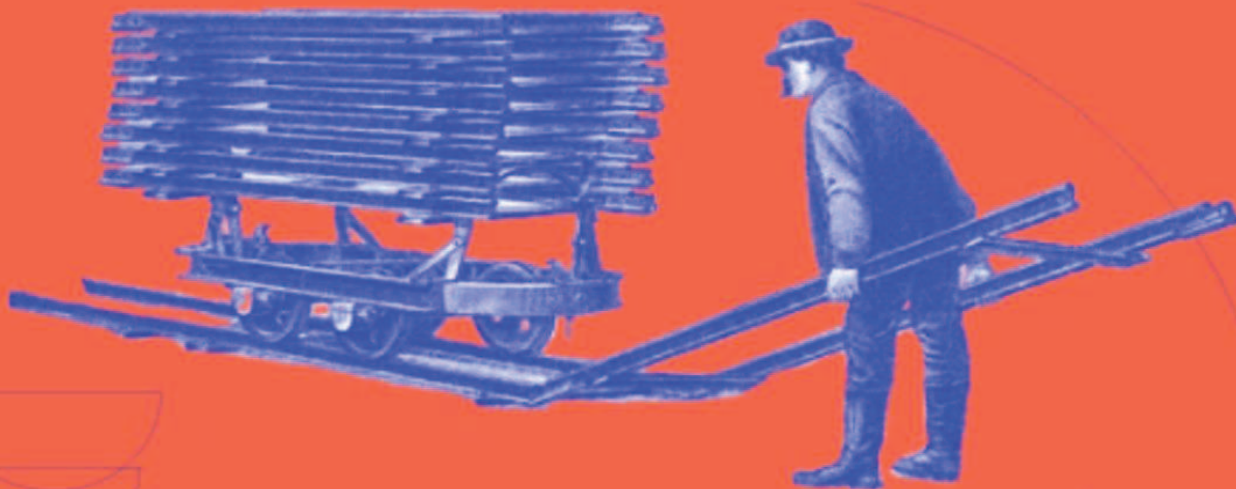




Universidad Nacional
de San Martín

Trabajo Final Práctica profesional



LICENCIATURA EN TURISMO

Pueblos ferroviarios: el caso de Gouin

Alumnos: Natalia Giacchi y Eric Joel Cristian
Laino

Profesor tutor: Ricardo Fluck

Año: 2022

Escuela de Economía y Negocios



Título del trabajo:

Pueblos ferroviarios: el caso de Gouin.

Resumen

En el presente trabajo se lleva a cabo una investigación sobre la localidad de Gouin, partido de Carmen de Areco donde se encuentra la antigua estación del trayecto del Ramal G de la Línea del ferrocarril Belgrano Norte, que luego del desmantelamiento del sistema ferroviario quedó inactiva, dejando relegado al pueblo.

El estudio analiza la inclinación de la localidad por el desarrollo de la actividad turística que fue tomando entidad por eventos importantes tales como: la declaración de la Fiesta Nacional del Pastel y la incorporación del pueblo en el Programa Provincial Pueblos Turísticos.

La investigación es de tipo descriptiva y se estructura por el relevamiento histórico del área bajo estudio, la comparación de estudios previos relacionados a la misma problemática, la delimitación de la localidad y la realización de entrevistas a: residentes locales, a un historiador, a la Directora de la Dirección de Turismo de la localidad de Carmen de Areco, a una representante de la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires y al tesorero de la Asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano.

Al concluir este trabajo, se exponen propuestas y reflexiones finales sobre las acciones que se podrían llevar a cabo en la localidad de Gouin en relación a la actividad turística.

Palabras clave: Turismo Rural, Pueblo turístico, Turismo Comunitario, Patrimonio Ferroviario, Fiesta Nacional.

ÍNDICE

Resumen	2
Capítulo I: Introducción	5
1. Problema de investigación	6
2. Objetivos	7
2.1 Objetivo general	7
2.2 Objetivos específicos	7
3. Metodología aplicada	8
Capítulo II: Marco teórico	10
4. Marco teórico	11
4.1 Turismo	11
4.2 Turismo Rural	12
4.3 Turismo Comunitario	13
4.4 Turismo Cultural	13
4.5 Patrimonio Cultural	14
4.5.1 Patrimonio Industrial y Ferroviario	15
5. Delimitación teórica	17
Capítulo III: Estado cuestión	18
6. Antecedentes	19
7. Estudio del caso	22
7.1 Historia General del Ferrocarril en Argentina	22
7.2 Historia de Gouin	26
7.3 Línea de tiempo	29
Capítulo IV: Caracterización de la localidad	30
8. Caracterización de la localidad.	31
8.1 Delimitación y localización del área de estudio	31
8.2 Oferta Turística en Gouin	33
8.3 Fiesta Nacional del Pastel	37
8.4 Programa de Pueblos Turísticos	39

8.5 Gouin en el programa: Pueblos Turísticos	40
Capítulo V: Conclusiones y consideraciones finales	42
9. Conclusiones y consideraciones finales.	43
9.1 Matriz FODA	43
9.2 Conclusiones generales	45
9.3 Propuestas finales	47
10. Anexos	49
11. Bibliografía	78

Capítulo I:

Introducción

1. Problema de investigación

Gouin, localidad del partido de Carmen de Areco, se encuentra en el centro norte de la provincia de Buenos Aires a 11 km de la ciudad cabecera que lleva el mismo nombre que el partido y a 147 km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En 1907, se inaugura la estación Gouin que conformaba parte del trayecto del Ramal G de la línea del ferrocarril Belgrano Norte, cuyo recorrido comenzaba en el límite de Parque Patricios y Barracas (CABA) y se extendía hasta Rosario (provincia de Santa Fé).

A principios del siglo XX, gracias a la estratégica conexión con la línea Santa Fé - Rosario del ramal G, las cargas tuvieron un rápido crecimiento llegando a ocupar el tercer puesto en el tráfico maicero nacional ya que unían dos cabeceras comerciales importantes (Santa Fé y Buenos Aires) . Esto no solamente produjo un crecimiento a nivel económico, sino que también permitió el despliegue de comunicaciones entre dos grandes nodos: Rosario y la Ciudad de Buenos Aires, las dos ciudades portuarias más importantes de Argentina.

A nivel mundial, hacia la mitad del siglo XX, los ferrocarriles comenzaron a tener cada vez menos protagonismo entre los medios de transporte debido al desplazamiento provocado por los vehículos de carretera. En este contexto competitivo, los ferrocarriles se vieron en desventaja con respecto a los nuevos medios de transporte a motor: los camiones, automóviles y ómnibus, ya que requerían una menor cantidad de personal e insumos para su funcionamiento y mantenimiento de la infraestructura vial.

Debido a la falta de interés de los inversores privados, durante los gobiernos de Juan Domingo Perón (1946-1955), se efectivizó la nacionalización de las compañías ferroviarias de capital británico.

Sin embargo, una década después, la decadencia de la industria ferroviaria se agravó cada vez más a nivel nacional, particularmente con la implementación de medidas de ajuste

por parte de los gobiernos sucesivos: Arturo Frondizi (1958-1962) y durante la última dictadura cívico militar (1976-1983).

Este declive se acentuó aún más durante los gobiernos de Carlos Saúl Menem (1989-1999), con la privatización total de los Ferrocarriles Argentinos que culminó en el desmantelamiento de los ramales ferroviarios, produciendo un desempleo generalizado en el sector, lo cual significó que familias enteras tuvieran que buscar nuevas oportunidades de trabajo, ya que muchos pueblos quedaron desconectados por el cierre de estaciones y sin una infraestructura vial que lo reemplace.

Gracias al legado patrimonial que hoy se encuentra en lo que fueron estaciones de gran movimiento vinculado a la producción agrícola, muchos de estos pueblos lograron readaptar su economía, generando beneficios impulsados por la actividad turística.

En el presente trabajo se analizan las características de la actividad turística en Gouin y la posición que ocupa la misma, entre otras actividades económicas.

2. Objetivos

2.1 Objetivo general

Analizar el estado del desarrollo de la actividad turística de la localidad de Gouin como elemento diversificador de la economía local.

2.2 Objetivos específicos

- Realizar un repaso histórico del pueblo.
- Analizar la situación del patrimonio ferroviario de Gouin.
- Identificar y reconocer la valoración del turismo como actividad económica por parte de la población local.

- Indagar la diligencia de los actores sociales que intervienen en la actividad turística de la localidad de Gouin.

3. Metodología aplicada

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo con un alcance descriptivo:

La investigación cualitativa es una estrategia usada para responder a preguntas sobre los grupos, comunidades e interacciones humanas y tiene una finalidad descriptiva de los fenómenos de interés o predictiva de los fenómenos turísticos, o de los comportamientos humanos y su relación con el turismo. Hay autores que la denominan investigación naturalista, etnográfica, casos de estudio, etc., ya que son técnicas que describen y traducen los fenómenos de la actividad turística. (OMT, 2001, p-12)

En principio, se efectúa una investigación documental, la cual conlleva la recopilación de datos considerados competentes, la lectura y el respectivo análisis de la bibliografía que contribuye con el tema de estudio, el cual, facilita la elaboración del marco teórico.

En cuanto nos referimos a que es un trabajo descriptivo, utilizamos la noción que nos provee Sampieri (2014), que es la siguiente:

Los estudios descriptivos buscan especificar las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refiere, su objetivo no es indicar cómo se relacionan éstas (p. 92).

Dentro de la Teoría Turística contemporánea, se determinan cinco corrientes básicas aplicadas al Turismo. Estas son: la corriente económica, la cinética, la sico-social, la de definición y la de descripción.

En este trabajo, nos apoyamos en la corriente historiográfica de la descripción, ya que, como afirma Fuentes Moreno (2016), el turismo es un fenómeno descriptible y un hecho socio-económico dinámico, susceptible y cualquier cambio que se haga en el tiempo lo modificará. Ya que sus elementos cambian con el tiempo, son evolutivos.

Teniendo en cuenta este enfoque, realizaremos un relevamiento de los elementos históricos que componen el área de estudio en conjunto a entrevistas de diversos actores sociales: dos residentes de Carmen de Areco (localidad cabecera), Ernesto Haristoy, historiador y radiodifusor del partido, y Yennifer Mella, directora de la Dirección de Turismo de Carmen de Areco; dos habitantes de Gouin, Raúl Mesa, dueño del Bar Don Tomás y Virginia Manion, administradora del restorán de la estación; una representante de la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (Sectur), Ana Schaposnik; y al tesorero de la Asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano, Patricio Devoto.

Las investigaciones de apoyo que vamos a incluir dentro del estado de la cuestión también son estudios descriptivos con enfoque cualitativo. Estos trabajos utilizados como antecedentes a nuestra investigación coinciden en que están delimitados por la corriente historiográfica de la descripción. Los mismos fueron realizados por Fernando Navarro y Regina Schtluter (2010), Cacciutto et al. (2015) y Maria Eugenia Vogt Waimann (2014).

Capítulo II: Marco teórico

4. Marco teórico

4.1 Turismo

En primer lugar, uno de los conceptos que se van a desarrollar en este trabajo es el de Turismo, el cual la Organización Mundial del Turismo (OMT) lo define como “un fenómeno social, cultural y económico que supone el desplazamiento de personas a países o lugares fuera de su entorno habitual por motivos personales, profesionales o de negocios. Esas personas se denominan viajeros (que pueden ser o bien turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo abarca sus actividades, algunas de las cuales suponen un gasto turístico”.¹

Por otro lado, tomamos un concepto más actual, provisto por Maximiliano E. Korstanje (2013) en su trabajo sobre la Epistemología del Turismo que lo define de la siguiente manera:

El turismo puede ser definido como un proceso cíclico cuya función es la dislocación identitaria y desplazamiento físico a un espacio ajeno al lugar de residencia o habitual con fines recreativos para una posterior reinserción cumpliendo temporalmente las necesidades psíquicas de evasión, curiosidad y extraordinariedad propias de cualquier forma de ocio (p.17).

