalmente a la actividad ganadera y agricultura. Las parcelas están agrupadas y distribuidas por el medio natural, las vías de circulación y los centros urbanos.

En el sector primario predomina la agricultura, la ganadería, caza y silvicultura. En cuanto a la agricultura los principales cultivos son el cereal, con el maíz como principal cultivo de la producción siguiéndole el trigo y el resto corresponde al alpiste, avena, centeno y otros cereales; también se cultiva la oleaginosa siendo la soja el producto de mayor producción y el resto girasol.

La agricultura es la actividad que más predomina en el partido ocupando el 64.1% de las hectáreas. Luego le sigue la ganadería caracterizada por carne, cueros y lanas, ocupando el 32.8%.

En cuanto al sector secundario, predomina la manufactura, con la elaboración de productos de metal y metal común, la elaboración de productos plásticos, minerales no metálicos, combustibles y químicos, y la elaboración de productos alimenticios y bebidas.

El turismo ocupa el sector terciario, y es una actividad económica que constituye un fenómeno social. En el Artículo 1 de la ley 25.997 (Ley Nacional del Turismo), declara "...de interés nacional al turismo como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país. La actividad turística resulta prioritaria dentro de las políticas de Estado... La presente ley tiene por objeto el fomento, el desarrollo, la promoción y la regulación de la actividad turística y del recurso turístico mediante la determinación de los mecanismos necesarios para la creación, conservación, protección y aprovechamiento de los recursos y atractivos turísticos nacionales, resguardando el desarrollo sostenible y sustentable y la optimización de la calidad, estableciendo los mecanismos de participación y concertación de los sectores público y privado de la actividad."

El partido es un destino para la práctica de mini-turismo o escapada, por su cultura y su paisaje. Contiene buenas condiciones de accesibilidad por medio de la RN N°8 y la RP N°41. El principal centro emisor es la Ciudad de Buenos Aires, luego le siguen turistas y visitantes de la región litoral, y extranjeros de diversos países.

El pueblo recibe turistas tanto nacionales como extranjeros. San Antonio de Areco cuenta con servicios gastronómicos, alojamientos y tradición gauchesca. También la actividad artesanal, dedicada a la elaboración y venta de productos típicos como cerámica, textil, soguería, platería, talabartería, asta y herrería generan un recurso de gran valor.

La temporada de mayor afluencia turística es entre los meses de septiembre y diciembre, en donde, no solo favorece el clima, sino también hay un mayor número de actividades y eventos populares, principalmente en el mes de noviembre por la Fiesta de la Tradición y la Semana de los Artesanos. El promedio de estadía no supera los dos días y en muchos casos es menor a las 24hs.

Existen dos tipos de turistas que visitan el partido, por un lado, se encuentra el turista especializado, informado de lo que va a visitar, de su historia, del destino y con alto nivel de consumo. Por otro lado, están los turistas con bajo nivel de consumo que buscan descanso y actividades libres y gratuitas. El turista que más visita el destino es el de tipo familiar, aunque también, atrae grupos de amigos, grupos organizados por agencia de viajes y grupos escolares.

Dentro del área rural, encontramos tres localidades: Vagues, Duggan y Villa Lía. Pequeños pueblos con identidad propia, a los que se denominó <<Las flores del pago>>, apodo que surgió con el objetivo de destacarlos y darlos a conocer turísticamente, al margen del turismo ya consolidado en San Antonio de Areco. Desarrollaremos, junto a la ciudad cabecera, los primeros dos, ya que ambos son parte del ramal que es de nuestro interés.

San Antonio de Areco

San Antonio de Areco se encuentra ubicado a 113km de la Ciudad de Buenos Aires, en el noroeste de la provincia. Es atravesada por la ruta Nacional N°8 y conectada a las rutas N°7 y N°9 a través de la ruta Provincial N°41.

En estas tierras, en sus inicios, se encontraban los Querandíes y con la llegada de los españoles en la época de la conquista, se transformó en un lugar de paso obligado en la ruta del Alto Perú y Paraguay, dando origen a la figura del gaucho mediante la unión entre los Querandíes y los españoles.

En el siglo XIX, con la llegada del ferrocarril, se produce la inmigración de españoles, croatas, italianos e irlandeses, y con la fusión del gaucho con estos inmigrantes surge el actual paisano.

El pueblo fue declarado Poblado de Interés Histórico Nacional, en 1999, y se posiciona mediante la figura del gaucho, la tradición, la música criolla, la danza nativa, las peñas y las guitarreadas. Se desarrolla la actividad agropecuaria pero además se realizan trabajos de platería, soguería, talabartería, herrería, cerámica y telar criollo. Posee empresas dedicadas al cuero, metal, maderas y plásticos relacionados con el mercado turístico.

Este pueblo, cabecero del partido de SADA, contiene atractivos como viejos bares, boliches y almacenes, destacando su casco histórico integrado por la plaza principal, rodeado de edificios bajos y antiguos, la Iglesia Parroquial San Antonio de Padua, el destacamento policial, la municipalidad y el Banco Provincia. Las calles están compuestas por adoquines y faroles.

Cuenta con alojamientos que pueden ir desde sencillas posadas hasta estancias. Las estancias se encuentran a pocos kilómetros del pueblo donde se realizan caminatas y cabalgatas. La más destacada es " La Porteña", perteneciente a la familia Güiraldes, lugar donde el escritor ilustre Ricardo Güiraldes, autor de Don Segundo Sombra, vivió sus últimos años observando la vida del campo y escribiendo historias relacionadas a la vida del gaucho.

Contiene ocho museos de los cuales dos son oficiales: por un lado, se encuentra el Centro Cultural y Museo "Usina Vieja", que presenta la historia de San Antonio de Areco desde sus orígenes hasta la actualidad, incluyendo en su recorrido temas como: pueblos originarios, geografía, historia social, economía, política, costumbres, cultura y deportes. También se exponen objetos donados por la comunidad relacionados a la cultura urbana y las tradiciones, y se dictan cursos y actividades relacionadas con el arte, el cine, la música. Por otro lado, el Parque Criollo y Museo Gauchesco "Ricardo Güiraldes" que está compuesto por la Pulpería La Blanqueada con su estilo colonial, mencionada en uno de los capítulos del libro Don Segundo Sombra; y el Museo, cuyo edificio está basado en la construcción de una estancia clásica también de estilo colonial, donde se exhiben los libros escritos por Ricardo Güiraldes y elementos relacionados a la vida de campo y del gaucho, también hay un salón destinado a la "Fiesta Nacional de la Tradición", determinada por la Ley N° 4759. Esta fiesta se celebra el 10 de noviembre en coincidencia con el aniversario del nacimiento de José Hernández, autor del Martín Fierro, ícono de la literatura gauchesca argentina, en donde se homenajea al hombre de campo con sus bailes, músicas tradicionales y fiestas criollas.

Es en el mes de noviembre donde se produce el aumento de llegadas de turistas por causa de esta celebración. Sin embargo, el municipio recibe turistas de manera constante durante todo el año, principalmente los fines de semanas por sus festividades populares, su gastronomía, su cultura, la tradición gauchesca y el turismo rural, alcanzando aproximadamente la visita de 100.000 personas anuales, según los datos aportados por la Dirección de Turismo de la Municipalidad del partido de SADA. Su principal centro emisor es la ciudad de Buenos Aires y sus alrededores por su cercanía y su accesibilidad como así también la afluencia de turistas extranjeros.

El partido de SADA, también, cuenta con un Centro Universitario, ubicado a seis cuadras de la Estación San Antonio de Areco con el objetivo de obtener un mejoramiento social y educativo con una oferta académica orientada al agro y al desarrollo social.

Es una universidad pública, creada en el año 2015, que cuenta con doce (12) carreras vinculadas a la ingeniería, a las ciencias agrarias y las ciencias sociales. Algunas de ellas son la Licenciatura en Gestión del Patrimonio Cultural, la Licenciatura en Gestión Ambiental, la Licenciatura en Económicas, Licenciatura en Administración, Licenciatura en Informática, entre otras. También se dictan cursos para adultos mayores relacionados a la cultura y a la sociedad local.

El edificio en el cual se encuentra ubicada es un edificio histórico que fue adquirido con recursos del estado nacional. Tiene sus orígenes en el año 1990, en donde se encontraba un comercio muy concurrido. Esta propiedad fue cambiando de dueños y de funcionalidad, y antes de pasar a manos del estado se realizaban espectáculos artísticos.

Vagués

Dicen que este pueblo parece una postal detenida en el tiempo, se lo puede notar en sus cuatro cuadras con construcciones lineales que remiten al pasado, en sus calles de tierra (solo una calle asfaltada) que luego llegan a las tranqueras de algunas estancias. Es un lugar tranquilo y para muchos, de cierta manera, ha quedado estancado; pero es también elegido por los turistas de fin de semana por esta tranquilidad y esta posible conexión con la naturaleza del campo y la identidad local.

Esta primera localidad, se encuentra a 6km del centro de San Antonio de Areco y se estableció en el año 1894 junto con la llegada del ferrocarril, funcionaba en aquel tiempo como empalme entre la línea original Luján-Pergamino y la línea Victoria-Pergamino. Aun así, se dice que ya desde 1730 se afincaron en este paraje algunas familias, entre ellas, la de Don José Vagués, capitán de la guardia de Luján que tuvo actuación en las guerras fronterizas de la época colonial; a él se debe el nombre del pueblo.

A Vagués se accede en auto por ruta pavimentada, mediante la RP N°41, no hay servicio de ómnibus o combi para llegar al lugar. La ruta está en buenas condiciones y comunica directamente con el centro de la ciudad de SADA. El asfalto termina al llegar al Hogar de Discapacitados ubicado al frente de la Estación de Ferrocarril Vagués. En cuanto a los habitantes, es poca la población estable, se acerca a los 120 habitantes, muchos de ellos chacareros que viven en el campo.

La estación vio llegar y partir trenes durante casi 100 años, desde 1894 hasta 1992. Dos años después del cierre del ramal y hoy en día, la estación se ha convertido en un Centro de interpretación Ferroviario que cuenta con imágenes, videos, objetos y testimonios que nos ayudan a imaginar cómo fueron esos tiempos. El edificio está en buen estado y permite a los visitantes admirar la construcción original; fue diseñado por los hermanos franceses Conder, quienes llegaron al país a diseñar la estación de Retiro y ésta, entre otras.

La actividad principal de Vagués ha sido y es la agropecuaria, pero hoy cuenta también con emprendimientos turísticos como el hotel de campo "La Posta de Vagués", el Centro Ecuéstre y la venta de artesanías y antigüedades. Tiene además el Hogar San Camilo, que

es un centro de rehabilitación; y cuenta con la escuela primaria y el Instituto Francesco Faá di Bruno con formación agrícola en los niveles primario y secundario.

Los visitantes se acercan al pueblo a descansar y disfrutar de la naturaleza. Los turistas llegan los fines de semana, provenientes de SADA, Capital Federal y durante la semana, eventualmente llegan turistas extranjeros. Las visitas no exceden las 15/20 personas.

Duggan

La localidad de Duggan está ubicada en el oeste del Partido, y cuenta con aproximadamente 573 habitantes; es un pueblo compuesto por manzanas en forma de damero. Surgió de la estancia "San Ramón" creada en el año 1859, por dos inmigrantes irlandeses, los hermanos Duggan, y la población fue creciendo mediante la construcción de la estación del ferrocarril.

Es llamado por muchos "Pueblo de labradores" ya que en este territorio se instalaron colonizadores y labradores, en su mayoría irlandeses, durante el siglo XVIII; y aún hoy los habitantes viven del trabajo rural. Duggan parece no haber cambiado en ese sentido, la tarea del campo sigue siendo la actividad principal; la tranquilidad, la seguridad y la amabilidad de la gente del lugar son las características por las cuales se acercan los turistas, a pesar de que no ha surgido todavía un gran interés del pueblo para desarrollar la actividad.

La distancia con San Antonio de Areco es de 18 km, se accede tomando la ruta Nac. N° 8 y luego un acceso pavimentado de 5km; se puede llegar en auto o en el ómnibus "Ricardito" que sale de San Antonio.

En su pasado Duggan fue un punto geográfico de cruce de caminos hacia el alto Perú; y es en 1882 que el señor Miguel Duggan donaría al ramal Victoria-Pergamino del Ferrocarril del Oeste, las tierras para la estación de trenes; de allí deriva el nombre del pueblo. En la actualidad, en la antigua estación funciona la Escuela Agraria. Su diagramación es en manzanas, pero no posee una plaza que las nucleee.

Respecto a la oferta turística no está organizada ni muy desarrollada. Duggan es elegido generalmente por quienes viven en las ciudades para instalar sus casas de fin de semana; aun así, se acercan esporádicamente algunos turistas atraídos por la vida de campo del pueblo. Recientemente, se ha vuelto a poner en valor la histórica panadería "La Estrella" que fue construida en el año 1910 y es la más antigua de San Antonio de Areco; es hoy un

lugar de encuentro donde se mezcla la gastronomía, el arte y la música; y es también un inicio que le puede abrir las puertas a un turismo mejor posicionado.

Tiene lugares que se destacan como La Capilla San Juan Bautista, la escuela y algunas viviendas y comercios como la centenaria panadería del pueblo. Es lindo visitarlo durante las Fiestas Patronales de San Juan Bautista en el mes de junio; se disfrutan los tradicionales desfiles, las exposiciones artesanales, los almuerzos criollos, las peñas y otras actividades populares.

Duggan posee un Lodge de campo llamado “La Pausa”, que ofrece apartamentos equipados y servicios para pasar unos días en la tranquilidad del campo. También posee el “RestoClub Vieytes”.

Ordenamiento Urbano Territorial.

La Organización de las Naciones Unidas (UNESCO), en la reunión celebrada en París en el año 1972, declara que el deterioro del patrimonio cultural y natural genera un empobrecimiento del patrimonio de todos los pueblos.