¹ Glosario de términos de turismo. Organización Mundial del Turismo (2021) [En línea]. <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>

4.2 Turismo Rural

Una de las vertientes más recientes dentro del turismo se trata del llamado Turismo Rural.

Dentro de los autores recopilados, se manifiesta una premisa compartida, y es que no existe una definición oficial de Turismo Rural. Sin embargo, se pueden analizar los distintos aportes para luego delimitar las características en común.

Por un lado, Bardón (1990) señala que el turismo rural se trata de “una noción muy amplia que abarca tanto el agroturismo o turismo en casa del agricultor, como cualquier otra actividad turística que se desarrolle en el medio rural” (p.1).

Blanco (1996), en contraposición, indica que el turismo rural abarca mucho más que el concepto de agroturismo y enumera una serie de caracterizaciones que engloba, en su opinión, el concepto de Turismo Rural:

a) Desarrollo fuera de los núcleos urbanos. b) Producción de forma reducida a través de espacios generalmente amplios. c) Utilización de manera diversa de los recursos naturales, culturales, patrimoniales, de alojamiento y servicios propios del medio rural. d) Contribución al desarrollo local y a la diversificación, y competitividad turística (p.27).

El autor Traverso (1996), agrega otro concepto a la definición, diciendo que: “ es la actividad turística de implantación sostenible en el medio rural”(p.38).

Y por último, se puede obtener la definición que da el autor David Gilbert (1989), que afirma que el Turismo Rural se trata de: “El uso planificado de los recursos para una zona rural, que conducirá a un incremento del bienestar general de la comunidad, del medio ambiente y del visitante”(p.28).

4.3 Turismo Comunitario

Este tipo de turismo se trata de una modalidad distinta a la actividad turística convencional, de acuerdo con Carlos Maldonado:

Se entiende por turismo comunitario 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 con los visitantes (Maldonado, 2005).

4.4 Turismo Cultural

El Turismo Cultural según el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS, 1976), es aquel entendido como:

Aquella forma de turismo que tiene por objeto, entre otros fines, el conocimiento de monumentos y sitios históricos-artísticos. Ejerce un efecto realmente positivo sobre estos, en cuanto contribuye a su mantenimiento y protección. Esta modalidad de turismo justifica los esfuerzos que tal mantenimiento y salvaguarda exigen de la comunidad humana, debido a los beneficios socioculturales y económicos que comporta para toda la población implicada (pp.1-2).

Además, podemos mencionar otra definición otorgada por la Secretaría de Turismo de México que define al Turismo Cultural como “aquel viaje turístico motivado por conocer, comprender y disfrutar el conjunto de rasgos y elementos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o un grupo social de un destino específico” (SECTUR, 2015).

4.5 Patrimonio Cultural

Otro de los conceptos que se describen en este trabajo es el de Patrimonio Cultural, por lo cual se recurren a diferentes definiciones para abordar el tema.

Por un lado, la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO, 2014) señala que el turismo cultural “es a la vez un producto y un proceso que suministra a las sociedades un caudal de recursos que se heredan del pasado, se crean en el presente y se transmiten a las generaciones futuras para su beneficio”.

Además, cabe expresar el concepto que indica García Canclini (1999) sobre el patrimonio cultural, el cual no sólo incluye la herencia, las expresiones del pasado de un pueblo –sitio arqueológico, la arquitectura colonial, artefactos antiguos que ya no tienen uso, sino también el patrimonio considerado como “vivo”, conformado por los bienes actuales: artesanías, lenguas, conocimientos y tradiciones.

A su vez, Prats (1997) indica que el patrimonio es una construcción social, ya que no está dado por la naturaleza, sino que es ideado por alguien o a partir de un proceso colectivo, en un tiempo y lugar, con fines determinados, lo que implica que es o puede ser cambiante.

Asimismo, como afirma Casasola (1990), el patrimonio no está conformado únicamente por los bienes culturales de las clases hegemónicas (palacios, pirámides,

objetos de la aristocracia), ya que actualmente también se reconoce como patrimonio de un pueblo a los productos de la cultura popular: escritos campesinos, música indígena, técnicas para tejer, entre otros. De esta manera, los elementos que integran el patrimonio cultural son “testigos de la forma en que una sociedad o cultura se relaciona con su ambiente” (Fernández, 2002 p.31).

4.5.1 Patrimonio Industrial y Ferroviario

El concepto de Patrimonio Industrial y Ferroviario se trata de una extensión del de Patrimonio Cultural anteriormente explicado, como indica Carmen Hidalgo Giralt (2010). Esta fragmentación del concepto principal de patrimonio cultural, se produce en la segunda mitad del siglo XX, en pos del reconocimiento de un nuevo tipo de elementos culturales, anteriormente no tenidos en cuenta como el patrimonio etnográfico o inmaterial. En el caso particular del patrimonio industrial, su origen se relaciona con el desarrollo de la arqueología industrial.

El surgimiento de la arqueología industrial está condicionado por el contexto histórico del momento. Como señala Casado Galván (2009), nace a comienzos de los años sesenta del siglo XX en un momento en el que se despierta el interés por el legado mueble e inmueble que dejó la Revolución Industrial en Inglaterra. Por otro lado, Carmen Hidalgo Giralt (2010) agrega que la Segunda Guerra Mundial también fue un evento promotor de la arqueología industrial como disciplina, ya que debido a la consecuente reconstrucción estructural de Europa Occidental y la tercerización de la economía, se dió lugar a numerosos cierres de instalaciones industriales creando un debate sobre la conservación o reutilización de estos emplazamientos.

Uno de los pioneros de esta disciplina es Kenneth Hudson; en 1963 publica su primer libro, *Industrial Archeology*, que es dedicado íntegramente a esta temática. En él, nos ofrece una definición propia de la arqueología industrial indicando que es: el estudio organizado y disciplinado de los restos físicos de las industrias de ayer (p.21)

En 1978, se crea el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH), con motivo de la tercera Conferencia Internacional sobre la Conservación de Monumentos Industriales que se celebró en Suecia.²

La definición que nos otorga esta organización es:

El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación (TICCIH, 2003 p.1).

Del Patrimonio Industrial, se deriva la especialización en Patrimonio Ferroviario. La Oficina del Ferrocarril y Carretera de Reino Unido (The office of rail and road [ORR], s.f.), que funciona como regulador independiente, y se encarga del cuidado de la industria ferroviaria de su país; indica que el patrimonio ferroviario conforma el interés local y su objetivo es preservar, recrear o simular líneas ferroviarias del pasado y/o mostrar u operar el material rodante.³

² [http://ticcih.es/quienes-somos/\(2021\)](http://ticcih.es/quienes-somos/(2021)) [En línea].

³ *The office of rail and road* (s.f). (2021) [En línea]. <https://www.orr.gov.uk>

5. Delimitación teórica

En el presente trabajo, nos apoyaremos sobre la definición de Turismo dada por la OMT, y en cuanto a Turismo Cultural decidimos basarnos sobre la que describe ICOMOS.

Por otro lado, luego de analizar las definiciones citadas correspondientes al concepto de Turismo Rural reconocemos características coincidentes en todas ellas, concluyendo que se trata de una actividad turística que se desarrolla en un entorno rural. Además, infiriendo en las definiciones descritas previamente, comprendimos que en dicha actividad se busca contribuir a un desarrollo sostenible de la misma, utilizando infraestructura y servicios procedentes del medio local.

Se puede decir que se busca realizar actividades turísticas en un entorno rural, ya sea agrícola o natural, principalmente alejado de la zona urbana. Las preferencias de los visitantes se pueden deducir a partir del contacto con los recursos naturales y locales en espacios amplios, con un número reducido de actores intervinientes.

En lo que respecta al concepto de Patrimonio Cultural, nos resulta interesante la definición de Prats (1997) ya que se refiere al patrimonio como una construcción social proporcionada por un individuo o un proceso colectivo como un suceso cambiante, rasgo que se puede identificar en el caso Gouin.

Finalmente, dado que el ferrocarril tiene un rol protagónico en nuestra investigación, la definición más acertada para el análisis es la descrita por el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH, 1978).

Capítulo III:

Estado cuestión

6. Antecedentes

Existen varias investigaciones que tienen como objeto de estudio pueblos rurales cuya actividad económica principal es la agrícola y que suman el turismo como una forma de diversificar su economía.

Estos trabajos se pueden encontrar tanto a nivel global como local. Sin embargo, dentro del campo específico al cual nos enfocamos, los ejemplos de investigación disminuyen; es decir, aquellos que tienen como protagonista a los pueblos rurales que cuentan con patrimonio ferroviario e implementaron la actividad turística, luego del desmantelamiento de la actividad ferroviaria en varios puntos de Argentina.

Uno de los trabajos que cuenta con un objeto de estudio similar al nuestro analiza los efectos del turismo gastronómico de la localidad bonaerense de Tomás Jofré. El mismo, pertenece a Fernando Navarro y Regina Schluter (2010); los autores identifican a la mencionada localidad, como un polo gastronómico, y la exponen como un pueblo precursor de la inclusión de la actividad turística en la zona oeste de la provincia de Buenos Aires. Es decir, al igual que Gouin, comparten características importantes para el turismo local: cercana ubicación a la Ciudad de Buenos Aires (menor a 150 km de distancia), fácil acceso por ruta, patrimonio ferroviario y oferta gastronómica.

La investigación de Navarro y Schluter señala que Tomas Jofré, localidad del partido de Mercedes, motivó a los pueblos a su alrededor a decidirse por la actividad turística como una opción de ingreso extra. En base a ello, lo compara con el desarrollo turístico reciente de Carlos Keen, localidad del partido de Luján.

Estas dos localidades nombradas, tienen muchas similitudes con nuestro estudio de caso: poca población, actividad turística reducida sólo a fines de semana, ruralidad y

patrimonio ferroviario. Actualmente, su actividad principal sigue siendo la producción agropecuaria pero incorporaron como actividad secundaria, el turismo.

Esta investigación se centra en la descripción de la actividad turística en Tomás Jofré y demuestra que su producto turístico se encuentra en una etapa de crecimiento avanzado en comparación con las localidades que se encuentran en zonas aledañas. Sin embargo, al ser un proyecto pionero surtieron efectos negativos visibles.

En el caso de Carlos Keen, por el contrario, se está incluyendo un orden y una planificación motivada por las experiencias de Tomás Jofré (Navarro y Schluter, 2010). Tanto Jofré como Keen promueven el turismo desde la década del ochenta, situación que también se manifiesta en el pueblo de Gouin una década después y que analizaremos en profundidad.

En el trabajo de Cacciutto *et al.* (2015) se nombra al Programa de Pueblos Turísticos el cual benefició a Carlos Keen como herramienta para organizar, promover y capacitar su actividad turística. El programa es impulsado por la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires, a través del Departamento de Turismo Comunitario, y abarca a pueblos rurales de la provincia, incluyendo a Gouin entre ellos. La finalidad de este programa es “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 de la provincia de Buenos Aires, 2008).

Asimismo, Cacciutto *et al.* (2015) afirman que de manera colectiva, se generaron espacios de consenso y discusión con el objetivo de definir productos turísticos para promover el destino. La investigación coloca al programa provincial en una posición central para el desarrollo de este proceso comunicativo, facilitando los espacios y motivándolos.

Por otro lado, al relevar investigaciones compatibles con el caso de Gouin, podemos mencionar el trabajo realizado por Maria Eugenia Vogt Waimann (2014) con respecto a la

localidad de Darregueira, una ciudad del sudoeste de la provincia de Buenos Aires, perteneciente al partido de Puan, cuyo estudio apunta a la puesta en valor del Patrimonio Ferroviario en esta localidad.

Darregueira es otro de los casos, en donde el arribo del ferrocarril inaugurado en 1908 significó un importante aporte a la economía local por generar empleo, y también por su función social, ya que permitió el despliegue de las comunicaciones mientras iba fomentando la unión entre comunidades (Vogt Waimann, 2014).

En esta investigación descriptiva se analizan e interpretan los datos obtenidos, abordando la problemática de la situación de la actividad turística en dicha localidad, la cual no cuenta con antecedentes de investigación, es decir, que existe un cierto grado de desconocimiento a escala local. Efectivamente nos sirve como ejemplo para hacer una comparación a igual escala con la localidad de Gouin

En su hipótesis, Vogt Waimann (2014), explica que el mal uso y aprovechamiento turístico recreativo del patrimonio ferroviario de la localidad de Darregueira se relaciona con la carencia de estrategias de gestión turístico-patrimoniales desarrolladas desde el ámbito público municipal y asevera que: “en este contexto, actualmente la intervención del Municipio en materia de preservación y uso turístico del área analizada resulta escasa o prácticamente nula, al igual que los mecanismos de gestión patrimonial vigentes” (p.7).

Este caso nos permitirá comparar y verificar si se repiten las mismas políticas públicas, así como los aportes que pueden tomarse en cuenta para beneficio del desarrollo local de Gouin, que aún cuenta con vestigios y elementos que ha dejado el ferrocarril, y que parece ser un patrón que se ha repetido en varias localidades de la provincia de Buenos Aires.

A partir de los mínimos lineamientos propuestos en el trabajo de investigación, Vogt Waimann (2014), pretende contribuir a la puesta en valor y reconocimiento del conjunto de bienes que forjaron la historia del pueblo de Darregueira. Luego, concluye que para su

cumplimiento se requiere un trabajo conjunto entre los disímiles actores intervinientes en dicho proceso de gestión. Por un lado, el sector público, con su responsabilidad de bregar por los intereses de los ciudadanos, y por el otro, el compromiso de los residentes e instituciones de la localidad. Ambos deberían estar abocados a la participación de las acciones necesarias para la custodia y cuidado de los elementos que constituyen el patrimonio.

En este sentido, el trabajo articulado e integral de las diferentes partes interesadas se presenta como el único escenario posible que puede contribuir a la mejora de la situación local poniendo en valor recursos en pos de la satisfacción de las necesidades socioculturales de la comunidad.

7. Estudio del caso

7.1 Historia General del Ferrocarril en Argentina

A fines de agosto de 1857, se da el primer servicio local de un tren, transportado por la locomotora conocida como La Porteña, lo cual marcó el inicio del transporte ferroviario en Argentina. Este servicio fue parte del Ferrocarril del Oeste, la primera línea ferroviaria argentina, que comprendía inicialmente 10 kilómetros de recorrido; en 1860 se extendió hasta Moreno, a 39 Kilómetros de la estación cabecera El Parque (donde hoy se erige el Teatro Colón) en la Ciudad de Buenos Aires. A partir de esta extensión comenzaron a expandirse los continuos loteos a lo largo de la línea férrea, lo que desencadenó un significativo aumento de la población que se distribuía en nuevos pueblos (Schvarzer y Gómez, 2007).

Las primeras líneas ferroviarias fueron el Ferrocarril del Oeste (FCO), el Ferrocarril Central Argentino (FCCA), el Ferrocarril Sud (FCS) y el Ferrocarril de Buenos Aires al Pacífico (BAP), provenientes de inversiones británicas, eran quienes controlaban, desde un comienzo, el mercado pampeano (Salerno 2008). En 1873 se inauguró, luego de la presidencia de Bartolomé Mitre (1862-1868), el primer ferrocarril de propiedad estatal, conocido después como el Ferrocarril Andino (FCA). El Estado Nacional participó directamente en la actividad ferroviaria; construyendo el mismo con fondos públicos (Salerno 2008).

La década de 1880 se caracterizó por su tendencia a modernizar y consolidar la estructura estatal, especialmente en espacios urbanos y de transporte tanto a nivel nacional como provincial. También, se incorporaron nuevas tierras productivas, aumentó la producción agropecuaria y sus perspectivas de ganancias. A consecuencia de esto, se dio un incremento del gasto público que fue posible gracias a inversores privados extranjeros, que se dotaron por las expectativas de crecimiento en Argentina (Barry 2007).

Hasta 1886, el 50% de los ferrocarriles pertenecía a empresas privadas de capital extranjero, quedando el resto en manos de empresas estatales. Luego, con el argumento de la ineficiencia estatal, sumado a un excesivo endeudamiento, las empresas ferroviarias estatales fueron vendidas, con contadas excepciones, a empresas privadas (Lopez 2007).

Esta situación se llevó a cabo durante el gobierno de Juárez Celman (1886-1890). El Estado nacional, únicamente mantenía la inversión pública para aquellas construcciones que seguían en marcha y que luego se entregaron al capital privado, abandonando así toda la operación ferroviaria estatal (Salerno 2008).

Finalizando el mandato de Juárez Celman en 1890, se produjo una crisis económica que generó como respuesta dificultades en el sector privado para mantener la explotación de las líneas sin rentabilidad. Consecuentemente, esto llevó a la recuperación lenta de las

operaciones ferroviarias por parte del Gobierno Nacional y comenzó a crecer la red estatal por incorporación de líneas nuevas (Salerno 2008).

A mediados de la década de 1890, a medida que crece la red estatal, comenzó a discutirse el papel del Estado en materia ferroviaria, y la organización de su administración. Ya para 1896 podía considerarse superada la crisis de 1890, entrando nuevamente a un panorama de rentabilidad. Hacia 1906, las redes ya consolidadas se expanden incorporando nuevas zonas y nuevas líneas. Y por otro lado, las empresas de capital británico iban disminuyendo su incidencia en la gestión (López, 2007).

En 1907 se promulga la Ley 5315, o también conocida como Ley Mitre. Este fue un hito en materia ferroviaria porque resuelve los problemas que comienzan a plantearse a partir de 1890, dotando de garantía de rentabilidad a los ferrocarriles por los próximos cuarenta años. Las empresas adquirirían un marco normativo invariable que les permitía programar su actividad, y además se crea un impuesto a los ferrocarriles para contribuir a sufragar el gasto público.

La situación de las empresas mejoró gracias a esta ley y los capitales invertidos fueron redituables. Además, el capital extranjero renovó con más fuerza sus inversiones (López, 2007).

Hubo varios períodos con flujo de inversión extranjera, pero el ciclo de mayor nivel en afluencia fue entre 1900-1914. La longitud de las líneas privadas se duplicó desde 14.500 km en 1900 hasta 29.000 km en 1914. El área de mayor inversión en el país fue la región pampeana, especialmente la provincia de Buenos Aires (Cazenave, 2004).

En 1909, se crea la Administración General de Ferrocarriles del Estado (AGFE), empresa encargada de los ferrocarriles estatales con sede en Buenos Aires.

Durante el primer gobierno de Hipólito Yrigoyen (1916-1922), a medida que se sobrepasaba la Primera Guerra Mundial se ponía fin a los planes de venta o arriendo de las

líneas del Estado y se retomaban las obras de ampliación y el equipamiento de la red para mejorar su rentabilidad.

A finales de la década de 1930, el ferrocarril ingresa a una etapa de competitividad con el transporte automotor, marcando el inicio de su decadencia. Esta situación, sumado a los efectos de la crisis económica de 1930, desencadena en el decrecimiento de la rentabilidad de los ferrocarriles de capitales británicos. Por esta razón, se ven obligados a vender sus utilidades al Estado Argentino para salvar sus inversiones (Salerno, 2008).

Una vez caducada la Ley Mitre, en 1947 se genera un ambiente propicio para negociar la compra de ferrocarriles a Gran Bretaña. En el marco de negociaciones de comercio bilateral, el 1 de marzo de 1948, durante el gobierno de Juan Domingo Perón (1946-1952) se efectiviza la nacionalización de las compañías ferroviarias de capital británico (Lopez, 2016).

Una década después, a partir del gobierno de Arturo Frondizi (1958-1962), comienza un paulatino proceso de desarticulación de la red ferroviaria nacional.

Durante la última dictadura cívico militar (1976-1983) se agravó el endeudamiento externo y la caída de las inversiones productivas del ferrocarril, lo que dió como resultado el vaciamiento de las empresas públicas y específicamente las ferroviarias, reduciendo la cantidad de kilómetros de líneas, el tráfico de pasajeros, el cierre de ramales, estaciones y talleres (Iramain y Pérez, 2017).

El hecho culminante del proceso del desmantelamiento del sistema ferroviario, fue el retorno a los inversores privados que sucedió con los gobiernos de Carlos Menem, mandatos que duraron desde 1989 hasta 1999 (Nunes y Ortega, 2012,p.5).

El 10 de marzo de 1993, fecha en que se ordenó el decreto 2388/1992, se da el cierre total de todos los servicios de pasajeros de larga distancia, a excepción del corredor Plaza Constitución - Mar del Plata - Miramar, lo que significó que nueve provincias se quedarán sin transporte interno ferroviario (Pagano, 2017).

El transporte ferroviario Metropolitano funcionó con gran demanda e incremento de inversiones privadas desde el período de 1993 hasta 1999. Sin embargo, el desempeño de los ferrocarriles se deterioró de manera creciente y se profundizó a partir de la crisis económica del año 2001.⁴ En pos de resolver esta situación, durante el gobierno de Eduardo Duhalde, se declara la Ley de Emergencia Ferroviaria a través del decreto 2075/2002, por la que se mantuvieron las tarifas, se estableció un programa de emergencia de obras indispensables y se redujeron las exigencias de prestación de servicios.⁵

Luego de más de una década sin intervenciones significativas del ferrocarril, el 20 de mayo de 2015, durante el gobierno de Cristina Fernandez de Kirchner se promulgó la ley número 27.132 que declara el interés público nacional, con 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, la incorporación de tecnologías y servicios que coadyuven a su modernización. Con ese fin, se creó la empresa Ferrocarriles Argentinos Sociedad del Estado.⁶

7. 2 Historia de Gouin

En 1862 Archibaldo Craig pasó a adquirir 937 hectáreas de campo que luego tuvieron dos traspasos de títulos: primero a Isabel Mc Rivie de Craig y después a Miguel Mutuverría. El 2 de octubre de 1905 la Compañía Inmobiliaria Franco Argentina compró esos terrenos y le encargó al agrimensor Castro la subdivisión de parcelas urbanas y

⁴ Maciel M. Ferrocarriles: una historia de anuncios, fracasos y tragedia (2021) [En línea]. <https://mercado.com.ar/para-entender/ferrocarriles-una-historia-de-anuncios-fracasos-y-tragedia/>

⁵ Boletín Oficial del Gobierno de la Nación Argentina Decreto 2075/2002 (2021) [En línea]. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/78770/norma.htm>

⁶ Boletín Oficial del Gobierno de la Nación Argentina. Ley número 27.132 (2021) [En línea]. <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/245000-249999/247081/norma.htm>

rurales, para luego diseñar las calles y los caminos dentro de la extensión de 937 hectáreas adquiridas, de las cuales 15 ya estaban destinadas a la estación. El 14 de abril de 1908, la Compañía Inmobiliaria funda el pueblo. Los avisos publicitarios de los lotes en venta que se realizaron en octubre de 1909, denominaban a la población como Villa Reina Victoria, aunque los pobladores antiguos no registran ese nombre, ya que se modificó posteriormente a Gouin (Bustamante Parra, 2017).

El 20 de septiembre de 1904 se sancionó la Ley 4417, que otorgó una concesión al directorio local de una empresa de capitales franceses y belgas llamada Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA) para la construcción de una red de ferrocarriles de trocha angosta en las provincias de Buenos Aires y Santa Fé. El directorio estaba conformado por Casimiro de Bruyn y Rómulo Otamendi.⁷

Se planificó entonces la conformación de una línea de ferrocarriles de trocha angosta que uniera las dos cabeceras de Buenos Aires y Rosario que significó poner en marcha la construcción y extensión de rieles durante los primeros meses de 1906.