En la década de 1970, el hijo de Ricardo Güiraldes, José Manuel, creó la Junta de Estudios Históricos (1972), para promover investigaciones y propuestas sobre el patrimonio de la municipalidad de San Antonio de Areco, bajo la categoría de “Lugares Significativos”. Se declararon así, edificios públicos y privados existentes en el Partido, con antecedentes históricos y de arquitectura tradicional de la región. Al mismo tiempo se creó la exposición de los artesanos como un atractivo adicional.

En el año 1977, el gobierno municipal junto con el presidente de ICOMOS Argentina de aquel momento, Arq. Jorge Gazzaneo, bajo el Decreto Municipal 375/1977 y Ordenanza 1043/1978, declararon la Zona de Preservación Patrimonial (ZPP), comprendida por 100 manzanas incluyendo el Parque Criollo y Museo. También, bajo la categoría de “Interés Municipal”, se declararon las calles empedradas que rodean la plaza principal.

La ciudad fue declarada “Bien de Interés Histórico Nacional” (BIHN), en el año 1999, y cinco edificaciones fueron reconocidas como “Monumento Histórico Nacional”, entre ellas el predio del Parque Criollo/ Museo y Pulpería, el Puente Viejo, y la estancia La Porteña. El área BIHN comprende la ZPP y la estación del ferrocarril.

Se configuró el Programa Casco Histórico, en el 2001, a cargo del Director de Turismo y al año siguiente, se creó la CPP (Comisión de Preservación Patrimonial) con el objetivo de la

conservación integral del área. San Antonio de Areco fue nombrada “Capital Nacional de la Tradición” por la Cámara Nacional de Diputados, y el pueblo comenzó a tener su marca turística con el fin de posicionarse en el mercado.

Con el objetivo de promover el desarrollo económico y social del partido, mediante la optimización de los recursos y capacidades locales, la Municipalidad llevó a cabo el “Plan de Ordenamiento Territorial”. La política municipal integra aspectos sociales, económicos, ecológicos, culturales y políticos, a través de la planificación y el ordenamiento territorial con la participación de la población local, valorizando el patrimonio natural, cultural e histórico. Para eso es necesario identificar los recursos patrimoniales rescatando la herencia y la identidad local.

Este Código de Ordenamiento Territorial (COT) produjo ordenamiento del suelo en la zona urbana, mediante Obras Públicas basadas en ampliaciones de la infraestructura, servicios básicos y equipamiento comunitario, ya que los barrios periféricos no contaban con infraestructuras básicas como cloacas, aguas corrientes y gas natural.

San Antonio de Areco tiene una identidad cultural basada en la tradición gauchesca, en la literatura, la música, la danza, las costumbres, la artesanía y la arquitectura, y mediante el ordenamiento territorial del partido, se busca favorecer la cohesión social poniendo en valor la identidad territorial. Los propios habitantes se transformaron en atractivos y, mediante sus costumbres y su tradición, han permitido el desarrollo de la actividad turística.

Con este plan se buscó el mejoramiento de la calidad ambiental, el desarrollo de actividades culturales y económicas generador de empleo y riquezas, el mejoramiento de las condiciones sanitarias y la calidad de vida de la población.

Para esto se realizaron una serie de medidas como el desvío de la autopista Ruta 8 para integrar la ciudad al Río mejorando de la articulación entre la red vial regional y la urbana, la puesta en valor del casco histórico y su patrimonio arquitectónico, urbanístico y cultural, se crearon circuitos turísticos recreativos uniendo la ciudad con el río, también se promovieron circuitos para peatones y para vehículos no motorizados. También se creó la Universidad Nacional de San Antonio de Areco y se realizaron limpiezas y ensanches del cauce del río Areco.

La Comisión de Preservación Patrimonial del Partido de San Antonio de Areco, tiene como función la confección del Catálogo Patrimonial, la evaluación de los bienes que puedan ser declarados de Interés Patrimonial y la evaluación urbanística de obras.

Los bienes declarados de Interés Patrimonial podrán formar parte de este catálogo, bajo los criterios de evaluación urbanísticos, arquitectónicos e históricos.

El artículo III.1.3.2. del Código de Ordenamiento Territorial del partido de San Antonio de Areco, en su reforma del año 2014 expone que: “La Zona de Preservación Patrimonial Monumental” se estableció con el fin de conservar el valor histórico y cultura, donde incluyen numerosos edificios y centros de interés como el sector de la costanera a ambos lados del río. Estas zonas, “son aquellos sectores que incluyen a los inmuebles y sitios considerados de valor arquitectónico, estilístico, histórico, urbanístico o simbólico que forman parte de la memoria colectiva y de la identidad, cuya permanencia está sometida a acciones de preservación y/o protección”.

Densidad demográfica del Partido.

El primer censo Nacional se realizó en el año 1869, con una población total en el Partido de SADA, de 2814 habitantes. En 1878 se tendieron los rieles del Ferrocarril Oeste, que comunicaban al pueblo con Luján y Pergamino, produciéndose un ascenso de la población en el partido del % llegando a los 4326 habitantes, en el año 1881.

Durante la primera mitad del siglo XX, la población del partido se concentraba en las zonas rurales y solo había una pequeña cantidad de habitantes en la ciudad. Luego, se produce una inmigración de campo a la ciudad, aumentando la población urbana. Este proceso se puede observar, según el Censo Nacional de Población, Hogares y Vivienda y el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), en la siguiente tabla:

Año	Total de la población	Zona Urbana	Zona Rural
1869	2814	1.001	1.813
1881	4326	SD	SD
1890	6.686	SD	SD
1895	7.296	3.033	4.263
1914	10.852	5.179	5.673
1937	17.065	SD	SD
1944	13.817	6.316	7.501
1948	12.841	7.426	5.405
1960	13.466	9.249	SD

1970	14.255	10.788	SD
1980	16.370	13.060	SD
1991	18.848	15.410	3.438
2001	21.333	19.300	2.033
2010	23.138	21.493	1.645

Tabla 1. Crecimiento poblacional en el partido de San Antonio de Areco

SD: sin datos correspondientes.

La población del partido de San Antonio de Areco ascendió a 23.138 habitantes, en el Censo Nacional de la Población y Vivienda del año 2010, y comparado al Censo anterior (2001), representó un incremento de un 8,46%. Tiene 21.493 habitantes urbanos y el resto se distribuye en el área rural. De los 21.493 habitantes urbanos, el 91,97% (19.768) se encuentran ubicados en la localidad cabecera del partido.

Se puede ver en la Tabla 1, que la población en las zonas rurales, la cual incluye a los pueblos de Villa Lía, Duggan y Vagues, iba en aumento y luego fue descendiendo.

La tabla 2 muestra cómo se distribuye la población dentro del partido de acuerdo con los datos de los tres últimos censos.

Tabla 2. Distribución de la población en el partido de San Antonio de Areco

Área Total de la población

Área	Población CENSO 1991	Población CENSO 2001	Población CENSO 2010
San Antonio de Areco	15.396	17.764	19.768
Duggan	559	573	573
Villa Lía	833	962	1182
Zona Rural	2.060	2.034	1.645
TOTAL	18.848	21.333	23.138

Fuente: INDEC, Censo Nacional de Población, Hogar y Viviendas.

La ciudad cabecera del partido de SADA tuvo un moderado crecimiento poblacional, al igual que la localidad de Villa Lía. En el caso de Duggan la población se mantuvo en 573 habitantes. Con respecto a la localidad de Vagues está considerada dentro de la denominada zona rural dispersa, y obtuvo una disminución en la cantidad de habitantes.

La ciudad posee una densidad poblacional promedio de 1.347 hab/km². El valor resulta bajo en términos urbanos si es comparado con la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, donde la densidad promedio es de 15.233 hab/km², o con en el partido de San Miguel, parte del Conurbano Bonaerense, donde la densidad poblacional es mayor a los 6.000 hab/km².

El censo realizado en el año 1991 refleja que el 12,3% de la población total del partido eran migrantes internos y el 1,6% eran extranjeros. A su vez, el 28,2% de la población tenía menos de 15 años y el 12,1% eran mayores de 65 años.

También indica, que 492 hogares del partido tenían Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), esto sería el 11% de la población aproximadamente. Según datos del municipio, 350 habitantes desocupados del partido reciben actualmente ayuda del plan nacional económico.

Estado de la situación ferroviaria del trayecto Vagués – San Antonio de Areco – Duggan.

El recorrido estudiado está compuesto por un conjunto de muebles e inmuebles que se utilizaban como complemento al servicio ferroviario y en la actualidad forman parte del patrimonio.

La estructura de la vía está constituida por un lado por la infraestructura, formada por la plataforma que tiene como función soportar a la superestructura, y por otro lado la superestructura, formada por el riel, los durmientes, fijaciones y el balasto.

El balasto, por lo general de piedra partida, se encuentra debajo de los durmientes y su función es brindar apoyo proporcional de la estructura de la vía. Los durmientes, que pueden ser de madera dura, de hormigón o de acero, tienen como finalidad, mantener a los rieles de la vía con la separación establecida (trocha).

El riel cumple simultáneamente las funciones de camino de rodadura, de elemento portante y de elemento de guiado, mientras que las fijaciones, fijan los rieles a los durmientes y aseguran la invariabilidad de la trocha.

El trayecto estudiado, está compuesto por un recorrido de vía sencilla, y dentro del cuadro de estaciones, por vía doble, con durmientes de madera dura.

En cuanto a las vías entre el trayecto de las estaciones Vagués – San Antonio, se encuentran ocho pasos niveles y un puente sobre el arroyo Vagués, y en parte del recorrido hay faltante de durmientes. Mientras que en el trayecto entre las estaciones San Antonio y Duggan, está compuesto por siete pasos niveles y tres puentes.

Además de las estaciones de tren de Vagués, Duggan y San Antonio de Areco junto infraestructura y superestructura, se encuentran otros elementos que se utilizaban como complemento del servicio.

En el pueblo de Vagués, se puede observar, objetos antiguos como la balanza o el reloj de la estación y antiguos vagones que pertenecían al servicio. En frente de la estación se puede ver un galpón de acopio, compuesto de chapa y portones corredizos, que era utilizado como depósitos de encomiendas y cereales.

La estación de Duggan se encuentra en estado regular y, actualmente, funciona una escuela agrícola que depende del municipio de San Antonio de Areco. La vía principal presenta un buen estado, la segunda está levantada y la tercera tapada con tierra. En esta estación se encuentra un tanque de agua en uso para abastecimiento de agua.

En cuanto al edificio de la estación San Antonio de Areco, compuesto de dos pisos, se encuentra en abandono. Tanto las paredes como las aberturas le faltan mantenimiento, y parte del terreno fue usurpado. Las paredes se encuentran dibujadas con graffitis y la madera de las ventanas y las puertas le falta pintura.

En frente de esta última estación, también se encuentra un galpón de acopio, y de un lado de esta, se puede ver un tanque de agua, utilizado para alimentar a los radiadores de las máquinas. Todo en estado de abandono.

Es importante remarcar las diferencias entre las estaciones, ya que cuando uno va a visitar estos patrimonios marca la diferencia entre una estación reformada, pintoresca, ideal para pasar el día, junto al paisaje ferroviario y campestre como es en la estación de Vagués y una estación como San Antonio de Areco que da una sensación de descuido.

El mantenimiento del patrimonio es beneficioso para la población local ya que trae beneficios socioeconómicos y culturales. La estación San Antonio de Areco podría brindar paseos turísticos si se valorizara el atractivo ferroviario.

CAPÍTULO 4: TRABAJO DE CAMPO

Observación del trabajo de campo.

Después de investigar y recopilar información, se llevó a cabo el trabajo de campo en el partido de San Antonio de Areco y sus pueblos, en busca de los conocimientos que la misma gente del lugar podía aportar y también de sus propias opiniones. Se realizaron entrevistas a tres personas que trabajan en el área turística y/o municipal:

- Laura Amorelli, martillera y Guía de San Antonio de Areco;
- María Emilia de Blasi, actual ejecutiva de ventas del Hotel San Carlos y ex Coordinadora Técnica de la Dirección de Turismo de San Antonio de Areco;
- Cecilia Vallestrino, guía turística del Partido y encargada del Centro de Interpretación Ferroviario de Vagués.

El primer lugar recorrido fue la vieja estación de tren de San Antonio de Areco, a simple vista el gran edificio de dos pisos parece abandonado, pero a medida que uno se acerca se observan algunas intervenciones y actividades en el lugar. Se constató que allí se dictan algunos talleres para la comunidad como marroquinería, platería o folclore. El segundo lugar visitado fue el Centro Cultural Museo Usina Vieja (Usina del Arte), que invita a conocer la historia del municipio, y luego el Hotel San Carlos, uno de los principales sitios de alojamiento de turistas del lugar. Finalmente, ya en el pueblo de Vagués, se recorrió el Centro de Interpretación Ferroviario situado en la antigua estación.

Las preguntas consultadas hacían referencia a la situación actual de los pueblos rurales del Partido de San Antonio de Areco y a la posibilidad de la incorporación de un tren turístico que pasara por los pueblos de Vagués y Duggan. También se indagó sobre la percepción de la gente de que un tren vuelva a pasar por allí.

La ciudad cabecera de San Antonio de Areco recibe mucho turismo y eso hace que no se atribuya a los pueblos. Vagués recibe más turistas por la cercanía que tiene a Areco, y cuenta con dos emprendimientos hoteleros habilitados, el museo y la estación con las fiestas patronales. En cambio, Duggan no tiene un desarrollo turístico, su economía está relacionada a la producción, los caballos, al polo y tiene otro tipo de poder adquisitivo.

San Antonio de Areco tiene un gran patrimonio compuesto por el Puente Viejo, la municipalidad, la iglesia y La Usina del Arte. Cuenta con una ordenanza que determina la fachada de los edificios con sus estilos. La estación del ferrocarril es monumental y se usa para actividades culturales, en él se da platería, marroquinería y otras actividades. También

contiene distintas estancias lujosas del siglo XVIII, como las estancias del Ombú, la Santa María Magdalena de la familia Guerrico, y La Porteña de la familia Güiraldes.