En enero de 1908, se autorizó provisionalmente un servicio de pasajeros y cargas, habilitándose en forma definitiva el 8 de febrero de 1911, la Línea “G” del Ferrocarril General Belgrano, que conectaba dos grandes urbes del país: Buenos Aires y Rosario. Entre estos dos nodos importantes existía un gran intercambio comercial, basado en las cosechas de maíz, trigo y actividad ganadera.⁸

En 1906 comenzaron las obras y se inauguró el 31 de Julio de 1907 con el nombre de “Estación Gouin”.⁹ La toponimia proviene del nombre de un miembro del directorio de la casa matriz parisina llamado Jorge Gouin, por ser uno de los mayores accionistas. Con el tiempo y el uso práctico de la comunidad para referirse a su lugar de

⁷ Torune, G. Gouin, un pueblo que resiste (2021) [En línea]. <http://www.revisionistas.com.ar/?p=16795/>

⁸ Benedetti, H. et al. El ramal G del FCGB entre Villars y Mercedes, más allá de la zona urbana del ex Compañía General (2021) [En línea]. <http://www.plataforma14.com.ar/benedetti4.html>

⁹ Molle, A. Altamira celebra su día originario (2021) [En línea]. <https://www.hoymercedes.com.ar/principal/2013/01/23/altamira-celebra-su-dia-originario/>

procedencia con el nombre de la estación, la denominación de Villa Reina Victoria quedó en desuso, y pasó a llamarse oficialmente como Pueblo Gouin.

Durante la década de 1920, los resultados económicos obtenidos de los productos provenientes del maíz, el trigo y la ganadería, tuvieron un rápido crecimiento alcanzando un máximo histórico hacia fines de la década. Su incremento fue potenciado aún más por el convenio con el ferrocarril Santa Fe, que desviaba sus cargas hacia Buenos Aires, a través del CGBA.

Hacia 1923, la población de Gouin era de 1.000 habitantes,¹⁰ una gran diferencia si se compara con el número actual de personas que habitan hoy en esta localidad. Actualmente residen 122 habitantes (INDEC, 2001 y 2010).

Desde 1967, la frecuencia del tren a Rosario dejó de ser diaria y pasó a ser tres veces por semana, y en 1970 se redujo a dos frecuencias semanales. En 1976, el tren Buenos Aires-Rosario fue reemplazado por un servicio sólo hasta Salto. Y en 1977, fue la última vez que el tren de pasajeros pasó por las vías de la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA). En el contexto de cierres de ferrocarriles que se da en la década de 1990 el servicio de cargas también fue alcanzado por la debacle del sistema ferroviario en Argentina.

En el marco de un pueblo relegado por la ausencia de la actividad ferroviaria, y decremento en su población, 134 habitantes (INDEC, 1991), comienzan a impulsarse actividades como la Fiesta del Pastel, evento que se realizó consecutivamente desde 1995, el primer fin de semana del mes de diciembre de cada año. La fiesta ha sido declarada de Interés Municipal, luego Provincial y finalmente Nacional en el año 2014 (Bustamante Parra, 2017).

¹⁰ Torune, G. Gouin, un pueblo que resiste (2021) [En línea]. <http://www.revisionistas.com.ar/?p=16795/>

7. 3 Línea de tiempo



Fuente: elaboración propia.

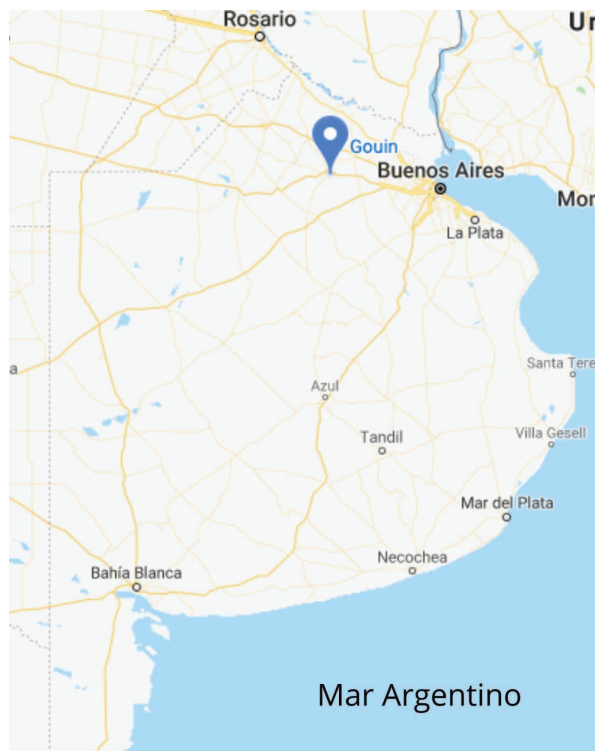
Capítulo IV:
Caracterización de la
localidad

8. Caracterización de la localidad.

8.1 Delimitación y localización del área de estudio

Gouin es una localidad del partido de Carmen de Areco, se encuentra en el centro norte de la provincia de Buenos Aires, República Argentina. Se localiza a 11 km de la ciudad de Carmen de Areco y a 156 km de la Ciudad AUTÓNOMA de Buenos Aires(Figura 3).

Figura 3: localización general.



Fuente: Google maps, 2021.

La localidad cuenta con 122 habitantes, lo que representa un decremento del 8% frente a los 134 habitantes del censo anterior (INDEC, 2001 y 2010).

A Gouin se accede por un camino de tierra, lo que indica la ruralidad (figura 2) y aspecto autóctono que guarda este poblado ubicado en el partido de Carmen de Areco, al este de la ciudad de Buenos Aires.

Figura 2: delimitación del territorio de Gouin.



Fuente: Google maps, 2021.

8. 2 Oferta Turística en Gouin

En la actualidad, el tren ya no pasa por la localidad de Gouin y las vías fueron desmanteladas. De acuerdo a la información brindada en una entrevista por la directora de Turismo de Carmen de Areco, Yennifer Mella, la estación de estilo francés, que data del año 1906, conserva sus dos galpones: uno de ladrillo a la vista y otro de chapa, y su andén típico como podemos observar en la figura 3 (Anexo “A” entrevista con Mella, 2020).

Figura 3: Estación Gouin.



Fuente: elaboración propia.

Actualmente, no hay tráfico de trenes de ningún tipo, aunque la Asociación Amigos del Belgrano, circula periódicamente con zorras para mantener la traza ferroviaria en óptimas condiciones. Como nos comunicó Patricio Devoto, tesorero de la Asociación, esta sociedad se consolidó formalmente en 2005 y sus principales objetivos son: la conservación, el cuidado y preservación de la infraestructura ferroviaria. (Anexo “F” entrevista con Devoto, 2021).

En las instalaciones de la estación funciona un restaurante especializado en pastas cuya habilitación fue otorgada por el Municipio de Carmen de Areco (figura 4).¹¹ Este restaurante abre sábados, domingos y feriados, y se trata de una empresa familiar que se inauguró hace 22 años y, actualmente, es administrado por su segunda generación (Anexo “D” entrevista con Manion, 2021).

Figura 4: exterior del restaurante “La Estación”.



Fuente: elaboración propia.

¹¹ Conoce la provincia. Artículo sobre Gouin, Carmen de Areco (2021) [En línea] <https://www.conocelaprovincia.com.ar/gouin-buenos-aires/>

Por otro lado, Mella comenta que en el centro del tramado urbano de esta localidad podemos encontrar la Plaza San Martín. Es la única plaza del pueblo delineada por un camino con juegos y árboles. En su interior, se erige el Monumento a la Pastelera y es el lugar donde la multitud se encuentra en la Fiesta Nacional del Pastel (anexo “A”, entrevista con Mella, 2020).

Además del restaurante mencionado anteriormente, hay una pulpería: el bar Don Tomás, edificio en donde tomó lugar la primera escuela del pueblo (figura 5). Este bar abrió sus puertas en 1940 y en la actualidad es un espacio en posesión de otros propietarios. Según Raúl Mesa, actual dueño, hace 22 años que funciona bajo su administración. En un principio funcionaba como bar, pero hace 10 años que ofrece servicio gastronómico, abriendo los fines de semana y feriados. Además, hace un año se sumó el servicio de proveeduría en el contexto de pandemia por cierre temporario del local (anexo “C”, entrevista a Mesa, 2021).

Figura 5: Bar Don Tomás.



Fuente: elaboración propia.

En frente del bar Don Tomás, se encuentra el Almacén de Ramos Generales “El 13”. Data su apertura el día 13 de Marzo de 1915 por Pascual Cólera, que fue un inmigrante Español. Sus dueños actuales son sus nietos, que mantuvieron abierto el local por tradición hasta el año 2020, y tuvo que cerrar sus puertas por la situación de pandemia internacional.

¹² Antiguamente, allí funcionaba el único surtidor de nafta que tenía el pueblo y se podía encontrar todo tipo de elementos para el campo: ruedas de carros, sulkys, jardineras, entre otros objetos. Aunque el almacén dejó de funcionar, aún se realizan visitas organizadas por la familia fundadora.¹³ Además, al consultar al dueño del bar Don Tomás, nos confirma que el establecimiento ya no brinda servicios desde principios del 2020. (Anexo “C”, entrevista con Mesa, 2021).

Al tratarse de un pueblo con poca infraestructura, sus calles son angostas y de tierra. El mismo cuenta con sala de primeros auxilios, una escuela, un jardín de infantes y la Capilla San Agustín (anexo “A”, entrevista con Mella, 2020).

En 1920 un grupo de vecinos solicitó la autorización eclesiástica al párroco de Carmen de Areco para que se reconozca como patrono de la localidad a San Agustín, y dedicar la Capilla del pueblo en su honor la cual se construye finalmente en 1963 al lado de la escuela (Bustamante Parra, 2017).

En cuanto al servicio de alojamiento, en Gouin solo es posible quedarse en el camping “Recreo Familiar” (anexo “A”, entrevista con Mella, 2020).

En esta localidad se realizan actividades para impulsar el desarrollo turístico. El segundo domingo de cada mes se realiza una Feria de Productos de Campo y el 28 de agosto se festeja la tradicional fiesta de San Agustín, Santo Patrono del lugar.

¹² “*Aquí nomás/ Gouin. Clima de antes en un pueblo olvidado*” - Revista Ohlalá! (2021). [En línea] <https://www.lanacion.com.ar/turismo/viajes/clima-de-antes-en-un-pueblo-olvidado-nid842861/https://www.lanacion.com.ar/turismo/viajes/clima-de-antes-en-un-pueblo-olvidado-nid842861/>

¹³ “*Un viaje a los viejos almacenes de campo*” - Artículo de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2021). [En línea] de <https://www.buenosaires.tur.ar/nota/un-viaje-los-almacenes-de-campo>

Durante el mes de diciembre Gouin se prepara para todos aquellos visitantes que se acerquen para participar de la Fiesta Nacional del Pastel donde se pueden degustar pastelitos bonaerenses, escuchar música folklórica y apreciar la elección de la mejor pastelera de la fiesta.¹⁴

8.3 Fiesta Nacional del Pastel

En 1995 tuvo lugar en Gouin la primera edición de la Fiesta Nacional del Pastel, que por sus características atrae la mirada de miles de personas que cada año disfrutan las elaboraciones caseras de las cocineras locales¹⁵

La idea de la elaboración de pasteles criollos surgió a partir de un grupo de vecinos. La fiesta, en un principio, convocaba a pasteleros de alrededores que buscaban la perfección de los pasteles en apariencia y sabor (Dios Films, 2019, 00m03s).

En 2019, a 25 años de la creación de la Fiesta Nacional del Pastel, se realizó un trabajo videográfico que documenta sus orígenes, su contexto y sus protagonistas. En una de las entrevistas, la aquella entonces directora de Turismo del Partido de Carmen de Areco, Monica Herrero, argumentaba lo siguiente:

La fiesta del pastel surge en diciembre de 1995, siendo la primera edición de la misma... fue cambiando en lo que tiene que ver con el tamaño, proceso y la artística. Primero, fue de interés municipal; hay ordenanzas de la primera fiesta. Luego pasa a interés provincial y, por supuesto, bajo la gestión del intendente Skansi, en diciembre del 2014 se convierte en Fiesta Nacional de la mano de Brenda Sleven, que en ese momento era Concejal (Canal Dios Films, 2019, 00m48s).