En Vagués, se realiza el evento ArteVA que es organizado una vez al mes por la municipalidad a nivel cultura, donde exponen artistas locales y se realiza una feria de comidas naturales y cervecería de Areco. La mayoría de la gente que llegan a la zona son familias que vienen a ver el museo y disfrutar del paisaje rural.

Por otro lado, existe una diferencia en la cantidad de habitantes de los pueblos rurales, la población de Vagués es mucho menor que la de Duggan. La extensión del pueblo de Vagués depende de un plan regulador habitacional que se amplía cada diez años. La provincia es la que se encarga de ampliar y autorizar los loteos, y de realizar las infraestructuras de servicios.

Hay muchas expectativas de que vuelva el ferrocarril, el servicio de tren es económico y favorable para la conexión entre los pueblos. Los colectivos son acotados, se encuentra el colectivo que va hasta Vagués que lleva a la gente a trabajar al hogar San Camilo, el Dughero que llega a Duggan y el Vasco que va a Villa Lía.

La municipalidad de San Antonio de Areco se encargó de inspeccionar el estado de las vías, donde encontraron que en algunos tramos no sirven más y en otras partes fueron robadas. Se intentó realizar un tren turístico desde San Antonio de Areco hasta Vagués, pero no se llevó a cabo por la situación de las vías. En cuanto a las estaciones de tren, la perteneciente al pueblo de Vagués fue la única que se adecuó específicamente para recibir visitas turísticas con la elaboración del Centro de Interpretación Ferroviario. En la estación de Duggan se encuentra la escuela agropecuaria y en la de San Antonio de Areco una parte esta usurpada y la otra parte se realizan actividades culturales.

El ex intendente del partido, Francisco "Paco" Durañona, estaba interesado en la reincorporación del servicio y había un proyecto basado en un tren con fin turístico desde Bs. As. a Villa Lía, ya que es el único ramal que funciona. Los amigos del ferrocarril propusieron también un proyecto, pero se vio perjudicado por un tramo en deterioro.

“También se pensó en un bus turístico pero el problema era que no había forma de mantenerlo. Todo eso a la larga funciona, pero hasta que se da a conocer se genera un costo que hay que mantener, y con el tren va a pasar lo mismo, hasta que se instale, la gente venga y se arme un producto, esa es la traba que tiene los pueblos chicos y que no tienen un turismo masivo. Para que todo funcione debe haber una decisión política que el

turismo importe, si no hay una decisión política de que eso se recupere, de que se valore la identidad, de que se rescate lo nuestro y que el turismo crezca, por más que haya el presupuesto, el turismo no funciona. No funciona si no hay un verdadero interés político". (María Emilia de Blasi, actual ejecutiva de ventas del Hotel San Carlos y ex Coordinadora Técnica de la Dirección de Turismo de San Antonio de Areco))

María Emilia cuenta que el programa Pueblos Auténticos, ayuda a darles turismo a los pueblos que no tienen; allí trato de presentar al pueblo de Duggan, pero el intento fracasó; Villa Lía tuvo por su parte, el programa Pueblos Turísticos. Hizo mención en la entrevista a la empresa de turismo alternativo "Miralejos".

Esta agencia está ubicada en la ciudad cabecera de San Antonio de Areco, y se encarga de brindar recorridos por la ciudad y los pueblos rurales del partido, mediante circuitos de trekking, pedaleadas y cabalgatas. También ofrece el alquiler de bicicletas para recorrer los diferentes atractivos.

Los circuitos que brindan son los Trekking por el Parque Criollo y otro por el "Paso de las Carretas", viejo camino real. En cuanto a las pedaleadas, se realizan circuitos por los caminos rurales como el pueblo de Vagués.

La agencia de turismo intentó incorporar una excursión denominada "Los Cardos", basada en una actividad de senderismo desde la Estación de Tren de San Antonio de Areco por las vías hasta la Estación de Vagués, pero surgieron una serie de inconvenientes para sostener la excursión. El principal impedimento fue la frondosa vegetación por las vías muertas, haciendo difícil el mantenimiento a machetes del sendero, provocando que el servicio ofrecido sea poco disfrutable debido a la altura de los cardos, por este motivo, decidieron no ofrecer más ese itinerario.

Finalmente, a todos los entrevistados se le consultó sobre los valores que creen beneficiosos para el turismo y, a forma de opinión, que otra actividad o complemento se podría ofrecer en un tren turístico; es decir, que propondrían como valor agregado al servicio; las respuestas no solo sirven como incentivo, sino como buenas ideas que realmente podrían llevarse a cabo:

Laura Amorelli, martillera y Guía de San Antonio de Areco, comparó San Antonio de Areco con el pueblo de Lujan, sosteniendo que la ciudad de Lujan recibe, en un día, 2 millones de turistas, afectando el paisaje mediante la pérdida de los árboles, la basura que acumula y el saneamiento del río. Sostiene lo siguiente: "Como valor creo que se necesita equilibrio;

conservar la calidad de vida que se tiene y que venga la gente de una manera equilibrada. Es importante el equilibrio en guardar la vida que tenemos, compartirla con los turistas, sin tener una invasión” (Laura Amorelli)

Cecilia Vallestrino agrega: “A nivel valor, resaltamos la historia y las costumbres gauchescas. Areco está relacionado a la cultura y a las tradiciones, y esos son los valores que trasladamos a la gente que nos visita, a parte de los valores hospitalarios con los turistas, y de recibir a la gente como se merecen y que se puedan llevar conocimiento a nivel cultural”.

María Emilia de Blasi, nos menciona como valor de los pueblos rurales, todo lo relacionado a lo económico y lo cultural: “lo económico porque es una actividad que trae plata adentro del pueblo y se distribuye de una manera horizontal, por ejemplo, el que puso un complejo de cabaña y le va a comprar al mercado, va hacienda empleos, le suma al panadero, a la persona que después tiene que limpiar, el mismo pasajero es el que se va a acercar a comprar algo. En lo económico el turismo es una salida de las crisis, y tiene que estar asociado a la cultura. Por ejemplo, en Vagues con ArteVa en donde interviene la dirección de cultura, el turista puede encontrarse con un artista local y darse un intercambio de cultura”.

Para complementar el atractivo del servicio, las personas entrevistadas, recomendaron ofrecer un almuerzo con música a bordo, realizar relatos camperos contando la historia, tomar mate a bordo explicando los tipos de mates que existen.

Cecilia Vallestrino, recomienda ofrecer un servicio de café en Vagués, y hacer visitas guiadas dentro del museo con la música como acompañante.

MATRIZ FODA.

Se realiza un diagnóstico mediante la herramienta FODA, basado en un análisis interno, que lo conforman las fortalezas y debilidades que poseen los pueblos rurales en relación con el servicio del tren, y otro externo, en donde se estudian las oportunidades y amenazas, de las cuales no se pueden tener un control directo, pero sí aprovecharlas al momento de poner en marcha la valorización del patrimonio ferroviario como aporte al turismo rural.

Lo que se busca es analizar los pueblos en relación con el turismo, y la situación del patrimonio ferroviario, teniendo en cuenta el estado de sus vías y las estaciones

pertenecientes al trayecto Vagués – San Antonio de Areco – Duggan, con el fin de una posible reincorporación del servicio, y sus consecuentes beneficios.

Análisis Interno

Para el análisis interno de los pueblos de Vagués y Duggan, como fortaleza, se destaca que el Partido San Antonio de Areco posee un alto valor patrimonial con atracción turística cultural y natural. Además, tiene un fácil acceso desde la Ciudad de Buenos Aires por la RN8.

En cuanto a las vías del ferrocarril, son mantenidas eventualmente por la Asociación Amigos del Ferrocarril Victoria – Pergamino, y se encuentran en buen estado, pero en algunos trayectos hay faltantes de vías y abundante vegetación, perjudicando la reincorporación del servicio.

La población de Vagués está interesada en aumentar el turismo mediante la reutilización del patrimonio, sin embargo, la población de Duggan demuestra poco interés en desarrollar la actividad turística, y eso también, podría perjudicar el servicio.

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Los pueblos poseen alto valor patrimonial. Poseen atracción cultural y natural. • Existe un fácil acceso al Partido San Antonio de Areco, desde la Ciudad de Buenos Aires por la RN8. • La población, en su mayoría, ve beneficiosa la posible incorporación del servicio de tren. • Gran parte de la red vial aún permanece y es mantenida eventualmente, por la asociación 	<ul style="list-style-type: none"> • El turismo que ingresa a la ciudad cabecera del Partido San Antonio de Areco, no se expande a los pueblos de Vagués y Duggan. • Dificultad para llegar a los pueblos de Vagués y Duggan, si no es mediante un vehículo particular • Falta de vías y abundante vegetación en algunos sectores del trayecto, perjudicando la reincorporación del servicio del tren.

<p>denominada “Amigos del Ramal Victoria – Pergamino”.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La población de Vagués está interesada en fomentar el turismo. • Reutilización del patrimonio ferroviario con la elaboración de “El Centro de Interpretación Vagués” (ex-estación Vagués), en donde complementa al paisaje rural, generando atracción turística. • Incremento del turismo en la ciudad cabecera en los últimos años. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de seguridad que generan ciertos hechos de vandalismo. • La estación San Antonio de Areco se encuentra en estado de deterioro. • Falta de inversión por parte del Estado. • La población de Duggan tiene poco interés en desarrollar el turismo en el pueblo.
---	--

Análisis externo

Se tiene en cuenta en este análisis, la importancia del patrimonio ferroviario como valor turístico en los pueblos rurales.

Cada vez crece más el interés por la valorización y el cuidado del patrimonio. El tren es considerado un transporte económico y una posible reincorporación de este podría ser beneficioso para la población local, y formaría parte del turismo rural.

En la actualidad no hay un servicio de transporte público que conecte de forma directa la Ciudad de Buenos Aires con el partido de San Antonio de Areco. La línea San Martín partiendo desde la localidad de Retiro, te acerca hasta Pilar y desde allí es necesario tomar un servicio de colectivo perteneciente a la línea 350 (Ruta Bus S.A.).

OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Reconocimiento del tren por parte de la población. • Cada vez son más los turistas que prefieren el tren como medio de transporte para conocer lugares. • Crece el interés de la valorización y el cuidado del patrimonio. • Mayor difusión y promoción del turismo rural en los últimos años. • Surgimiento de proyectos basados en la valorización del patrimonio ferroviario a nivel mundial. • El tren se considera un transporte económico. • La situación que la población argentina está viviendo en la actualidad por causa de una pandemia mundial (COVID 19), genera que los espacios abiertos sean seguros para evitar contagios. • El turismo podría generar mayor arraigo en los jóvenes mediante el impulso de emprendimientos propios. 	<ul style="list-style-type: none"> • Escaso acceso a presupuesto estatal y a inversiones privadas para un proyecto ferroviario. • Dificultad de acuerdo entre municipios intervinientes para un plan ampliado a futuro. • Crisis económica nacional. • La posibilidad de realizar un recorrido mediante un bus turístico podría generar una disminución en el interés de la utilización del tren por parte de los turistas. • Si existe mucho interés en el desarrollo turístico y poca oferta, sin un plan equilibrado, puede provocar una imagen negativa. • Poca frecuencia del funcionamiento del servicio del trayecto perteneciente al ramal Arrecifes – Pergamino (trayecto del ramal Vagués – Pergamino que actualmente está en funcionamiento). • No hay un servicio de transporte público que conecte de forma directa la Ciudad de Buenos Aires

<ul style="list-style-type: none"> • La recuperación del valor patrimonial generaría oportunidades a largo plazo por su permanencia en el tiempo. 	<p>con el partido de San Antonio de Areco.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poca frecuencia de la línea de colectivo que realiza el traslado Pilar – San Antonio de Areco.
--	---

CONCLUSIONES/ CONSIDERACIONES FINALES

Hace algunos años, con la llegada del ferrocarril, la Argentina estuvo prácticamente unida de punta a punta, logrando la conexión entre las distintas regiones y generando así, entre destino y destino, el surgimiento de pueblos rurales. Pero cuando se redujo la cantidad de kilómetros de vías activas, muchos de estos pueblos quedaron en abandono junto con los rieles, las estaciones por donde transitaba el tren y los diferentes elementos pertenecientes al servicio ferroviario.

Con el transcurso de los años, muchos de estos pueblos resurgieron gracias a la cultura y a la valorización del patrimonio convirtiéndose en atractivo turístico. Un ejemplo de esto fue la estación de Vagués, partido de San Antonio de Areco, que fue reconstruida, transformada y reutilizada como Centro de Interpretación Ferroviario y hoy en día es atractivo para turistas de fin de semana, junto al paisaje rural.

Sin embargo, se observa que sin un vehículo propio los turistas no pueden acceder, tanto al pueblo de Vagués y Duggan como a tantos otros que se encuentran en el interior de las provincias y que esperan por un mejor desarrollo local. Sería necesario el funcionamiento de un servicio de transporte con el objetivo de obtener nuevos recursos, como económicos, sociales y políticos, beneficiando a los pobladores. Pero, teniendo en cuenta la situación actual que estamos viviendo a causa de una pandemia a nivel global, generada por el covid-19², por el momento, el hecho de solo poder llegar de forma individual mediante un vehículo

² La enfermedad por COVID 19 es una enfermedad infecciosa causada por un coronavirus recientemente descubierto. El virus se transmite principalmente a través de las gotas generadas cuando una persona infectada tose, estornuda o espira y otro las inhala o toca una superficie contaminada con ellas y se toca los ojos, la nariz o la boca.

propio podría beneficiar al turismo en esta zona, ya que se buscan destinos abiertos y al aire libre.

De todos modos, La Asociación Amigos del Ramal Victoria – Pergamino junto al Instituto del Transporte de la Universidad de San Martín realizaron estudios y proyectos para la incorporación de un servicio ferroviario con el fin de unificar los pueblos del partido, pero aún no se ha podido llevar a cabo. Se pensó, por el estado de las vías, que el proyecto podría realizarse con éxito con un material rodante liviano como el TecnoTren, que no solo costaría menos en comparación con otros coches motores, sino que también resulta más ecológico por usar menor combustible y es adaptable a la estructura disponible. Es decir que, existe la posibilidad de reincorporar el servicio, y a su vez, de poner en valor el patrimonio ferroviario, y como ocurrió en Vagués, provocar mayor interés en la reutilización de las estaciones de Duggan y San Antonio de Areco.

Sobre todo, en esta última, se observa un deterioro que a simple vista genera la impresión de abandono. La estación es indispensable como parte del patrimonio ferroviario, este tipo de estructura muestra la importancia que tuvo el ferrocarril en la vida de los ciudadanos y precisa de una intervención, no solo en el edificio, sino en el predio mismo. La puesta en valor debe incluir el mejoramiento de las distintas salas en ambos pisos, el techo y la fachada, pero además se deben realizar intervenciones que inviten a visitar el lugar, cómo cartelería y decorado de la entrada.

En el trabajo de campo realizado, los entrevistados coincidieron en que el funcionamiento del tren generaría muchos beneficios a los pueblos de Vagués y Duggan. El tren para ellos, no solamente se utilizaba como medio de transporte sino también que generó muchas anécdotas pueblerinas, formando parte de su cultura y su tradición. El ferrocarril, es valorado cada vez más como un atractivo en sí, que permite conocer y visitar sitios, lleva consigo un gran valor histórico y cultural que atrae a los turistas mucho más que otros medios de transporte.

Al visitar San Antonio de Areco se puede ver, un buen desarrollo a nivel gastronómico, rural y cultural pero no se aprecia esto en relación con el patrimonio ferroviario. Al promocionar el turismo en esta zona se hace hincapié en lo tradicional gauchesco y no se tiene en cuenta la importancia y valorización que trajo el tren para la historia arequense.

La idea de que un tren vuelva a transitar por estos pueblos no resulta un proyecto imposible o inviable. Al hablar con los ciudadanos vemos su aprobación y sus ganas en la mayoría de las opiniones. Los pueblos de Vagués y Duggan son parte de San Antonio de Areco (SADA) y tienen suficientes cualidades para destacarse a nivel turístico de forma independiente, y a la vez de aportar más valor de atracción al partido.

Poner en valor el patrimonio, como la estación de Vagués con el “Centro de Interpretación Ferroviario”, beneficia a la llegada de turistas de fin de semana y aporta al paisaje. Sin embargo, persiste el problema de la conectividad, que lleva a que el turismo que recibe la ciudad cabecera del Partido de SADA, no se expanda a los pueblos. Si el tren les dio el primer valor de desarrollo con su llegada, puede volver a aportarles crecimiento con otra perspectiva en la actualidad. Se precisa una buena inversión para recuperar los daños que el tiempo fue dejando en la infraestructura y las correspondientes aprobaciones por parte del Estado, pero las posibilidades están abiertas.

La reincorporación del tren junto con el Programa “Pueblos Turísticos” (como aporte al desarrollo local de los pueblos), impulsaría el turismo rural en Vagués y en Duggan, causando una mayor demanda e interés para la puesta en marcha de nuevos emprendimientos locales, y una posible ampliación de la estructura gastronómica y hotelera actual. Al mismo tiempo, actividades culturales como espectáculos y ferias artesanales, aportarían valor a la comunidad local y al turismo.

Si bien la economía del pueblo Duggan está basada mayormente en la producción rural, el turismo también traería beneficios económicos a la población. El turista no solo pagaría por un servicio gastronómico y hotelero, sino que, además, consumiría en las tiendas de los pueblos beneficiando al comerciante local. La reciente reapertura de la panadería histórica “La Estrella” es un ejemplo de ello, permitiendo que otros emprendedores se decidan a invertir y vean positivamente que su pueblo pueda ser visitado. En cuanto a Vagués, el Centro de Interpretación Ferroviario y las ferias que se realizan ya han impulsado las ganas de ser un destino elegido, una mejor conexión fomentaría más inversión y desarrollo local.

Se observa que ferias culturales, como, la feria “ArteVa”, que se realiza una vez al mes en frente de la estación de Vagués, genera atracción turística. Sería una buena propuesta realizar diferentes tipos de ferias (gastronómicas y culturales) para incentivar el turismo y al mismo tiempo generar un ingreso económico a los pobladores. En la estación de San Antonio de Areco, se realizan talleres de marroquinería, platería y folklore, y se podrían

ofrecer, talleres culturales para los turistas generando así también, la participación local. Esta idea tiene que ir acompañada primero, como ya se expresó, de un mejoramiento de la infraestructura y el espacio.

Al elegir, como destino turístico las zonas rurales, el turista busca tranquilidad y armonía con la naturaleza. Los pueblos de Duggan y Vagués son destinos de descanso, y mediante el turismo rural junto con la posibilidad de ofrecer un servicio de tren, se podría fomentar la identidad local y generar empleos. Para ello es necesario la contribución de los pobladores y la preservación del patrimonio.

BIBLIOGRAFÍA.

- Aires, D. P. (12 de 2016). *Revista Población III*. Obtenido de <http://www.estadistica.ec.gba.gov.ar/dpe/images/Revista%20Poblacio%CC%81n%20III.pdf>
- Amigos del ramal Victoria - Pergamino*. (s.f.). Obtenido de <https://amigosdevictoriaperg.wixsite.com/website>
- Amigos del Ramal Victoria - Pergamino*. (s.f.). Obtenido de https://amigosdevictoriaperg.wixsite.com/website/about_us#!
- Arroyo, D. (2003). Los ejes centrales del Desarrollo Local en la Argentina.
- Asociación Amigos del Ramal Victoria Pergamino. (s.f.). *Informe de infraestructura de vías y estaciones*.
- Barrera, E. (2009). Turismo rural: la experiencia argentina. Nuevas metas y claves políticas. En L. V. Pastor, *Otras Formas de Turismo* (págs. 259-274). México DF: Trillas.
- Bono, N. J. (julio 2008). Identidad territorial en municipios bonaerenses: caso San Antonio de Areco. *47 al fondo*, 52-57.
- Bouillon, R. (2008). *Turismo rural: un enfoque global*. Trillas.
- Bouvier, C. (2010). *El turismo en las flores del pago*. Ediciones INTA.
- Bouvier, C. (2012). *Una autopista generadora de cambios*. Buenos Aires, Argentina: Universidad Nacional de San Martín.
- Cadaval, E. (2005). Más allá del High Line. *Arquine*, 64-69.
- Caffarel, S., & Raposo, I. (2010). *Reestructuración ferroviaria: política pública e inversiones en Argentina. El caso del ferrocarril Belgrano Cargas*. Rosario: Instituto de Investigaciones Económicas, Escuela de Economía.
- Caminando la pampa*. (18 de 4 de 2015). Obtenido de <http://caminandolapampa.blogspot.com/2015/04/blandengues-buenos-aires-argentina.html>
- Cañada, E., & Gascón, J. (2005). *Viajar a todo tren: Turismo, desarrollo y sostenibilidad*. Barcelona: Acaria.
- Casalis, A. (2009). ¿Qué es el desarrollo local y para qué sirve? *Centro de Estudios para el Desarrollo Local*. Obtenido de <http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/Que%20es%20el%20desarrollo%20local%20Casalis.pdf>
- Construcción, C. A. (2015). *Camargo.org.ar*. Obtenido de <http://www.camarco.org.ar/buscar/Infraestructura%20ferroviaria%201810-2010>
- Crónica Ferroviaria. Magazine electrónico de noticias a todo tren. (28 de Abril de 2015). www.cronicaferroviaria.blogspot.com. Obtenido de

<http://www.cronicaferroviaria.blogspot.com/2015/04/tandil-gardey-vela-un-tren-turistico.html>

- Cuccorece, H. (1969). *Historia de los ferrocarriles en Argentina*. Buenos Aires: Macchi.
- De los Ríos Carmenado, I., & Stratta Fernandez, R. (2010). Transformaciones agrícolas y despoblamiento en las comunidades rurales de la región pampeana argentina. *Estudios Geográficos*.
- El diario de turismo. (30 de Mayo de 2016). Obtenido de <http://www.eldiariodeturismo.com.ar/tag/tren-turistico-tandil-gardey-vela/>
- Ferrari, M. (2012). Patrimonio ferroviario y desarrollo sostenible en el noroeste argentino. Líneas de intervención. *Instituto de Historia y patrimonio. UNT*. Tucumán, Argentina.
- Flores, P., Isasi, M., Martín, I., Miño, M., & Ruggerio, C. (2013). *Diagnostico ambiental de la ciudad de San Antonio de Areco*. Los Polvorines: Ediciones UNGS.
- Francia, S. (07 de Mayo de 2010). *La Promenade Plantée, un paseo de altura*. Obtenido de <https://sobrefrancia.com/2010/07/05/la-promenade-plantee-un-paseo-de-altura/>
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (2016). *Plan de identificación, protección y puesta en valor del patrimonio histórico*. Obtenido de https://www.ffe.es/patrimonio/pdf/Plan_PHCF.pdf
- Gelós, N. (06 de 09 de 2015). *Border Periodismo*. Obtenido de <https://borderperiodismo.com/2015/09/06/los-pueblos-escondidos-de-la-provincia-de-buenos-aires/>
- GEOGRAPHIC, N. (30 de Noviembre de 2016). *MILAGRO SOBRE MANHATTAN, LA HIGH LINE DE NUEVA YORK*. Obtenido de https://viajes.nationalgeographic.com/es/a/milagro-sobre-manchattan-high-line-nueva-york_4149/7
- González, V. A. (2003). Trens turísticos: La puesta en valor del ferrocarril argentino, luego de su privatización. *Monografía de graduación*. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Lampon, V. G. (03 de 2016). *Plan de marketing San Antonio de Areco: destino turístico*. Obtenido de <http://repositorio.udes.edu.ar/jspui/bitstream/10908/12031/1/%5BP%5D%5BW%5D%20T.M.%20Mar.%20Lamp%C3%B3n%20Ver%C3%B3nica%20Gisel.pdf>
- Lobato, M., & Suriano, J. (2000). *Atlas histórico de la Argentina*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- Maldonado, C. (2005). *Pautas metodológicas para el análisis de experiencias de turismo comunitario*. Ginebra, Suiza.: Oficina Internacional del Trabajo.
- Martina, S. (09 de junio de 2015). Museo «Memorias Ferroviarias». La Plata, Buenos Aires, Argentina: Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de La Plata.

- Ministerio de Agricultura, G. y. (2011). Proyecto Nacional de Turismo Rural (PRONATUR). Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca.
- Municipio de Tandil. (Mayo de 2014). www.tandil.gov.ar. Obtenido de <http://www.tandil.gov.ar/novedades/9110/PRESENTARON-EL-TREN-TURISTICO-CERVECERO.html>
- Municipio San Antonio de Areco. (Agosto de 2016). Proyecto Estación Cultural Areco. Dirección de Cultura - Secretaría de Desarrollo, Turismo y Cultura.
- NACION, L. (5 de mayo de 2013). Originales coche-hoteles para dormir plácidamente en el tren. *Originales coche-hoteles para dormir plácidamente en el tren*, págs. <https://www.lanacion.com.ar/turismo/viajes/originales-coche-hoteles-para-dormir-placidamente-en-el-tren-nid1578316>.
- Pastor, L. V. (2009). *Otras formas de turismo*. Buenos Aires: Trillas.
- Petrina, A., & Lopez Martinez, S. (2014). *Patrimonio arquitectónico argentino. Memoria el bicentenario (1810-2010)*. Buenos Aires: ARCÁNGEL MAGGIO Industria Gráfica.
- (2018). *Rehabilitación de servicio ferroviario de pasajeros en el tramo Vagues - San Antonio de Areco - Duggan*.
- Secretaria de Turismo. (2008). *Programa de Turismo Comunitario: Pueblos Turísticos*. Obtenido de www.pueblosturisticos.tur.ar: https://repotur.yvera.tur.ar/bitstream/handle/123456789/3882/PROGRAMA_pueblos_turisticos.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ventura, A. (05 de Mayo de 2013). Originales coche-hoteles para dormir plácidamente en el tren.

ANEXO I: Cuestionario de las entrevistas en el partido de San Antonio de Areco

Situación de los Pueblos Vagués y Duggan:

1. Primera Entrevista: Laura Amorelli, martillera y Guía de San Antonio de Areco.

Situación de los Pueblos Vagués y Duggan:

Entrevistador: ¿Cómo percibe actualmente la situación en los pueblos de Vagués y Duggan?

Entrevistado: Los pueblitos tienen corazoncitos propios, tienen su propio delegado, cada delegado se ocupa de su pueblito.

Entrevistador: ¿Cuál cree que era la principal fuente de trabajo de los jóvenes? ¿Percibe interés de ellos de quedarse en el pueblo?

Entrevistado: Nosotros tenemos un plan político en donde tenemos universidades, escuelas agrarias para los más jóvenes, toda la educación está volcada a metabolizar lo que produce la tierra. La gente que se crea en el campo difícilmente quiere ir a la ciudad. Hace como 6 meses que no cierro la Puerta de mi casa.

Entrevistador: ¿Existen edificios con valor patrimonial que están descuidados y se deberían mantener? ¿Podría mencionarlos?