¹⁴ 25° Fiesta Nacional del Pastel -" Festividades en Argentina" (2021). [En línea].<https://festivalesargentina.com/25-fiesta-nacional-del-pastel/>

¹⁵ Pueblos Rurales - Turismo. Municipio de Carmen de Areco (s.f.). (2021).[En línea] <https://www.carmendeareco.gob.ar/gouin-tres-sargentos/>

Por otro lado, Ramón Bereterbide, creador e impulsor de la fiesta y ex intendente de la localidad de Gouin, comenta en el mismo documental cómo surgió la idea de dicho evento acotando que luego del cierre del ferrocarril, asistía a familias de Mercedes realizando distintos tipos de trabajo y, un día, mientras estaba en el campo le pedí unos pasteles a Doña Clara Zapata (quien tenía su propia receta). Al llegar desde Gouin a Carmen de Areco, le convidé unos pastelitos a Santiago Pignataro, intendente del partido en ese momento, y les encantaron. Fue así, como en seguida nace la fiesta (Canal Dios Films, 2019, 01m30s).

En un principio, la estructura de la fiesta, lo que sería el escenario, los baños, el patio de comidas, se realizaba sin mucha ayuda económica. Pero con el tiempo hubo mayor concurrencia, y comenzó a intervenir la municipalidad. Primero, fue declarada Fiesta de Interés Provincial, y luego pasó a ser declarada de interés nacional. Al tener representatividad de aspecto nacional se generó mayor convocatoria. Por otro lado, la localidad obtuvo grandes beneficios, como incentivos y apoyo del gobierno nacional. Como ejemplo, se incluyó dentro del Programa del Ministerio de Cultura de la Nación: Festejar, que estimula el desarrollo de celebraciones populares, potenciando la valoración del patrimonio inmaterial y el turismo local. Uno de los beneficios de este programa es la asistencia artística al festejo local y capacitación en su gestión.¹⁶ En el año 2016, facilitaron la presencia de distintos artistas en la que se destacó la presencia de la cantante Patricia Sosa¹⁷ (Canal Dios Films, 2019, 6m08s).

Según la directora de turismo de Carmen de Areco el último evento presencial, en diciembre de 2019, acudieron entre 7 mil y 10 mil personas. (Anexo A, entrevista con Mella, 2021).

¹⁶ Festejar. Ministerio de Cultura Argentina (2021) [En línea]. <https://www.cultura.gob.ar/institucional/programas/festejar/>

¹⁷ Diario Digital Salto en Red. "Exitosa Fiesta del Pastel en Gouin"(2021). [En línea]. <https://saltoenred.com.ar/exitosa-fiesta-del-pastel-en-gouin/>

La última fiesta en diciembre de 2020 se organizó a través de diferentes plataformas virtuales debido al contexto internacional de emergencia sanitaria. Desde la Web del municipio de Carmen de Areco se desarrolló la historia de la fiesta y, además, se brindó acceso a una tienda virtual para realizar la compra de pastelitos. Desde el canal local en la plataforma Youtube se transmitió el acto protocolar, el desfile criollo y los espectáculos musicales. Y por la plataforma de Instagram el municipio compartió recetas de cocina.¹⁸

8.4 Programa de Pueblos Turísticos

El Programa de Pueblos Turísticos fue puesto en marcha por el Departamento de Turismo Comunitario de la Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires en el año 2008, durante el gobierno de Daniel Scioli. Este programa está destinado a pequeñas localidades de menos de 2.000 habitantes y su inclusión depende de la solicitud de la autoridad municipal mediante un pedido formal a la Subsecretaría de Turismo provincial. A partir de allí, y luego de una serie de evaluaciones, se toma la decisión por parte de la Subsecretaría de incorporar, o no, a esta pequeña localidad (Anexo “E”, Entrevista a Schaposnik, 2021).

Este programa se encuentra enmarcado bajo dos leyes provinciales, una es la ley 13251/04 que busca promover el desarrollo de las pequeñas localidades de los distritos de la Provincia de Buenos Aires mediante la articulación de las diferentes políticas públicas, y la segunda es la ley 14209/10 : “Declaración del turismo como interés provincial”, que se promulga posteriormente con el programa ya trabajando de forma activa. Esta última, le da

¹⁸ Noticias Mercedinas. “*Carmen de Areco deleita con sus pasteles criollos*” (2021). [En línea]. <https://noticiasmercedinas.com/site/2020/12/10/carmen-de-areco-deleita-con-sus-pasteles-criollos/>

gran relevancia al turismo, ya que lo considera un elemento esencial y estratégico dentro de las políticas de Estado.

La principal finalidad del programa es la promoción de pequeñas localidades bonaerenses, en pos del desarrollo de la actividad turística desde un enfoque comunitario, es decir, que los pobladores locales sean los protagonistas activos del proceso. Los objetivos son: generar identidad, crear fuentes de empleo, valorar los recursos patrimoniales, favorecer el arraigo y fomentar la relación entre el Estado y el pueblo. Para la concreción de estos objetivos se implementa una estrategia bajo la integración de cinco subprogramas: capacitar, relevar, desarrollar, integrar y promocionar (Programa de Pueblos Turísticos, 2020).

Actualmente, el programa cuenta con 31 pequeñas localidades de 30 municipios. Habitualmente se reciben postulaciones de otras pequeñas localidades para formar parte del programa (Anexo "E", entrevista a Schaposnik, 2021).

8.5 Gouin en el programa: Pueblos Turísticos

De acuerdo con Ana Schaposnik, miembro del equipo de la Subsecretaría de Turismo de la provincia de Buenos Aires, el proceso del pueblo en su inclusión del turismo comunitario comienza con su incorporación al programa de Pueblos Turísticos en el año 2011. En este contexto, la localidad tenía cada vez más convocatoria debido a la Fiesta Nacional del Pastel en mayor medida, y también por la existencia de restaurantes que atraen visitantes los fines de semana. Sin embargo, la planificación se encontraba desarticulada, por ello el programa se presentó como una oportunidad para realizar un plan en conjunto (Anexo "E", Entrevista Schaposnik, 2021).

La gestión comienza con encuentros entre los habitantes, donde se llevaron a cabo capacitaciones de comunicación, ambiente y desarrollo. Paralelamente, los representantes

del programa realizaron un diagnóstico participativo para evaluar el interés de los locales. Mediante el diálogo entre los habitantes y el equipo del programa, se diagramaron las líneas de acción que se llevarían a cabo.

Las acciones que se efectuaron fueron las siguientes:

Capacitaciones: se realizaron capacitaciones de sensibilización turística; comunicación, ambiente y desarrollo, armado de circuitos turísticos comunitarios y armado de paquetes turísticos comunitarios.

Señalética: se elaboraron y colocaron carteles con plano y referencias en la entrada del pueblo, con los principales atractivos turísticos.

Promoción:

- Elaboración de folletería: elaboración, impresión y distribución de folletos genéricos (incluye todos los pueblos del programa). Postales. Circuitos turísticos comunitarios.
- Prensa: promoción semanal en las redes sociales de la Subsecretaría de Turismo (espacio dedicado a un pueblo turístico por semana). Promoción a través de notas de prensa y/o de la página web de la Subsecretaría.
- Presencia en ferias de promoción turística como FIT, FEBATUR, caminos y sabores, a través del stand de pueblos turísticos, con la participación de pasteleras en la degustación y promoción de Gouin.
- Presencia y apoyo a fiestas populares: Fiesta Nacional del Pastel en varias oportunidades. Apoyo y asistencia en la última edición (2020) en contexto de pandemia a través del formato virtual, al primer taller virtual de elaboración de pasteles (Anexo "E", Entrevista Schaposnik, 2021).

Capítulo V:

Conclusiones y

consideraciones

finales

9. Conclusiones y consideraciones finales.

9.1 Matriz FODA

Una vez realizado el diagnóstico integral de situación, procedemos a hacer una Matriz FODA. Esto nos permitirá analizar los factores internos y externos, teniendo en consideración las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas del caso de estudio y su contexto en el que se desarrolla el mismo.

Fortalezas	Debilidades
<ol style="list-style-type: none">1. Señalización de calles y atractivos, del programa de pueblos turísticos.2. Espacio con puestos para la feria de productores y escenario para eventos.3. Servicio de sanitarios públicos.4. Camping público y gratuito.5. Cercanía a la Ciudad de Buenos Aires, 156 km.6. Participación e inclusión vecinal para organización de los eventos.7. Existencia de Patrimonio Ferroviario con instrumentos y herramientas originales.8. El pastelito como producto simbólico del pueblo.	<ol style="list-style-type: none">1. Dificil acceso por tierra, no pavimentado y limitado.2. El único servicio de alojamiento es el Camping, no hay otro tipo de servicio dentro del Pueblo.3. No hay servicio público de transporte que acceda al pueblo.4. No hay centro de informes turístico, ni servicio de guiado.5. No hay cajeros automáticos, ni posibilidad de abonar con tarjeta de crédito/débito en los restaurantes y puestos de feria.6. Falta mantenimiento de los bienes patrimoniales.

Oportunidades	Amenazas
<ol style="list-style-type: none"> 1. Intervención de la Asociación Amigos del ferrocarril Belgrano para la recolección de datos y archivos históricos. 2. Traspaso de categoría Provincial a Nacional de la Fiesta del Pastel. 3. Inserción de la actividad turística como alternativa para la diversificación económica. 4. Inversión del Ministerio de Desarrollo Agrario para la mejora de 5,1 kilómetros del camino rural que une el acceso a Gouin y Carmen de Areco. 5. Proyecto en trámite para efectuar la ordenanza de Turismo y Hotelería en Carmen de Areco. 6. Iniciativas en las localidades cercanas que también pertenecen al Ramal G. 7. Proyecto de Tren turístico entre Tomás Jofré y Mercedes, que dará mayor visibilidad a la zona y los pueblos del Ramal G. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Situación sanitaria de emergencia. 2. Falta de políticas públicas para el cuidado o protección del patrimonio. 3. Inestabilidad económica.

9.2 Conclusiones generales

A partir del análisis, investigación, entrevistas y el recorrido histórico descrito en el trabajo, nos acercamos a un panorama más certero y completo del caso de Gouin con respecto a su patrimonio, el turismo y las actividades que impulsan el crecimiento de un pueblo que, al igual que muchos en la provincia de Buenos Aires, incorporan a la actividad turística como complemento a su estructura económica principal.

En primer lugar, el ingreso al pueblo no es de fácil accesibilidad ya que se trata de un desvío de la Ruta 7 conformado por un camino de ripio con una extensión de 11 kilómetros en total. El mismo no se encuentra iluminado y en condiciones climáticas con precipitaciones es aún más difícil acceder a la localidad.

En cuanto a los servicios gastronómicos ofrecidos en la localidad podemos apreciar que son atendidos por sus propios dueños. Los únicos dos restaurantes en la localidad tienen una oferta similar y la estructura edilicia no tiene intervenciones significativas, manteniendo su fachada original. Además, el tipo de comida que se ofrece está relacionado con la ruralidad del pueblo: asado, embutidos y pastas caseras.

No obstante, al tratarse de un lugar con falta de inversión, no hay iniciativas de sumar servicios gastronómicos. Sin embargo, se observa una gran demanda los fines de semana, por lo cual sin planes de desarrollo futuro los dos restaurantes serán insuficientes para cubrir el número de comensales y turistas.

Además, notamos que la actividad turística en Gouin no fue planificada como una necesidad, sino que fue tomando forma a lo largo de los años por las actividades que se fueron realizando y que tuvieron un importante impulso por parte de la comunidad local como lo es la Fiesta Nacional del Pastel. Podríamos decir que es la principal razón por la cual el pueblo obtuvo reconocimiento desde que cambió su categoría de Fiesta Provincial a Nacional.