Entrevistado: Nosotros tenemos como patrimonio enorme, primero el Puente Viejo, la municipalidad, la iglesia, La Usina del Arte tenemos que pedir el mantenimiento, la ordenanza que dice que la fachada con los estilos, toda la gente cuida las casas, el hospital se va convirtiendo en un lugar histórico porque es de 1900, la estación es monumental y se usa para actividades culturales, se da platería, marroquinería. La estancia del Ombú era la estancia de Richieri, la Santa María era la de los Guerricos, la Porteña era la de los Guiraldes, son estancias del siglo XVIII, son extremo lujo, eso sería lo más antiguo que tenemos, son fortalezas turísticas.

Entrevistador: ¿Por qué cree usted que el pueblo de Vagués, de 120 habitantes aproximadamente, no creció demográficamente de la misma forma como el pueblo de Duggan?

Entrevistado: En Duggan hay más población que el pueblo de Vagués, porque depende del Plan Regulador, que es el que te dice si se puede lotear o no se puede lotear terreno. Si hay un campo y uno quiere hacer un barrio, tiene que partirlo y tiene que poner el servicio

de luz, cloaca, teléfono, todos los servicios. En Vagués termina la zona de lotes chicos, de casas, y después viene un campo de siete hectáreas. Depende del plan Regulador que depende de la provincial, que disponga de extender el plan regulador y que autorice. Se amplía cada 10 años. Vagués no va a crecer porque el Plan Regulador territorial en toda la Argentina maneja que se va a ampliar, debe tener la autorización de la provincial.

La actividad turística:

Entrevistador: ¿Cree que el turismo es beneficioso para el desarrollo local? De ser así, ¿cuáles son los valores que considera beneficioso para el desarrollo del turismo?

Entrevistado: El equilibrio es un valor, significa conservemos la calidad de vida y que venga la gente de una manera equilibrada. Vimos como Lujan en un día venía 2 millones de turistas y perdían lo verde, los árboles, la basura, el saneamiento del río. Es importante el equilibrio en guardar la vida que tenemos, compartirla con los turistas, sin tener una invasión.

Entrevistador: ¿Cómo funciona el servicio de combi que llegan a estos pueblos y cómo beneficia al turismo?

Entrevistado: Los colectivos son acotados, no hay servicios de combi, el colectivo que va solo está el colectivo que va hasta Vagués y que lleva a la gente a trabajar al hogar San Camilo. El Dugero que va a Dugan, y el Vasco que va a Villa Lía. Los domingos el de Villa Lía está acotado. Los colectivos locales son acotados.

Entrevistador: Para el desarrollo turístico, ¿Qué transporte cree más conveniente, un combi o un tren?

Entrevistado: Un tren. La vía del ferrocarril quedó intacta desde el año 92, y nosotros tenemos muchas expectativas de que vuelva el ferrocarril. Lo que mejoraríamos es en el costo.

Servicio del tren turístico:

Entrevistador: ¿Qué opina de la posibilidad de la incorporación del servicio de un tren turístico en el Partido de San Antonio de Areco, pasando por los pueblos de Vagués y Duggan?

Entrevistado: Necesitamos un tren de cualquier manera, esa conexión la necesitamos, es un medio de transporte barato. Más que un tren turístico, un tren, porque el tren mueve la

economía, es muy económico y por lo cual lo vemos favorable todos. Un tren para el dialogo con los otros pueblitos. El tren le da accesibilidad a la gente. El tren traía felicidad y mostraba un paisaje soñado.

Entrevistador: ¿Cree beneficioso que hubiera una guiada a bordo del tren? ¿Qué otra actividad se podría ofrecer?

Entrevistado: No sé si una guiada porque se requiere mucho conocimiento, tenes que conocer del campo, de las vacas, hay diferentes campos que sirven para una cosa y otros sirven para otra. Sería lindo el tren para ver el paisaje, un europeo no tiene conocimiento de la extensión de ver tanto campo junto, no se lo imagina. Para el turista extranjero, 200 hectáreas es una locura. Una actividad que se puede realizar arriba de un tren turístico puede ser un almuerzo, música, relatos, literatura.

Entrevistador: Además de la Asociación Amigos del Ferrocarril, ¿hubo alguna iniciativa o interés por parte del Estado en el funcionamiento del servicio?

Entrevistado: En algún momento hubo un proyecto, la trocha sigue hasta Victoria y luego sigue el Mitre. En una parte falta las vías, pero después las vías están completas de punta a punta. La de Mitre y la de Lujan se usa una zorrita de los Amigos del Ferrocarril de Azcuenaga y los domingos cortan el pasto en la estación de Vagues, va de Azcuenaga hasta Vagués. Las vías están perfectas. En Vagués con durmientes y todo hay 5 rieles de vías.

2. **Segunda Entrevista: María Emilia de Blasi, actual ejecutiva de ventas del Hotel San Carlos y ex Coordinadora Técnica de la Dirección de Turismo de San Antonio de Areco.**

Situación de los Pueblos Vagués y Duggan:

Entrevistador: ¿Cómo percibe actualmente la situación en los pueblos de Vagués y Duggan?

Entrevistado: Como todo pueblo rural, la situación económica que se vive hoy se ven perjudicados porque Areco tiene nombre y es cabecera, y el turismo no se atribuye a los pueblos. La hotelería no se derrama, te quedas menos tiempo, Areco tiene muchas cosas para hacer y tarda más en derramarse. En ese sentido de los tres, Vagués al estar más cerca de Areco levanta porque tenes dos emprendimientos hoteleros habilitado y hay algún otro no habilitado, el museo, las fiestas patronales, se genera que la gente vaya a nivel

turístico. El que más levanto a nivel turístico es Villa Lía porque tiene más emprendimientos hoteleros, más infraestructura, y talleres municipales como el teatro, se generó actividades de desarrollo, la municipalidad saca todos los jueves una grilla turística. Duggan de los tres es el que menos salió turísticamente, tenes unas cabañas, un restaurante que abría esporádicamente, era una propuesta muy linda porque era un viejo almacén de ramos generales con comida muy gourmet casera, no de lujo, pero si local, no tiene mucho derrame, arquitectónicamente es mucho más lindo Duggan que Villa Lía y Vagués, pero le falta desarrollo. Para ir a Vagués antes se tenía que cruzar la 41 ahora se construyó un túnel en la ruta y es seguro ir. Duggan siempre estuvo muy conectado a Sarmiento, está conectado con otro poder adquisitivo y tiene la economía relacionada a otras cosas y no al turismo. Villa Lía tiene una industria de pollo (matadero de pollo), tiene campos, pero hay otra necesidad, levanto mucha gente de Buenos Aires que vino y compro casas en Villa Lía, Duggan en ese sentido es más local. El poder económico de Duggan es diferente. Villa Lía tiene complejo de cabañas, tiene un museo, y hay muchas casas en alquiler, que no tiene Duggan.

Entrevistador: ¿Existen edificios con valor patrimonial que están descuidados y se deberían mantener? ¿Podría mencionarlos?

Entrevistado: No hay edificios que estén en mal estado en los pueblos, la estación hay que ponerlo en valor. La estación de Duggan es una escuela agraria y está en mano privada, y la estación de San Antonio, una parte está usurpada y la otra está venida abajo, se trató de recuperar y se pusieron talleres culturales. De las cuatro estaciones es la peor que tenemos. En Villa Lía pasa el tren de carga y la vía todavía está activa.

La actividad turística:

Entrevistador: ¿Cree que el turismo es beneficioso para el desarrollo local? De ser así, ¿cuáles son los valores que considera beneficioso para el desarrollo del turismo?

Entrevistado: El turismo como valor de todos los pueblos rurales relacionado con lo económico y cultural, lo económico porque es una actividad que trae plata adentro del pueblo y se distribuye de una manera horizontal, por ejemplo, el que puso un complejo de cabaña y le va a comprar al mercado, va hacienda empleos, le suma al Panadero, a la persona que después tiene que limpiar, el mismo pasajero es el que se va a acercar a comprar algo. En lo económico el turismo es una salida de las crisis, y tiene que estar asociado a la cultura. Por ejemplo, en Vagués con ArteVa en donde interviene la dirección

de cultura, el turista puede encontrarse con un artista local y darse un intercambio de cultura.

Servicio del tren turístico:

Entrevistador: ¿Qué opina de la posibilidad de la incorporación del servicio de un tren turístico en el Partido de San Antonio de Areco, pasando por los pueblos de Vagués y Duggan?

Entrevistado: Un tren turístico sería un proyectazo, una zorrita que una los pueblos.

Entrevistador: ¿Qué se podría explotar en estos pueblos turísticos para completar el servicio?

Entrevistado: Se puso en papeles una empresa de turismo alternativo llamada Miralejos, con alquiler de Bicis, con servicio de treiking y uno de ellos era dese la estación de San Antonio de Areco por las vías del tren hasta Vagués, pero la Municipalidad nunca le limpió el camino. Miralejos no es una agencia porque hace cosas receptoras. Hay iniciativa cuando se pone en Valor Vagués, el Museo de la Usina Vieja y el puesto de informe que está en la plaza, con la plata de COFESI, Vagués empieza a dejar de estar abandonada y se recuperó la mitad, y la otra está la policía rural a lado, mediante una gestión pública.

Entrevistador: Además de la Asociación Amigos del Ferrocarril, ¿hubo alguna iniciativa o interés por parte del Estado en el funcionamiento del servicio?

Entrevistado: El intendente Paco, está interesado, y de hecho hay un proyecto basado en un tren dese Buenos Aires a Villa Lía, están tratando que sea un tren turístico. Es el único ramal activo que hay. En el trayecto del ramal de Vagués hay un tramo roto y no llega. También se pensó en un bus turístico pero el problema era que no había forma de mantenerlo. Todo eso a la larga funciona, pero hasta que se da a conocer se genera un costo que hay que mantener, y con el tren va a pasar lo mismo, hasta que se instale, la gente venga y se arme un producto, esa es la traba que tiene los pueblos chicos y que no tienen un turismo masivo. Para que todo funcione debe haber una decisión política que el turismo importe, si no hay una decisión política de que eso se recupere, de que se valore la identidad, de que se rescate lo nuestro y que el turismo crezca, por más que haya el presupuesto, el turismo no funciona. No funciona si no hay un verdadero interés político.

3. Tercera Entrevista: Cecilia Vallestrino, guía turística del Partido y encargada del Centro de Interpretación Ferroviario de Vagués.

Situación de los Pueblos Vagués y Duggan:

Entrevistador: ¿Cómo percibe actualmente la situación en los pueblos de Vagués y Duggan?

Entrevistado: En Duggan como esta en 18 km de Areco, la gente se queda en ese pueblo, y en Vagués como esta tan cerca de Areco, la gente se queda en Areco.

Entrevistador: ¿Existen edificios con valor patrimonial que están descuidados y se deberían mantener? ¿Podría mencionarlos?

Entrevistado: La estación de Vagués fue la única que se adecuó específicamente para recibir visitas y en consecuencia para el turismo. En la de Duggan está la escuela agropecuaria y la de Villa Lía está tomada por la gente.

Entrevistador: ¿Por qué cree usted que el pueblo de Vagués, de 120 habitantes aproximadamente, no creció demográficamente de la misma forma como el pueblo de Duggan?

Entrevistado: Los terrenos en Vagués no están loteados y el día que se permita hacerlo la gente va a empezar a residir en Vagués.

La actividad turística:

Entrevistador: ¿Cree que el turismo es beneficioso para el desarrollo local? De ser así, ¿cuáles son los valores que considera beneficioso para el desarrollo del turismo?

Entrevistado: Si totalmente. Estas ferias las hacen la gente de cultura y va a haber música en vivo y pintura con modelo al vivo. Con estas ferias es favorable porque el público viene. La feria ArteVa que lo organiza la municipalidad a nivel cultura, dibujo con modelo en vivo, música, artistas locales, se organiza una vez al mes. A nivel valor la historia y las costumbres gauchescas, que es lo que más resaltamos. Areco está relacionado a la cultura y a las tradiciones, y esos son los valores que trasladamos a la gente que nos visita, a parte de los valores hospitalarios con los turistas, y de recibir a la gente como se merecen y que se puedan llevar conocimiento a nivel cultural.

Entrevistador: ¿Cómo funciona el servicio de combi que llegan a estos pueblos y cómo beneficia al turismo?

Entrevistado: No hay transporte público, la gente se traslada a Vagués en auto o en bici.

Entrevistador: Para el desarrollo turístico, ¿Qué transporte cree más conveniente, una combi o un tren?

Entrevistado: Necesitamos un medio de transporte que conecte a los pueblitos. Si vuelve a pasar el tren sería una felicidad para nosotros.

Servicio del tren turístico:

Entrevistador: ¿Qué opina de la posibilidad de la incorporación del servicio de un tren turístico en el Partido de San Antonio de Areco, pasando por los pueblos de Vagués y Duggan?

Entrevistado: Hace cuatro años, la municipalidad de San Antonio de Areco se encargó de inspeccionar el estado de las vías y, en algunos tramos, ya no sirven más, y en otras partes se las han robado; si se quiere que pase el tren de nuevo hay que levantarlas y poner durmientes y vías nuevas. A lo mejor un tren turístico si sea posible, se había programado uno desde San Antonio de Areco hasta Vagués, pero no lo pudieron lograr por la situación de las vías y la burocracia que existe. No está muy lejos el tren, pero hay que ponerle mano de obra nacional.

Entrevistador: ¿Qué se podría explotar en estos pueblos turísticos para completar el servicio?

Entrevistado: Se podría hacer en el museo de Vagués un café para hacer un punto de encuentro, todos los fines de semana con música.

Entrevistador: ¿Cree beneficioso que hubiera una guiada a bordo del tren? ¿Qué otra actividad se podría ofrecer?

Entrevistado: Podría ser una guiada con música, contando la historia del tren y de los pueblitos.

Entrevistador: Además de la Asociación Amigos del Ferrocarril, ¿hubo alguna iniciativa o interés por parte del Estado en el funcionamiento del servicio?