La Fiesta Nacional del Pastel, se ha convertido en el mayor evento del partido de Carmen de Areco, ya que la última fiesta convocó alrededor de 10 mil personas. Teniendo en cuenta que el número de habitantes del pueblo es de 122 personas, resulta difícil suplir las necesidades de tal número de visitantes.

Por otro lado, el único servicio de alojamiento de Gouin se trata del Camping Municipal que es gratuito y cuenta con baños públicos y parrillas. Esto influye mucho en la cantidad de personas que pueden alojarse ya que no es apto para todo tipo de usuarios y además se ve afectado por las condiciones climáticas. Asimismo, los alojamientos más cercanos se encuentran en la localidad cabecera, Carmen de Areco, lo cual contribuye que a Gouin se lo tome en cuenta como un lugar para visitar solo por el día.

Haciendo una recapitulación histórica, es imprescindible destacar que los actores sociales más representativos fueron los propios vecinos, ya que algunos de ellos lograron ocupar cargos en el municipio e implementar acciones que fueron tornando a la localidad como pueblo turístico y considerando a la actividad turística además de la agrícola. Es decir, podemos observar que la participación comunitaria está muy presente en Gouin y que logró persistir más allá del desmantelamiento del sistema ferroviario que ocurrió alrededor de cuatro décadas atrás.

En cuanto al patrimonio ferroviario, los bienes que hoy podemos observar no se encuentran bajo conservación ni tampoco se saca provecho a ello, salvo la utilización de la antigua estación que hoy cumple la función de restaurante. Inevitablemente, al no haber ninguna normativa pública de protección, los elementos que conforman este patrimonio e infraestructura dependen de quién lo utilice y cómo, para su conservación.

Por otro lado, la inclusión de Gouin en el Programa de Pueblos Turísticos en el año 2008 ha resultado beneficioso para la localidad ya que ha intervenido en la articulación de la coparticipación de los actores involucrados en la actividad turística. A su vez, contribuyó con la señalética del lugar, cartelería y diversas capacitaciones de la temática.

9.3 Propuestas finales

Luego de haber concluido con el diagnóstico, se plantean las posibles acciones a llevar a cabo con el fin de contribuir al desarrollo de la actividad turística en Gouin y la puesta en valor de su patrimonio ferroviario.

En vista de lo enunciado en las conclusiones, es imprescindible incrementar la experiencia del turista mediante un mayor acondicionamiento del pueblo, para lo cual los bienes culturales ya se encuentran disponibles.

En un inicio, sería conveniente cuantificar los elementos culturales existentes, es decir, realizar un inventario o catálogo de estos bienes en su totalidad, incluyendo su estado de conservación, localización y antiguo uso.

Específicamente, en la antigua estación que actualmente funciona como restaurante, podemos ver diversas herramientas de la época original caídas en desuso, que se pueden ver degradadas y sin mantenimiento. Con una correcta intervención tanto en los bienes culturales que contiene como en su fachada, se podría lograr un atractivo turístico con mayor aprovechamiento.

Además, proponemos que en la Estación se cree un centro de interpretación donde se pueda apreciar la historia del pueblo con material visual y la exposición de los bienes culturales que aún persisten.

En lo que respecta a los servicios complementarios, es necesario producir estímulos para la inversión en alojamiento ya que actualmente en el pueblo solo hay un camping municipal. Esto puede ser, en parte, dando opciones de fuentes de financiamiento accesibles, brindando asesoramiento financiero, contable y sobre compra de insumos.

Por otro lado, recomendamos la creación de un circuito turístico interactivo mediante formato "QR" donde los turistas puedan obtener información tanto de los bienes culturales

como de la historia de Gouin. Al mismo tiempo, la elaboración de un itinerario, en el cual se ofrezca un circuito, las paradas recomendadas y la duración del recorrido.

A nivel interlocal, sería interesante formar un polo turístico ferroviario con algunos pueblos aledaños con los que se comparte la estructura vial del antiguo Ramal G: la localidad de Tres Argentos, Tuyutí, Espora y la estación La Valerosa. Y de esa forma, tener la posibilidad de diagramar actividades que los conecten, como por ejemplo circuitos en bicicleta mediante ciclovías, paseos en zorra o cabalgatas.

Un ejemplo de intervención creativa en la zona es el proyecto actual del armado de un tren turístico entre Tomás Jofré y Mercedes tal como nos ha comentado Patricio Devoto en la entrevista anexada en el presente trabajo. El cual tendría el potencial de generar una gran visibilidad en la zona turística, y las estaciones del antiguo Ramal G.

En cuanto a la difusión de la actividad turística en Gouin, resulta importante que desde la Dirección de Turismo de Carmen de Areco se promueva el destino con más frecuencia por medio de redes sociales, se impulse al pueblo como un destino emergente y se aproveche la popularidad del pastelito como marca local, estableciendo al producto como una ventaja comparativa dentro de los pueblos turísticos.

Otra de las intervenciones importantes que beneficiaría radicalmente a esta localidad es la mejora del acceso desde la Ruta Nacional 7 hasta el ingreso de Gouin. La pavimentación del camino de ripio ayudará a que los medios de transporte puedan ingresar fácilmente y que en días de lluvias no queden estancados. Al mismo tiempo, es necesario implementar un cartel de ingreso al pueblo mucho más visible para poder acceder sin inconvenientes, ya que actualmente pasa desapercibido por los conductores.

10. Anexos

Anexo “A”.

Entrevista a Yennifer Mella Gonzalez, Directora de la Dirección de Turismo del partido de Carmen de Areco.

Fecha: Lunes 09 de noviembre de 2020.

Modo de entrevista: Formal vía whatsapp.

-¿En qué año Gouin pasó a ser parte del Programa de Pueblos Turísticos, y si hubo algún cambio o modificación en el pueblo, a raíz de la inclusión en el programa? Si sirvió en algo en su desarrollo turístico?

En el año 2011. En ese entonces se desarrollaron circuitos internos, se centralizaron los productos y sirvió para darle valor al patrimonio.

- ¿Existe alguna normativa de gestión patrimonial en Gouin o en Carmen de Areco?

Actualmente no existe ninguna normativa. Desde el área de turismo, Cultura, Poder ejecutivo y legislativo estamos trabajando en una ordenanza de Patrimonio histórico de todo el partido de Carmen de Areco.

- ¿Hay alguna legislación vigente sobre Turismo y Hotelería?

Hasta el momento no existe nada legislado, si, actualmente se está trabajando con proyectos de ordenanza que aún no se aprueban.

- Fiesta Nacional del Pastel : Origen, información, y si existen datos sobre su concurrencia (números o estadísticas)

El origen de la Fiesta nace en el año 1994.

Entre 7,000 y 10,000 personas según datos de la Municipalidad de Carmen de Areco.

- ¿Existe o existió algún plan o iniciativa para fomentar el turismo en el pueblo turístico?

Tenemos indicios de que se trabajó mucho en sus inicios con los Pueblos Turísticos.

Actualmente desde la pandemia estamos realizando relevamientos, trabajo digital, reformulación de circuitos peatonales, calendario de fiestas, etc.

- En la actualidad, ¿cuáles serían los principales actores sociales de Gouin? ¿Quiénes tienen mayor poder de decisión sobre el pueblo?

Esta no la tengo en profundidad

-¿Hay algún servicio de transporte que llegue a Gouin?

No

- ¿Existe información sobre los atractivos turísticos del pueblo de Gouin? Las construcciones que lo componen.

1- Plaza San Martín. Es la única plaza del pueblo, delineada por un pintoresco camino con juegos y árboles. En su interior se erige el Monumento a La Pastelera y es el lugar donde la multitud se encuentra en la Fiesta del Pastel.

2- Capilla San Agustín. Lleva el nombre del habitante más antiguo del pueblo. Durante su construcción en 1963, fue derribada por un tornado y reconstruida por los vecinos.

3- “La Matera”. Rancho de típico aspecto pampeano, construido como oficina de información turística para la Fiesta del Pastel. Cuenta con instalaciones recreativas y un viejo horno de barro. En el mismo predio se levanta el escenario rústico y permanente para la Fiesta.

4- Almacén de Ramos Generales “El 13”. Llamado así por abrir sus puertas un día 13, con 13 monedas en la caja y su primera venta fue de 13 pesos. Es un antiguo almacén donde se podía encontrar todo tipo de elementos de campo, ruedas de carros, sulky y jardineras. Además fue un importante sitio de reuniones sociales.

5- Bar Don Tomás. Típica esquina de pueblo rural y edificio de la primera escuela del pueblo. Este bar abrió sus puertas en 1940 y hoy es un espacio lleno de aromas y anécdotas locales. Cualquiera sea el momento en que llegue el visitante, siempre hay minutos para comer.

6- Club Sportivo Gouin y cancha de pelota paleta. Antiguamente centro de importantes campeonatos de pelota paleta. Actualmente se realizan bailes y actividades deportivas y es el lugar de reunión de parroquianos.

7- Estación de FFCC. Antigua estación de estilo Francés que data del año 1906. Conserva sus dos galpones, uno de ladrillo a la vista y otro de chapa, y su andén típico. Actualmente funciona allí un restaurante y museo. Es un magnífico lugar de descanso y disfrute del paisaje pampeano.

8- Camping. En un amplio espacio verde, se encuentra el Camping de Gouin, con sus instalaciones para brindar comodidad a quien se aloje. Dicho predio conserva un auténtico rancho pampeano con sus características originales.

Anexo “B”.

Entrevista a Ernesto Haristoy, Historiador, Periodista, Radiodifusor del partido de Carmen de Areco.

Fecha: Lunes 17 de Agosto de 2020.

Modo de entrevista: Formal vía whatsapp.

¿De donde proviene la toponimia del nombre del pueblo Gouin ?

La cronología la tomé del historiador Alejandro Molle de Mercedes, que investigó muy bien todo, que él es el amigo de Bereterbide Ramón, y que ellos inventaron la Fiesta del Pastel, pero esto es anecdótico. Entonces Alejandro Molle, investigó y nos dio datos muy precisos.

Se trata de la Compañía francesa, Compañía General Ferrocarril Buenos Aires, no

confundir con la de Lacroze que tiene un nombre parecido. Esta empresa tiene una subsidiaria, una colateral que es La Inmobiliaria, son dos áreas distintas, una es el tendido y la otra es, la inmobiliaria de tierras.

Archibaldo Craig es el dueño de La Caledonia, donde se va a fundar el pueblo. Que hoy es el campo, de los Domench, que destruyeron todo, tengo fotos del antiguo casco de estancia con el mirador.

A ver, la inmobiliaria compra los campos, bueno, va a fundar un pueblo, la estación se va a llamar Gouin, por un accionista de la empresa. Porque a veces, los nombres, como Tres Sargentos y eso, son nombres sugeridos por el vecindario, en honor a fastos nacionales, y que se yo. Bueno, en este caso le toca a un accionista de la empresa, Gouin, creo que es un francés, pero el pueblo se va a llamar Villa Reina Victoria. Con el tiempo, al pasar, el uso de Reina Victoria se deja, porque prevalece la estación Gouin. ”¿Donde vivís?” “En la estación Gouin” “¿A dónde vas?” “A la estación Gouin” Por uso práctico. Y el uso se hace costumbre y desaparece el nombre Reina Victoria.

Entonces, va a ocurrir un hecho, que no está en esto que yo te envió, pero que lo puedes puntualizar en tu carpeta, como hecho anecdótico. Último gobierno de Perón, pero en la etapa del '50, segundo gobierno, se va a llamar Villa Evita. Y Villa Evita, desaparece en la revolución del '55', cuando Bernardo Allem, estanciero de Gouin, se hace cargo de la intendencia de la Revolución Libertadora de Carmen de Areco. Se echa al intendente peronista Nicolás Petroni, y asume Bernardo Allem, que va a poner como secretario de gobierno, al escribano Adolfo Constantino de Carmen de Areco. En su segundo decreto, creo que es, restituir los nombres originales, y ahí es donde vuelve a llamarse Gouin.

El bar es un local que nace en el edificio de Verdini, papá de Italia, que en ese mismo edificio va a funcionar la comisaría en un sector, a la izquierda, vos como lector de la foto, a tu izquierda está la comisaría, a tu derecha va a estar la calle. y están los calabozos. Pero

en un momento funcionó la escuela, que después yo te voy a mandar los datos, de la primera maestra, que hoy hay una calle que lleva su nombre.

¿Cuál era la principal actividad económica en la zona y que cambios hubo a lo largo del tiempo?

Bueno, la economía es lechera, ganadera y productora agrícola, si te interesa tengo fotos históricas de gran valor, de la época del vapor, de la industria agrícola, los Ecobedo eran productores agrarios del lugar, y tengo fotos de la trilladora a vapor, que ellos introdujeron en la región. Porque el fenómeno del vapor, viene paralelo al ferrocarril, el ferrocarril viene con urgencia a retirar ahora, a los productos, el trigo, el lino, el maíz. Y viene entonces, la máquina agrícola a vapor, que va a trabajar a bajo costo, porque el vapor lo va a alimentar con la paja del trigo o del lino, no es como hoy que precisamos petróleo. Pero eso, que viene con la revolución industrial, y que ingresan más o menos, en Areco en estas zonas, más o menos finalizando el siglo XIX. A comienzos del XX, entran dos o tres máquinas, una de la Casa Rioja, y después las otras las introduce Evaristo Garcia. Eso es para facilitar, junto con los almacenes de ramos generales, que son los que van a movilizar la economía, porque ese es otro aspecto que después vas a tener que ver, los Cólera en 1913, un día 13, del año 13, y no sé qué otro 13 hubo, Alfonso Cólera llega al nuevo pueblo de Gouin, los almacenes son el centro económico de estos pueblos. ¿Por qué lo son? Porque aparte de distribuir los productos manufacturados que vienen de Buenos Aires, venden ropa, venden máquinas, todos los enseres necesarios, hasta el despacho de bebidas para calentar la panza de los lugareños, y las mesas de truco y todo ello. Pero ellos son los que daban créditos, son financistas, ellos van a trabajar con el banco. El productor chacarero, no trabaja con el banco, trabaja con el almacén, tiene crédito, tienen libreta. Los almacenes facilitan la semilla, el arado, facilitan todo, esa es la misión del almacén de ramos generales, por eso se llamó ramos generales. Pero a cuenta del cereal, que va a

volver como reintegro, de acá a tres meses, o seis meses, cuando pactamos la cosecha que hemos recogido, viene acá, usted me trae la cosecha, arreglamos la libreta, hacemos el descuento, cobramos, descontamos sus gastos y se le reintegra a usted, el dinero que hace falta. Hacen ese trabajo los almacenes, quizás no tanto los Cólera. Sus funciones, distribuir el alimento, los enseres, las semillas, y luego cobrar con la cosecha.

Anexo “C”.

Entrevista Raúl Mesa, dueño del Bar Don Tomás, localidad de Gouin.

Fecha: Domingo 28 de Febrero de 2021.

Modo de entrevista: Formal, en persona

¿Hace cuantos años tiene el restaurante?

Hace 22 años, pero recién hace 10 años funciona como restaurante, antes solo era un bar. Comencé a hacer algunas comidas y a la gente le empezó a gustar, consumiendo cada vez más y concurriendo más comensales, lo que hizo que nos afiancemos como restaurante.

¿Cuándo concurre más gente y de donde provienen?

El local abre solo los fines de semana y feriados, siendo el día domingo el que más concurren los clientes. Mayormente, la gente viene de Capital.

¿Antes del 2020 notaba mayor afluencia de turistas?

Antes del 2020 y de la cuarentena, llegaban contingentes traídos por agencias turísticas, transportados en buses, como parte de paquetes. Cada vez venía más gente.

¿Cómo promociona su negocio?

A través de redes sociales como Facebook e Instagram.

¿Realiza eventos en el local?

Antes de la cuarentena del 2020, los días viernes, se realizaban cenas shows donde se presentaban bandas, y la gente bailaba en la calle.

Según su conocimiento, ¿Cuántos habitantes hay en Gouin?

Actualmente somos 120 habitantes.

¿La Municipalidad de Carmen de Areco ayuda a potenciar el turismo de Gouin?

Si, ahora ayuda más que antes.

¿Se reúnen en el pueblo para hablar de la situación actual?

Si, cada tanto, hay encuentros entre los habitantes. También, hay reuniones municipales, a las cuales asistimos el dueño del restaurante “La Estación” y yo.

¿Cómo se vive la Fiesta Nacional del Pastel?

Viene mucha gente. El evento dura dos días. Mucha gente viene con carpa y se quedan en el camping municipal o en Carmen de Areco porque acá no hay alojamiento.

¿Qué días abre el almacén de Ramos Generales, que se encuentra al frente del Restaurante?

El Almacén de Ramos Generales se encuentra actualmente cerrado, cerró hace un año, porque los dueños son gente grande, y prefieren tenerlo así.

Anexo “D”.

Entrevista Virginia Manion, administradora del restaurante “La Estación”, localidad de Gouin.

Fecha: martes 16 de marzo de 2021.

Modo de entrevista: formal, por whatsapp

¿Hace cuantos años vivís en Gouin?

Hace 23 años que vivo en Gouin.

¿Cómo emprendiste el restaurante La Estación? ¿Cómo se construyó el proyecto?

¿En qué año fue? ¿Qué fue lo que te motivó?

El restaurante la estación es un proyecto de hace 22 años iniciado por mis padres. Hace dos años que lo sigo por mi cuenta. Es un rubro que me encanta y en el que me crié.

¿De qué año es el edificio? ¿Conserva objetos de la época en la que la estación estaba trabajando?

No sé de qué año es el edificio. Sí, se conservan objetos de la época en que se trabajaba como estación, cómo el reloj, papeles, telégrafo y algunas cosas más.

¿Realizan eventos en el predio?

En caso de reservar si, realizamos eventos.

¿Alguna vez obtuviste ayuda de la municipalidad de Carmen de Areco para restaurar el lugar o para impulsar las ventas y dar difusión del Restaurante?

Cuando abrimos después de la pandemia, nos dieron un subsidio a todos los emprendedores.

¿Cómo viviste el cierre del ferrocarril? ¿Notas muchos cambios del pueblo, después de ello?

Yo no lo viví porque no había nacido aún, pero por lo que me contó mi papá y la gente del pueblo (mayores) sí, el pueblo murió con el cierre del ferrocarril.

¿Existe un intercambio o reuniones con los habitantes de Gouin, para potenciar el turismo? Y con la Municipalidad? ¿Hay estrategias para ello?

No, no realizan reuniones para potenciar el turismo.

Gouin se encuadran dentro del Programa de Pueblos Turísticos, ¿Tuvieron alguna acción en el pueblo por parte del Programa? ¿Dialogaron con los habitantes?

Sí, el programa pueblos turísticos ayudó mucho a promocionar el turismo, creció mucho Gouin.

¿Qué días está abierto el restaurante? ¿Cuáles son los días de mayor trabajo? ¿De donde provienen los comensales?

El restaurante abre sábados, domingos y feriados al mediodía. Los días que más se trabaja son los domingos y los feriados. La mayoría de nuestros comensales son de capital y alrededores.

¿Cómo se está desarrollando la actividad después de la cuarentena?

La actividad después de la pandemia cambió todo, es como una vida nueva. Mucha gente tiene miedo y no sale.

Antes del año 2020, ¿cómo vivía la fiesta Nacional del Pastel? ¿Le parece una buena iniciativa?

La Fiesta Nacional del Pastel traía mucha gente, de todos lados. Obviamente después de la pandemia no se pudo realizar. Se vivía con mucha alegría y sirvió para traer más visitantes al pueblo.

Anexo “E”.

Entrevista a Ana Schaposnik, participante de la Secretaría de Turismo de la provincia de Buenos Aires.

Fecha: lunes 7 de abril de 2021.

Modo de entrevista: formal, por mail.

¿Cuál es el procedimiento para incluir un pueblo dentro del programa?

El programa Pueblos Turísticos, que fue puesto en marcha en el año 2008, está destinado a pequeñas localidades de menos de 2.000 habitantes de la provincia de Buenos Aires. Para formar parte del mismo, las pequeñas localidades, a través de sus autoridades municipales, realizan el pedido formal a la Subsecretaría de Turismo provincial. A partir de allí, y luego de una serie de evaluaciones pertinentes, se toma la decisión, por parte de la Subsecretaría de incorporar, o no, a esta pequeña localidad.

El programa Pueblos Turísticos desarrolla el Turismo Comunitario, una modalidad muy diferente a la del turismo tradicional, ya que considera como actores principales de todo el proceso a la comunidad local. Está basado en principios de solidaridad y equidad y es prioritario que el mayor beneficio económico y social quede en esa comunidad.

El principal requisito es que posea menos de 2.000 habitantes, pero también se tiene en cuenta la voluntad de sus habitantes de desarrollar el turismo comunitario y los potenciales atractivos del lugar, así como la existencia o la posibilidad de desarrollo de prestaciones turísticas.

¿En qué estado se encuentra el pueblo de Gouin a nivel turístico según su perspectiva?

El pueblo turístico de Gouin ha realizado varios avances en materia de turismo comunitario. Ha logrado a partir del trabajo con sus habitantes, fortalecer la propuesta turística basada principalmente en la Fiesta del Pastel y la ruralidad. Actualmente se encuentran trabajando en el rescate de su patrimonio histórico y cultural. También se mantiene un evento que se realiza desde hace varios años que es la feria productiva y artesanal, una vez al mes. En relación a la Fiesta del Pastel, se realizan cursos de elaboración de pasteles (que en su última edición se llevaron adelante en forma virtual), con el objetivo de mantener los saberes gastronómicos y fortalecer la identidad y la oferta al turista. Estos cursos son llevados adelante por pasteleras locales, con el apoyo del municipio. Las pasteleras también participan en la fiesta del pastel, a veces en el jurado y venden sus producciones durante todo el año.

Actualmente cuenta con servicio de gastronomía, alojamiento en un camping y varios emprendimientos, principalmente en pasteles criollos y productos de campo.

¿Existen antecedentes sobre el trabajo que se realizó en Gouin hacia 2011?

En la localidad de Gouin se comenzó a trabajar el turismo de manera comunitaria en el año 2011 con las primeras capacitaciones de Comunicación, Ambiente y Desarrollo. En estos encuentros, se realizó un diagnóstico participativo, del cual surgieron las líneas de acción

que luego se llevarían adelante. Previo a este trabajo, la comunidad se encontraba con un desarrollo incipiente a partir de la Fiesta del Pastel, que llevaba ya unos años en su edición, y fue organizada por la propia comunidad, como un homenaje a las pasteleras del lugar; la existencia del restaurante de “La Estación” y la concurrencia de visitantes durante los fines de semana. De todas maneras, la propuesta se encontraba un tanto desarticulada en la comunidad, y a partir del diálogo y la participación de los habitantes, comenzó un proceso de apropiación por parte de la comunidad que dura hasta el día de hoy.

-¿Qué intervenciones realizaron en el sitio?

Desde el Programa Pueblos Turísticos se llevaron adelante las siguientes acciones en Gouin:

Capacitaciones: Se realizaron capacitaciones de Sensibilización Turística; Comunicación, Ambiente y Desarrollo, Armado de Circuitos Turísticos Comunitarios y Armado de Paquetes Turísticos Comunitarios.