Entrevistado: Si quieren que pase el tren de nuevo hay que levantar las vías, y poner todos los durmientes y las vías nuevas. Los Amigos del ferrocarril vinieron a revisar las vías de ferrocarriles argentinos y por lo que ellos vieron no sirven más e incluso partes de ellas no están porque se las han robado. La directora de cultura de San Antonio de Areco programó

un tren que iba a ir de San Antonio de Areco hasta Vagués, pero no lo pudieron lograr por el hecho de que las vías están rotas. Si se pusiera mano de obra desde la Nación, tranquilamente podría pasar el tren. En la municipalidad hicieron una cooperativa de trabajo al frente del museo de Vagués, que hacen ladrillo y baldosones de cemento, y a lado está la policía rural. La municipalidad cuida la parte de afuera de la estación y cuando es verano corta el césped. También los amigos del ramal ayudan en el mantenimiento del museo y las vías.

ANEXO II: Fichas técnicas de relevamiento.

Se llevó a cabo la realización de fichas de relevamiento profesionales de los pueblos de Vagués y Duggan, tomando como modelo las que figuran en la bibliografía de Dominguez de Nakayama, L. (1993).

Nos resulta conveniente sumar a estos datos sobre las facilidades turísticas de los pueblos, remarcando la atracción turística junto con la demanda.

Ficha del pueblo de VAGUÉS, Partido de San Antonio de Areco.

LOCALIZACIÓN	
País:	Argentina.
Provincia:	Buenos Aires.
Localidad:	San Antonio de Areco.
Localización precisa:	Se encuentra a 6 km de San Antonio de Areco, 5 km de la Ruta Provincial N°41 y 7 km de la Ruta Nacional N° 8; atravesada por las vías del Ferrocarril Bartolomé Mitre.
Accesibilidad:	Se accede en vehículo por ruta pavimentada que se encuentra en buen estado. No hay servicio de ómnibus o combi para llegar.
DESCRIPCIÓN GENERAL	
Tipo de ambiente:	Rural.
Población:	120 habitantes.
Actividades económicas:	Explotación agropecuaria, actualmente también emprendimientos turísticos y producción de artesanías.
Patrimonio natural:	Es un pueblo que conserva su tranquilidad dónde se puede apreciar el paisaje de campo y la naturaleza.

Patrimonio cultural e histórico:	Unas pocas cuadras de construcciones lineales que al recorrerlas llevan al pasado; la estación de ferrocarril es hoy en día un Centro de Interpretación Ferroviario que mantiene su construcción original.
Valor propio o representativo:	Posee valor propio.
Estado de conservación:	Bueno. Al caminar por el pueblo no hay ruidos fuertes ni contaminación, se pueden apreciar las construcciones añosas pero conservadas y disfrutar de la quietud del campo.
Utilización actual:	Actividades agropecuarias y actividad turística.
Afluencia turística:	Entre 10 y 15 turistas de fin de semana.
Actividades que pueden realizarse:	Observación del ambiente natural, caminatas, cabalgatas y bicicleteadas. Una vez al mes se puede visitar la Feria de Artistas e Intercambios Culturales que se realiza en la estación.
COMPONENTES GEOMORFOLÓGICOS	
Tipo de relieve:	Llanura.
Actividades compatibles:	Se lleva a cabo el cultivo de tierras con buenos resultados y el terreno permite la recreación durante casi todo el año.
Acceso y transitabilidad:	Sin ondulaciones, no presenta dificultades para acceder al pueblo.
COMPONENTES HÍDRICOS	
Medio acuático:	Se encuentra cerca del pueblo el arroyo Vagués, que deposita sus aguas en el Río Areco. No es utilizado turísticamente, pero es posible disfrutar del paisaje de este en alguno de los puentes que lo cruzan.
Accesibilidad y transitabilidad:	Hace algunos años se realizaron obras en los puentes lo cual mejoro la circulación en los cruces.
COMPONENTES VEGETALES	
Componente vegetal:	Principalmente los sembrados en los campos y viejos árboles que rodean casi todas las cuadras del pueblo.
Uso de la vegetación:	Los cultivos son el principal factor económico de los habitantes; los árboles del centro además de proporcionar su sombra embellecen los caminos y la postal del pueblo.
COMPONENTES FAUNISTICOS	
Diversidad:	Aves silvestres de variadas especies, como la calandria, el hornero, el zorzal y el tordo pueden escucharse y divisarse durante el día. También hay animales de granja y caballos domésticos.
Accesibilidad y actividades compatibles:	Las aves pueden divisarse a simple vista si se realizan caminatas por el campo; algunos de los caballos están dispuestos para cabalgatas.

FACILIDADES TURISTICAS	
Alojamiento:	“La Posta de Vagués” Hotel de Campo.
Alimentación:	“La Posta de Vagués” cuenta con bar/restaurant.
Esparcimiento:	“Tienda de Antigüedades Tato”
Señalización:	Buena.
Demanda turística:	Turismo de fin de semana provenientes de los visitantes de la ciudad cabecera del partido San Antonio de Areco. Contiene una afluencia turística de 15/20 personas por semana. Una vez al mes, se realiza la feria ArteVa, en donde participan artistas locales.

Ficha del pueblo de DUGGAN, Partido de San Antonio de Areco.

LOCALIZACIÓN	
País:	Argentina.
Provincia:	Buenos Aires.
Localidad:	San Antonio de Areco.
Localización precisa:	Sobre el KM 128 de la ruta Nac. N° 8, a través de un acceso de 5 Km.
Accesibilidad:	El acceso está pavimentado, pero no está en buenas condiciones actualmente. La ruta N° 8 si ha tenido intervenciones los últimos años que mejoraron su estado.
DESCRIPCIÓN GENERAL	
Tipo de ambiente:	Rural.
Población:	573 habitantes.
Actividades económicas:	Principalmente explotación agropecuaria y haras para la cría de caballos.
Patrimonio natural:	Es un pueblo que conserva su tranquilidad dónde se puede apreciar el paisaje de campo y la naturaleza.
Patrimonio cultural e histórico:	Tiene valor histórico el origen del pueblo a través de la donación de tierras por parte de la familia Duggan y la forma en la que va surgiendo el llamado ‘pueblo de labradores’. La estación de ferrocarril es hoy la escuela agraria del pueblo; posee una histórica panadería que data del año 1910, actualmente fue restaurada y reabierto al público.
Valor propio o representativo:	Posee valor propio.
Estado de conservación:	El pueblo sigue conservando su estilo de vida, su tranquilidad y su actividad agraria y rural.
Utilización actual:	Actividades agropecuarias y crías de caballos.
Afluencia turística:	Suele ser visitado en las fiestas patronales, pero no es frecuentado por turistas regulares.

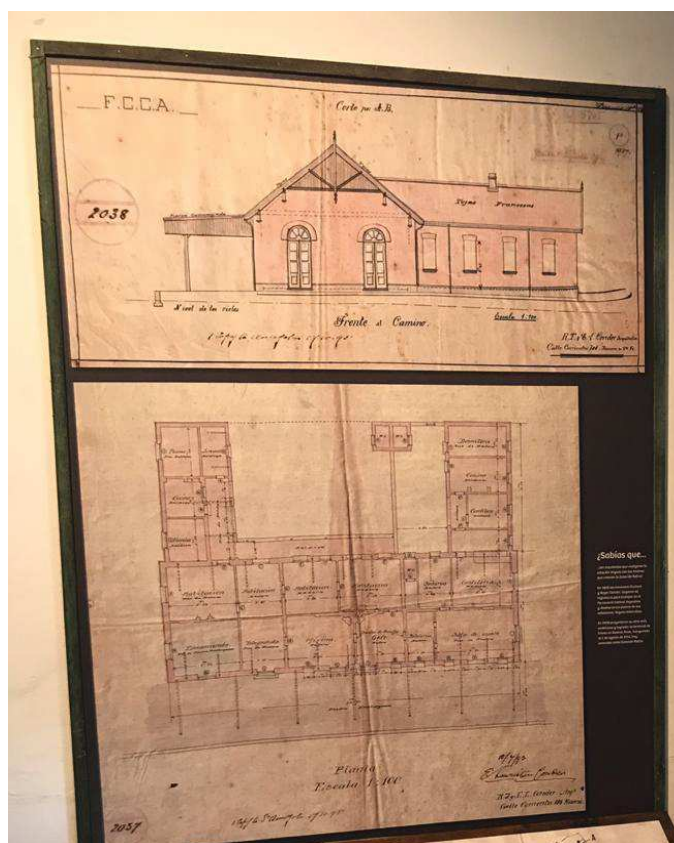
Actividades que pueden realizarse:	Disfrute de la naturaleza y el entorno rural, caminatas, paseos en sulky y avistaje de aves.
COMPONENTES GEOMORFOLÓGICOS	
Tipo de relieve:	Llanura.
Actividades compatibles:	Producción de cultivos y terrenos.
Acceso y transitabilidad:	Sin ondulaciones, sus calles son de tierra excepto la de la entrada al pueblo.
COMPONENTES HÍDRICOS	
Medio acuático:	No posee.
COMPONENTES VEGETALES	
Componente vegetal:	Árboles como plátanos y paraísos enmarcan el camino al pueblo, posee típica vegetación rural pero los campos mayormente cubiertos con cultivos.
Uso de la vegetación:	Los terrenos para la producción agropecuaria.
COMPONENTES FAUNÍSTICOS	
Diversidad:	Variadas aves silvestres y cría de caballos domésticos, sobre todo con fines deportivos (polo).
Accesibilidad y actividades compatibles:	Las aves pueden divisarse y oírse fácilmente; los caballos mayormente se encuentran en campos y chacras privadas.
FACILIDADES TURÍSTICAS	
Alojamiento:	“La Pausa” Lodge de campo.
Alimentación:	“La Estrella de Duggan” Panadería y Bar que cuenta con servicio gastronómico. No hay restaurantes.
Esparcimiento:	“RestoClub Vieytes”, Juego de polo en campos privados.
Señalización:	Insuficiente.
Demanda turística:	Existe una demanda turística en las fiestas patronales.

Ficha de la Estación del pueblo Vagués, San Antonio de Areco.

LOCALIZACIÓN	
País:	Argentina.
Provincia:	Buenos Aires.
Localidad:	San Antonio de Areco.
Área – Región:	Pampeana.
Nombre:	Centro de Interpretación Ferroviario.
Dirección:	En la estación Vagués, a 3km de la Ruta 41 y Av. Durán, partido San Antonio de Areco.
DESCRIPCIÓN	

Proyectista:	Paola Pavanello se encargó del proyecto del Centro de Interpretación Ferroviario junto con la Dirección de Turismo de San Antonio de Areco.
Fecha de inauguración:	Inaugurada en el año 1894 como estación. El 14 de Julio del 2013 se inauguró como Centro de Interpretación Ferroviario.
Destino inicial:	Estación Vagués del ramal Victoria – Pergamino.
Evolución:	Inaugurado como estación del tren en el año 1894 por el Ferrocarril Central Argentino. Funciono como estación hasta el año 1992 y en el 2013 se inauguró el Centro de Interpretación Ferroviario.
Dominio:	Ferrocarril General Bartolomé Mitre.
Responsable:	Secretaría de Turismo y Cultura de la Municipalidad de San Antonio de Areco.
Valor propio o representativo:	Posee valor patrimonial, cultural e histórico. Aporta al valor rural y paisajístico.
Estado de conservación:	Bueno.
Utilización actual:	Museo con visitas guiadas.
Utilización propuesta:	Conservar y mantener su estado actual, para poder seguir transmitiendo la historia y la cultura del lugar, como así también formar parte del turismo rural.
Grado de protección actual:	Alto.
Grado de protección propuesto:	Alto.
Tarifas:	Entrada libre y gratuita.
Actividades que pueden realizarse:	Guiadas y ferias.
Servicios de guías:	Sábados y domingos de 10 a 18 Hs.
Afluencia turística utilizada:	Las visitas no exceden las 15/20 personas por fin de semana. La demanda turística no llega a los 100 turistas por mes.
Comentario de interés:	Cuenta con valor patrimonial tanto el edificio como lo que se exhibe en la actualidad caracterizado por la historia del ferrocarril. Durante la fiesta patronal de San Camilo el centro de interpretación realiza actividades cómo música en vivo, danzas y muestras de fotografía, la festividad tiñe de espectáculo al pueblo y a la tranquilidad rural.
DOCUMENTACION	
Bibliografía sobre el tema:	Paola Pavanello, (2013): Proyecto Cofecyt “Puesta en valor turístico rural y cultural del Casco Histórico, la Estación de Vagues y el Parque Criollo de San Antonio de Areco”.

Plano exhibido dentro del museo de la estación:



Plano exhibido en el interior del Centro de Interpretación Ferroviario.

Fotografías:



Fotografía tomada en septiembre de 2019. (ver más fotografías en el anexo V)

EVALUACION TURISTICA

Atractividad:

Los elementos vinculados al ámbito ferroviario y la historia de la estación. Actividades culturales como la feria ArteVa con la participación de artistas locales. El entorno rural y el paisaje de campo.

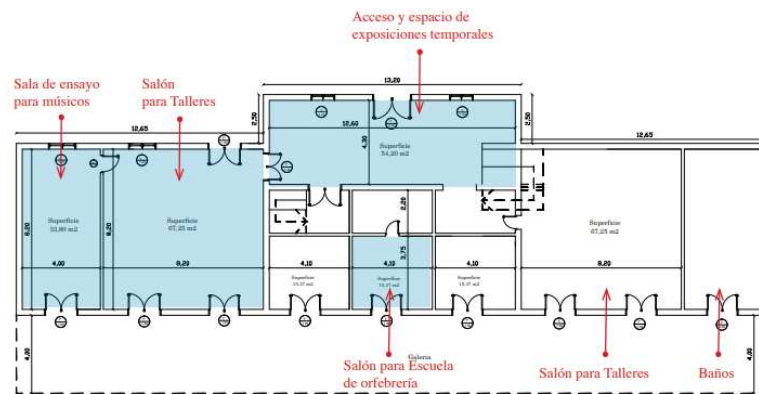
Aptitud:	El bien patrimonial tiene las condiciones necesarias para ser inserto en la actividad turística. Capacidad aproximada 10 a 15 personas por visita. El bien patrimonial cuenta con recursos humanos (repcionista y guías) cartelera indicativa, iluminación adecuada, amplias salas de exposición. Es apto para la realización de espectáculo en el espacio exterior y muestras de fotografías, pinturas y expresión de artistas locales.
Disponibilidad:	Física: La estación se encuentra inserta en el centro del pueblo Vagués, en cuanto a la distancia con su ciudad cabecera San Antonio de Areco, está a 6 km. No hay transporte público, solo se puede llegar en vehículo propio y esto dificulta la conectividad.
	Temporal: Se puede visitar los fines de semana de 10 a 18hs la mayor parte del año, pero es recomendable de primavera a otoño.
	Administrativa: Se cuenta con un solo guía en el museo, de todos modos, se puede visitar las salas sin guiado. Es recomendable no ingresar en grupos tan numerosos para disfrutar mejor del espacio de los atractivos.

Ficha de la Estación Cultural Areco, San Antonio de Areco.

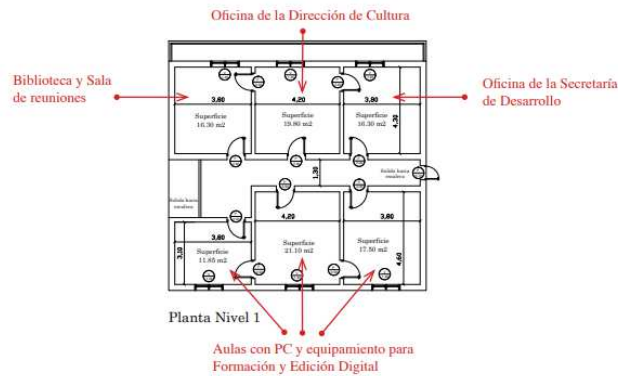
LOCALIZACIÓN	
País:	Argentina.
Provincia:	Buenos Aires.
Localidad:	San Antonio de Areco.
Área – Región:	Pampeana.
Nombre:	Estación Cultural Areco.
Dirección:	Avenida Güiraldes 683.
DESCRIPCION	
Proyectista:	Dirección de Cultura, Secretaría de Desarrollo, Turismo y Cultura Municipalidad de San Antonio de Areco.
Fecha de inicio:	1878
Fecha de Inauguración:	1892
Destino inicial:	Estación San Antonio de Areco del ramal Luján - Pergamino.
Evolución:	Funcionó como estación de tren desde el año 1892 hasta el año 1992 dónde el servicio dejó de funcionar, permaneció abandonada unos años y en el periodo del año 2000 al 2008 fue una Escuela de Enseñanza Media; desde el 2016 parte del edificio se utiliza para dictar talleres municipales.
Dominio:	Ferrocarril General Bartolomé Mitre.
Responsable:	Municipalidad de San Antonio de Areco

Valor propio o representativo:	Posee valor histórico y cultural por lo que significó el ferrocarril para el partido y valor patrimonial en cuanto a la infraestructura.
Estado de conservación:	Medio.
Utilización actual:	Se dictan talleres culturales en algunas salas como parte del proyecto de ser un Centro Cultural público y gratuito.
Utilización propuesta:	Restaurarla completamente para que puedan utilizarse todas sus salas y el edificio recobre su valor edilicio e histórico. Existe la posibilidad de que pueda volver a ser utilizada como estación de tren si este volviera a funcionar.
Grado de protección actual:	Bajo.
Grado de protección propuesto:	Alto.
Tarifas:	Entrada libre y gratuita.
Actividades que pueden realizarse:	Talleres culturales.
Servicios de guías:	No.
Afluencia turística utilizada:	No hay registros de visitas turísticas.
Comentario de interés:	La construcción en sí misma tiene valor patrimonial en cuanto a la estructura y la época en que fue construida. Posee salones amplios que podrían ser aprovechados para exposiciones, ferias y demás eventos, el predio que la rodea también tiene las condiciones para realizar actividades al aire libre. Precisa intervención edilicia y un mayor mantenimiento.
DOCUMENTACION	
Bibliografía sobre el tema:	Municipalidad San Antonio de Areco (agosto 2016). "Proyecto ESTACIÓN CULTURAL ARECO".

Plano exhibido dentro del museo de la estación:



Planta Nivel 0



Planta Nivel 1

Fuente: "Proyecto Estación Cultural Areco" (2016)

Fotografías:



Fotografía tomada en septiembre de 2019. (ver más fotografías en el anexo V)

EVALUACION TURISTICA

Atractividad:

Posee atractivo en cuanto a la infraestructura histórica del edificio, el predio es grande con paisaje rural de fondo.

Aptitud:

Actualmente el espacio no es utilizado en su totalidad porque requiere intervenciones, algunos salones se adecuaron para dictar

	los talleres. Precisa de ambientación e iluminación que complementen los trabajos de reutilización.
Disponibilidad:	Física: Se encuentra aproximadamente a 2 km (20 cuabras) del casco histórico de San Antonio, las calles para acceder hasta el predio están asfaltadas; falta cartelería y señalización.
	Temporal: Se encuentra abierta solo los días que se dictan los talleres municipales o las fechas que se realiza algún evento.
	Administrativa: No posee guía y el predio no puede recorrerse por completo, pero pueden tomarse fotografías tanto en la fachada como en el ingreso.

Ficha de la Estación del pueblo Duggan, San Antonio de Areco.

LOCALIZACIÓN	
País:	Argentina.
Provincia:	Buenos Aires.
Localidad:	San Antonio de Areco.
Área – Región:	Pampeana.
Nombre:	Escuela de Educación Agropecuaria N°1.
Dirección:	Circunvalación Sn° - Cuartel V, Duggan, San Antonio de Areco, Buenos Aires.
DESCRIPCION	
Proyectista:	Ferrocarril Central Argentino.
Fecha de inauguración:	Se inauguró en el año 1894 como estación del ramal Victoria – Pergamino.
Destino inicial:	Estación Vagués del ramal Victoria – Pergamino.
Evolución:	La estación fue inaugurada en el año 1894 hasta 1992. En la actualidad funciona una escuela con orientación agropecuaria.
Dominio:	Ferrocarril General Bartolomé Mitre.
Valor propio o representativo:	Posee valor patrimonial, cultural e histórico. Actualmente también posee valor educativo agropecuario.
Estado de conservación:	Medio.
Utilización actual:	Secundario técnico.

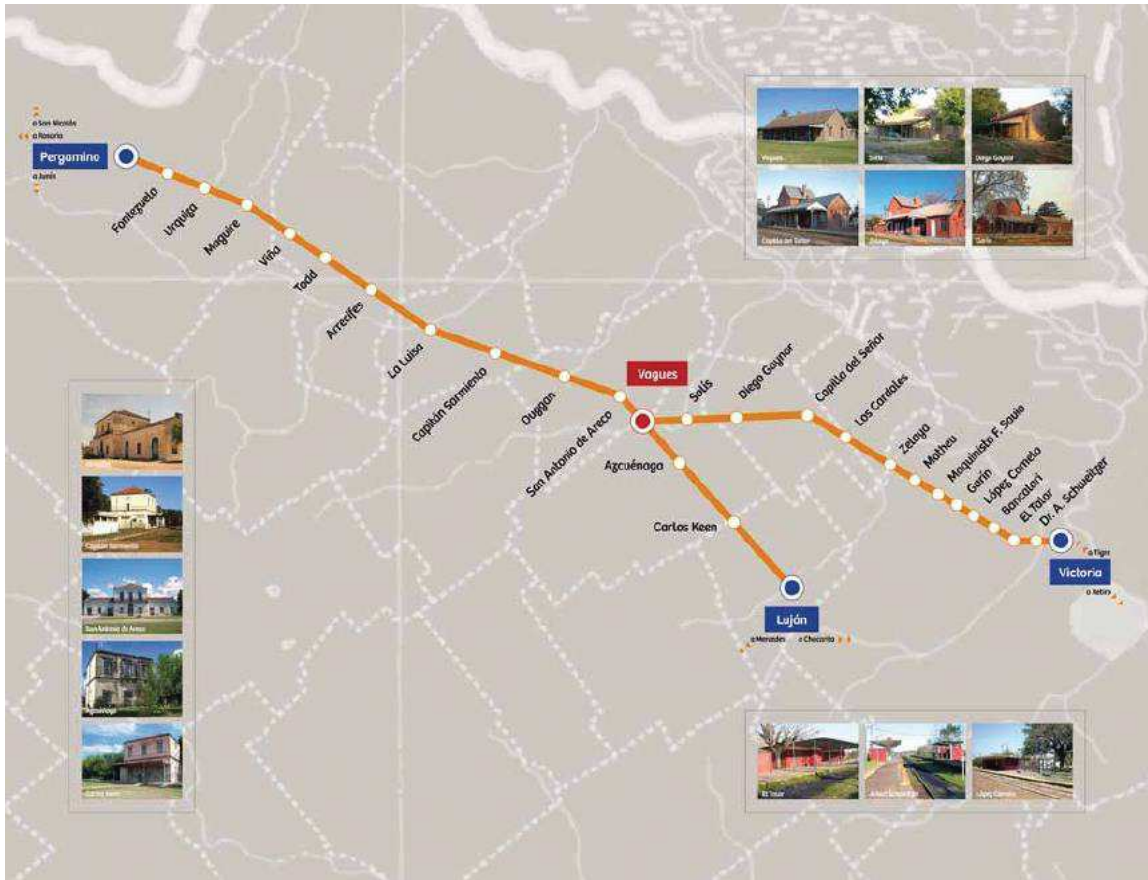
Utilización propuesta:	Mejorar el estado del edificio.
Grado de protección actual:	Medio.
Grado de protección propuesto:	Medio.
Tarifas:	Escuela pública (gratis).
Actividades que pueden realizarse:	Educativas.
Servicios de guías:	No posee.
Afluencia turística utilizada:	No posee.
Comentario de interés:	Si bien está siendo utilizado con fines educativos, es positivo que el edificio se encuentre activo y no abandonado, así se mantiene la estructura y no se deteriora aún más, en un futuro podría ser utilizado con fines turísticos.
DOCUMENTACION	
Fotografías:	 <p>Fotografía tomada de la web: http://www.sanantoniodeareco.com/</p>
EVALUACION TURISTICA	
Atractividad:	Posee valor patrimonial en cuanto a lo histórico del ferrocarril y lo que significó para el pueblo. Se mantiene la estructura clásica de las estaciones de la época.
Aptitud:	No se encuentra apto para ser visitado turísticamente, pero se pueden tomar fotografías desde el exterior.
Disponibilidad:	Se sitúa a 19 km del centro de San Antonio de Areco, el acceso que comienza en la ruta 8 y termina en el pueblo debería repararse en algunos tramos. El edificio de la estación se encuentra en buen estado interno al ser utilizado para la enseñanza, precisa cierta

intervención en la fachada. Se puede acceder al predio, pero no están disponibles las visitas al interior ya que es una institución educativa.

Fuente: Dominguez de Nakayama, L. (1993) *Relevamiento Turístico. Propuesta metodológica para el estudio de una unidad territorial*. Santa Fe: Centro de Estudios Turísticos, Instituto Superior de Turismo “Sol”

ANEXO III: Mapas y fotografías obtenidas de los Amigos del ramal Victoria – Pergamino.





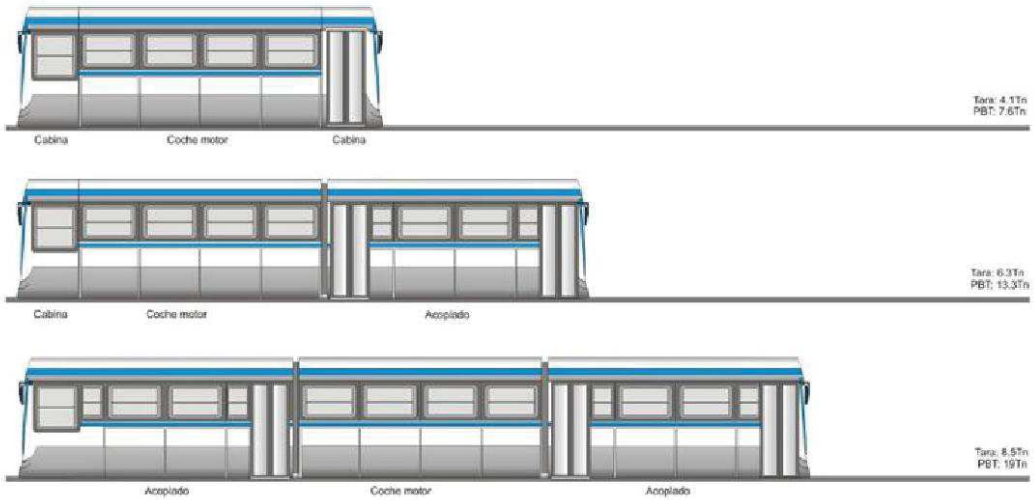
Fotografías de la gente de Asociación Amigos Victoria – Pergamino, recorriendo el trayecto mediante una zorra.



Faltantes de durmientes y daños en los rieles.

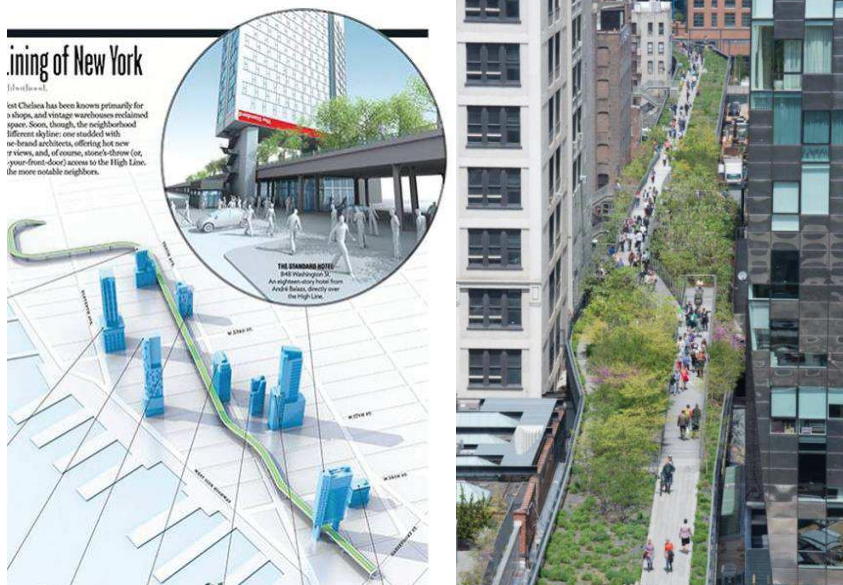


Fotografías de las estaciones San Antonio de Areco y Vagués.

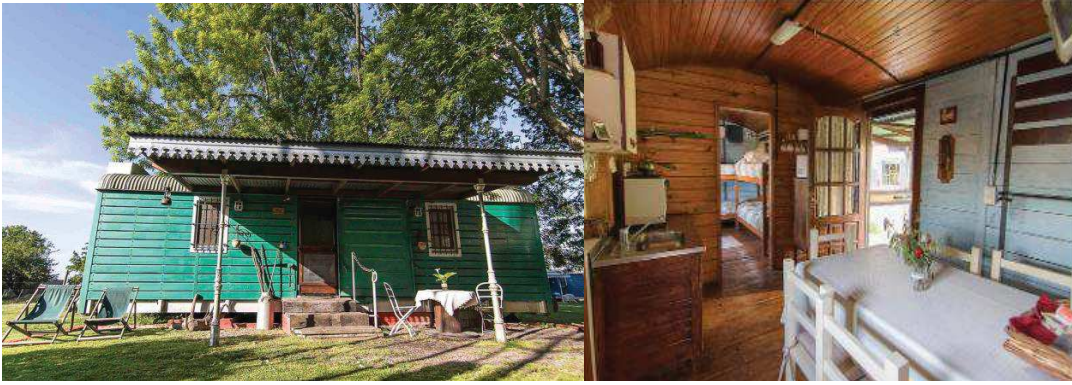


Estructura del TecnoTren.

ANEXO IV: Ejemplos de reutilización del patrimonio ferroviario.



The High Line o Línea Elevada, Nueva York. Ex vías de tren, actual paseo ecológico.



Casa de Campo “Los Dos Vagones”, localidad de Bartolomé Bavio, partido de Magdalena.



Complejo ferroviario “La Estación”, Lobos.

ANEXO V: Fotografías obtenidas del trabajo de campo realizado.

1. Estación San Antonio de Areco:





Parte de la Estación de San Antonio de Areco se encuentra tomada por una familia.









Depósitos de encomiendas y cereales ubicados en frente de la Estación de San Antonio de Areco.





En esta imagen se observa como un árbol va tomando terreno sobre el cartel de la estación de San Antonio de Areco.



Parte de un escudo nacional ubicado en el suelo.



Tanque de Agua de la Estación.



2. Estación Vagués – Centro de Interpretación Ferroviario.



Festival realizado los fines de semana y exhibición de ArteVa en la Estación de Vagués.





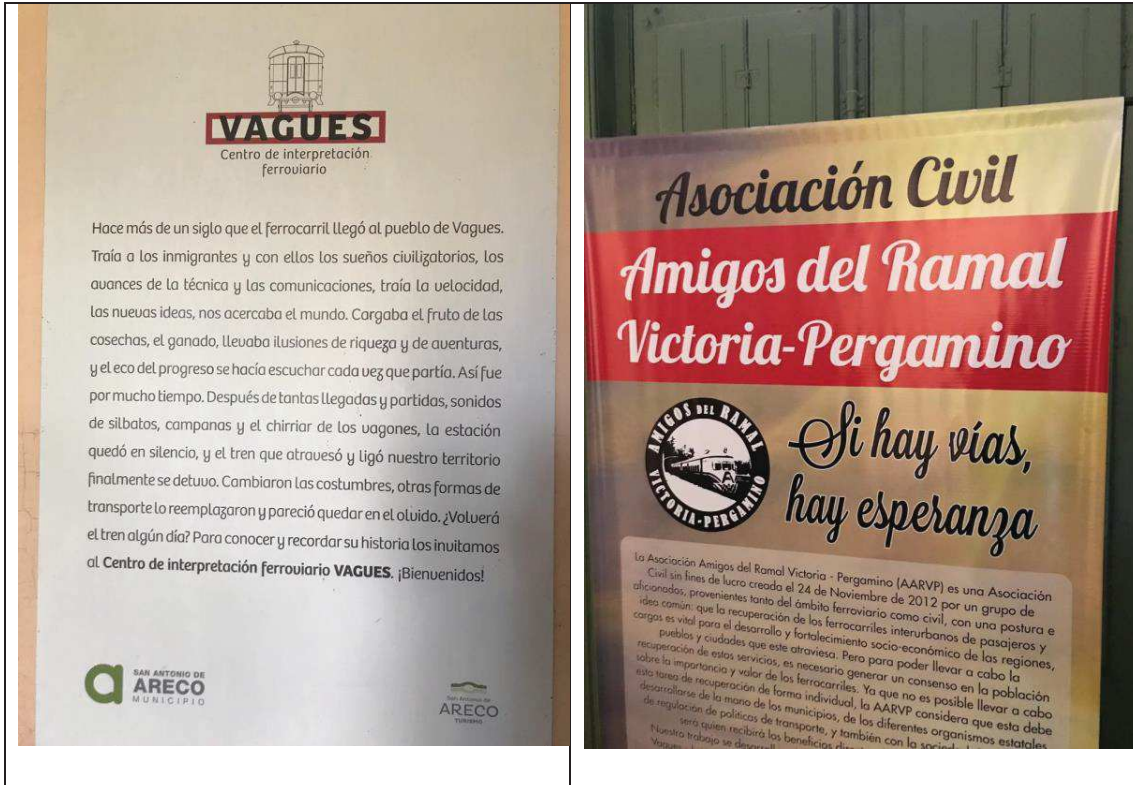
Depósitos de encomiendas y cereales ubicado en frente de la Estación de Vagués.





Vagones antiguos y sin uso, estacionados sobre las vías.

Centro de Interpretación Ferroviario:



Carteles informativos ubicados en el interior del Centro de Interpretación Vagués.



Carteles informativos sobre la Historia del Ramal Victoria – Pergamino.

Ferrocarril del Oeste

1880-1889

El Estado argentino impulsó la construcción de los "camino de hierro" con el objetivo de profundizar su proyecto de modernización. Así se crearon empresas privadas y públicas que obtuvieron las concesiones para trazar las líneas y brindar los servicios.

Con este afán civilizatorio la arquitectura de las estaciones cambió el paisaje rural, caracterizada por sus edificios de dos plantas con techo piramidal de tejas francesas y una galería semi cubierta sobre el andén principal. La planta inferior se dividía en sala de pasajeros, baños públicos, depósitos de encomiendas y mercaderías, y un tanque de agua para el abastecimiento de las locomotoras. Su planta superior se destinaba como vivienda para el jefe de la estación.

Ferrocarril Central Argentino

1890-1948

El crecimiento económico producido por el boom agroexportador motivó a las empresas británicas a comprar las líneas estatales e invertir en la construcción de una red más compleja orientada hacia los puertos de Rosario y Buenos Aires.

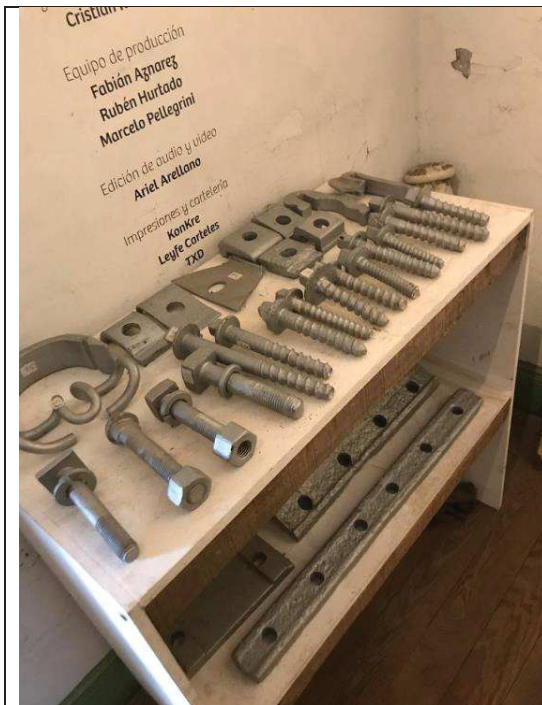
Los arquitectos británicos replicaron el estilo constructivo de su país de origen: una plataforma única sobre la vía principal, una vía auxiliar y un desvío para cargas con andén lateral y galpón. El edificio, de líneas simples, consistía en un techo de tejas a los aguas que se continúa a los laterales formando galerías, una de ellas protege la plataforma. Su interior se componía de las dependencias de boleterías, sala de espera, encomiendas y vivienda del jefe de la estación.

Ferrocarril General Mitre

1949-1992

La nacionalización de la red ferroviaria intentó mantener los servicios que más tarde se irán reduciendo. El crecimiento de las grandes ciudades y de la red vial transformaron el uso del ferrocarril integrándolo a los medios de transporte metropolitanos.

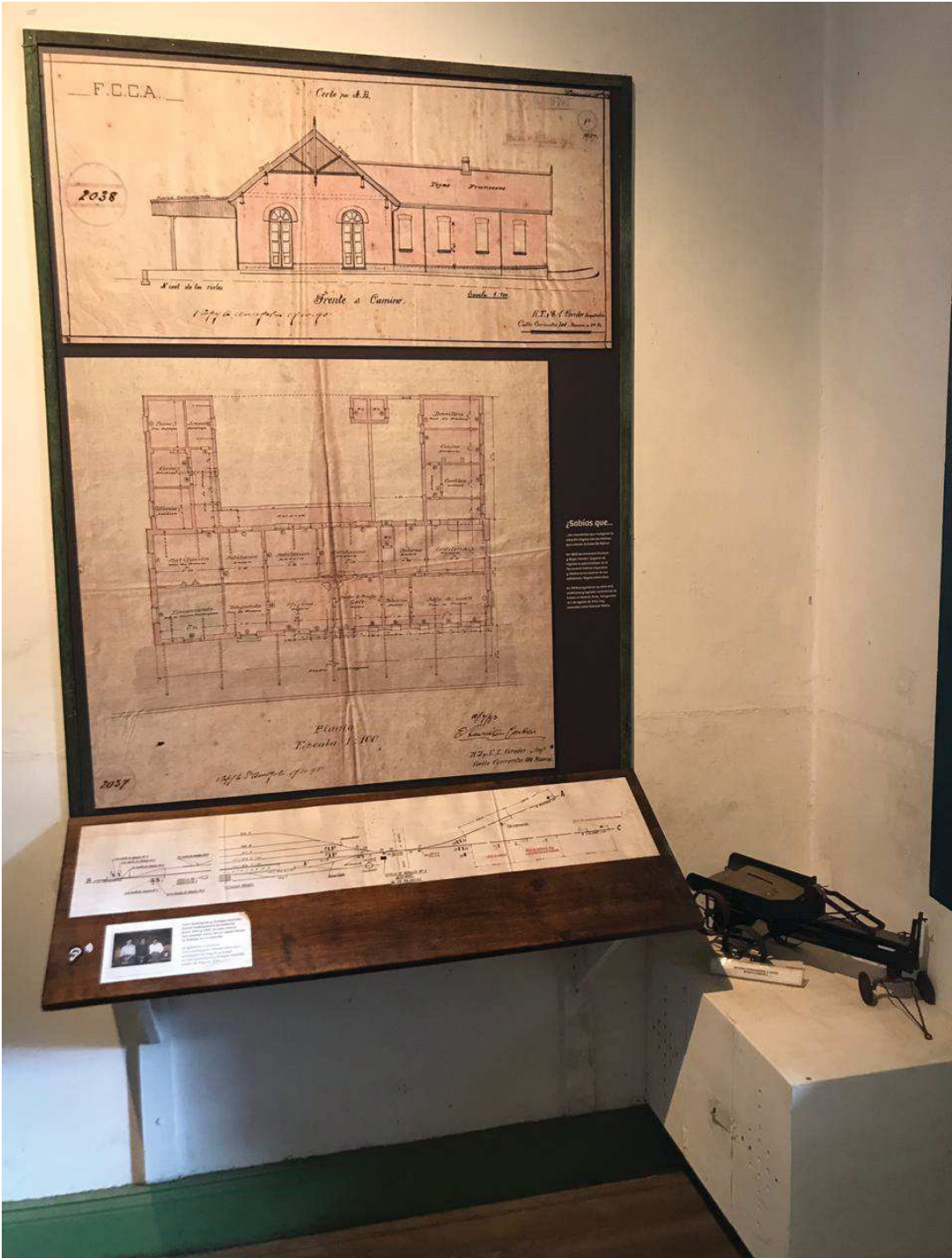
Los nuevos asentamientos suburbanos demandaron "paradas" del ferrocarril para el traslado de sus habitantes a la ciudad. En la línea a Victoria se construyeron los apeaderos, que consistían en plataformas simples, en algunos casos con refugio para los pasajeros, en otros con boleterías, y que dependían del jefe de una estación próxima.



Elementos utilizados en la época del funcionamiento del Ferrocarril del Ramal estudiado.







Plano de la Estación Vagués.



Plato artesanal exhibido por ArteVa, encargados de establecer espacios de Intercambios Culturales.