A partir de los encuentros del taller de Comunicación, Ambiente y Desarrollo, surgieron algunas líneas de acción que luego se fueron desarrollando, con diferentes resultados:

- Fortalecimiento de “GOUIN: FERIA DE CAMPO. NUESTROS PRODUCTOS.” La integración de la FERIA DE CAMPO con la Fiesta del Patrono San Agustín (28 de agosto).
- Trabajo en red con San Andrés de Giles que tiene en funcionamiento un proyecto de préstamos rotatorios (Banquito de la buena fe).
- Presentar un proyecto junto a las escuelas (jardín de infantes, primaria y secundaria) para armar una radio rural comunitaria que sea el medio de comunicación para fomentar turismo local.

- Capacitaciones sobre formulación de un proyecto.
- Apostar a la Fiesta del Patrono San Agustín (28 de agosto) y a la Feria del Pastel (primer fin de semana de diciembre). Pensar en la creación de la Fiesta de la Pastelera.

Señalética: Se elaboraron y colocaron carteles con planos y referencias en la entrada del pueblo. Principales atractivos turísticos.

Promoción:

- Realización de video institucional con entrevistas a los actores locales. Promoción a través de la página web del programa que funcionó hasta el año 2015.
- Elaboración de Folletería: Elaboración, impresión y distribución de folletos genéricos (incluye todos los pueblos del Programa). Postales. Circuitos Turísticos Comunitarios.
- Prensa: Redes Sociales: promoción semanal en las redes sociales de la Subsecretaría de Turismo (espacio dedicado a un pueblo turístico por semana). Promoción a través de notas de prensa y/o de la página web de la Subsecretaría.
- Presencia en Ferias: de promoción turística como FIT, FEBATUR, Caminos y sabores: a través del stand de Pueblos Turísticos, con la participación de pasteleras en la degustación y promoción de Gouin.
- Presencia y apoyo a fiestas populares: Fiesta Nacional del Pastel en varias oportunidades. Apoyo y asistencia en la última edición (2020) en contexto de pandemia a través del formato virtual, al primer taller virtual de elaboración de pasteles.

¿Qué pasa en la actualidad con el Programa? ¿Cuáles son los objetivos que tienen en mente con respecto al mismo?

El programa Pueblos Turísticos continúa trabajando desde su implementación, en 2008. Ha pasado por diferentes etapas, con procesos diferentes en cada uno de los territorios.

Actualmente cuenta con 31 pequeñas localidades de 30 municipios. Habitualmente se reciben postulaciones de otras pequeñas localidades para formar parte del programa.

En el actual contexto de pandemia, durante todo el año 2020 y hasta el día de hoy, se han realizado diferentes acciones en modalidad virtual, que tuvieron que ver con la asistencia a requerimientos específicos de cada una de las pequeñas localidades. Se realizaron encuentros semanales por zoom con referentes locales y habitantes, para continuar profundizando en las acciones que cada uno venía desarrollando y fortalecer la oferta de turismo comunitario. Se continúa trabajando en la promoción de los pueblos turísticos, como destinos de turismo comunitario a través de diferentes publicaciones.

Se ha realizado la firma de un convenio entre la Subsecretaría de Turismo y el Ministerio de Trabajo de la provincia para trabajar en el marco de la Ley Alas (Ley Provincial N° 13.136, que declara de interés provincial la promoción de las Actividades Laborales de Autoempleo y Subsistencia (ALAS) que tengan lugar en el marco de la Economía Popular en la Provincia de Buenos Aires). Este convenio involucra al Programa Pueblos Turísticos como experiencia piloto. Tiene por objetivo “incorporar a pequeños prestadores turísticos de la provincia de Buenos Aires en el Registro Único Provincial de Unidades Económicas de Actividades Laborales de Autoempleo y Subsistencia (ALAS), y otorgarles, de corresponder, los beneficios que la citada normativa establece, a fin de contribuir al desarrollo del turismo de base comunitaria como generador de empleo”.

Anexo “F”.

Entrevista a Patricio Devoto, Tesorero de la Asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano.

Fecha: jueves 1 de julio de 2021.

Modo de entrevista: formal, por mail.

-¿Cómo y en qué año surge la Asociación?¿Cuál es la principal función de la Asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano?

La Asociación Amigos del Ferrocarril General Belgrano se consolida formalmente como proyecto en 2005. Cuando digo formalmente es porque es en ese año cuando obtiene su matrícula como asociación civil reconocida por la Dirección Provincial de Personas Jurídicas de Buenos Aires. Al decir que se conforma como proyecto me refiero a que todos los grupos que estaban trabajando dispersos a lo largo de la línea tratando de conservar diferentes sectores del ramal se unen con un objetivo común: conservación, cuidar y preservar la infraestructura ferroviaria (vías, aparatos de vía, obras de arte, estructuras edilicias, Etc) necesaria para la operatoria de formaciones ferroviarias del Ferrocarril General Belgrano. Es que previo a ese acto fundacional existían diferentes personas que realizaban labores en distintas locaciones del ramal G con distintos objetivos y motivaciones. A fines de los años '90, un grupo de pobladores del paraje Espora, en San Andrés de Giles y de Gouin, en Carmen de Areco, comenzaron a despejar el trecho de vía que los unía con la ciudad de Mercedes como alternativa a los caminos de tierra, que se volvían intransitables los días de lluvia (en especial, ante una gran inundación que hubo por aquellos tiempos). Simultáneamente, mucho más al sur, en la estación 20 de Junio, La Matanza, un grupo de entusiastas comenzaron a restaurar los semáforos de brazo de la estación, la zorra bomba y otros elementos existentes de rezago del ferrocarril. Una vez que el vehículo estuvo listo, decidieron despejar la vía hacia el norte con miras de llegar a Marcos Paz. Un tiempo

después, otro grupo de aficionados comenzó a trabajar en la zona de Navarro para despejar la vía que conecta esta ciudad con Villars, en General Las Heras. En aquellos años todos trabajaban por su cuenta sin conocerse entre sí. Por esas casualidades, durante un viaje por el Ferrocarril Sarmiento el grupo de Navarro queda varado en Mercedes y nota que la vía del Belgrano se encontraba despejada y circulada. Averiguando, logra contactar al grupo de Gouin-Espora y comienzan a trabajar conjuntamente. Tal fue el entusiasmo inicial que consiguen dar con la gente que estaba trabajando en 20 de Junio, a quienes suman y acuerdan el objetivo de reunir por una misma vía al equipo norte con el de la zona sur. Ese encuentro se generó en 2004, sellando el pacto y convirtiéndose en el germen de creación de la futura asociación civil.

-¿Qué rol desempeña usted actualmente dentro de la Asociación Amigos del Ferrocarril Belgrano? Yo soy el Tesorero de la Asociación. También colaboró en tareas administrativas en general, en las de difusión (administración de redes sociales y contactos vía mail) y en labores en territorio dentro de la base Tres Sargentos, en el partido de Carmen de Areco.

-¿Cómo considera que se encuentra la línea actualmente?

-¿Existen proyectos para intervenir en la recuperación o restauración de la línea o estaciones que comprenden la misma? El ramal G que custodiamos forma parte de la red del Ferrocarril Belgrano, que opera la empresa [Trenes Argentinos Cargas \(BCyL\)](#). El estado funcional de nuestro sector es *a demanda*. Esto quiere decir que no está clausurado sino que la empresa lo posee como infraestructura eventual por si necesitara utilizarla por razones operativas (por ejemplo, alternativa al ramal CC entre Buenos Aires y Rosario) o

comerciales (si existiera un cliente o tráfico que justifique su reutilización). Las estaciones con planes de ser restauradas en el corto plazo son Villars (a raíz de la inminente extensión de los servicios suburbanos de la línea Belgrano sur hacia Navarro), Plomer y La Choza (ver más información en la pregunta “¿Hubo acercamiento...?”. En cuanto a los planes de reactivar la línea completa, no conocemos que esté en carpeta de la empresa BCyL volver a diagramar tráfico regular a través del ramal G.

-¿Tienen registro del patrimonio ferroviario existente actualmente?

Nuestra Asociación lleva un registro informal sobre el patrimonio, aunque sabemos que [Trenes Argentinos Infraestructura](#) sí tiene un inventario de bienes en custodia. Por ejemplo, hace unos días accedimos a [planos](#) que están en poder de ese organismo sobre la estación Berdier de nuestra línea. En esa planimetría se da cuenta de los bienes que están bajo la órbita de esa entidad y los que posee la empresa BCyL.

-¿Cómo se mantiene la asociación? ¿Cuentan con ayuda del Estado?

La fuente principal de ingresos de la Asociación es a través de aportes de los socios y colaboradores. Son ellos quienes sostienen la actividad sosteniendo los viáticos, insumos, repuestos para las zorras, combustibles y lubricantes. En paralelo, los socios activos abonan una cuota social mensual de \$100 que se usa para sostener los gastos fijos que requieren los trámites de mantenimiento de la matrícula (certificaciones, sellados, entre otros) y algún gasto adicional. Además, existen los socios adherentes, quienes pagan una cuota más alta que el resto porque optan hacer un aporte económico para sostener la actividad porque por diversos motivos no pueden poner el cuerpo (falta de tiempo, impedimento físico, lejanía geográfica, compromisos familiares, etc.). El Estado Nacional y

la Provincia de Buenos Aires actualmente no realizan ningún aporte directo a la actividad. En cambio, los municipios locales (General Las Heras, Mercedes, San Andrés de Giles y Carmen de Areco) realizaron contribuciones en insumos principalmente combustible), alguna contribución concreta en forma de subsidio (las más recientes ocurrieron en diciembre de 2020 por parte de San Andrés de Giles; y enero de 2021, por Mercedes), o alguna colaboración concreta en cuanto a trabajos de desmalezado o logística (por ejemplo, trabajos de desmalezamiento mecánico en algún sector con palas mecánicas frontales o bien prestarnos un camión tractor para trasladar una maquinaria o zorra no muy lejos). En cuanto a la empresa Trenes Argentinos Cargas (BCyL, operadora con injerencia directa sobre el ramal que conservamos), hasta 2016 nos otorgaba una cuota de combustible. En 2018 nos otorgó un importante lote de prendas de trabajo de rezago. Este año, la empresa nos donó herramientas, motores estacionarios sin uso y repuestos de zorras.

-¿Existe alguna normativa o política pública para la conservación del patrimonio

ferroviario? Solo conocemos las iniciativas que está llevando adelante [Trenes Argentinos Capital Humano](#) respecto de preservación del material rodante de interés histórico y algunas iniciativas sobre el Museo Nacional Ferroviario. No conocemos otra normativa que la protección de interés patrimonial o histórico mediante ordenanzas municipales, decretos o leyes nacionales.

- ¿Hubo acercamiento o propuesta de alguna entidad turística pública o privada con el fin de realizar alguna acción en conjunto que incluyera al patrimonio ferroviario como atractivo turístico?

Desde 2015 el Municipio de Mercedes pretende poner en marcha un servicio ferroviario con fines turísticos entre la ciudad cabecera y la localidad de Tomás Jofré. La Asociación actuó como un socio territorial, aportando conocimiento en el campo, documentación técnica, relevamientos propios y acercando las partes. En 2020 se

concretó un acuerdo con las empresas Trenes Argentinos Capital Humano y Trenes Argentinos Cargas. Esta última organización se está encargando de despejar totalmente el gálibo de la vía según las normas vigentes, tarea finalizará la próxima semana. Además, recientemente el municipio de General Las Heras impulsó una serie de iniciativas para fortalecer el turismo de cercanía que visita las estaciones ferroviarias del FC Belgrano que están dentro de su jurisdicción. El proyecto incluye mejoras en el edificio de Plomer y el predio de La Choza, construcción de baños públicos y mantenimiento del entorno. Además, el edil proyecta implementar junto a la empresa estatal Trenes Argentinos Capital Humano (DECAHF) un servicio de paseos en vehículos a pedal adaptados a la vía. Para más información ver <https://www.instagram.com/p/CQLi-OMBOMP/>, <https://www.instagram.com/p/CQJxaFDn4Sh/> y https://www.instagram.com/p/CQL0S9QBPS_/.

-¿Qué impactos cree que puede llegar a tener el turismo sobre el patrimonio ferroviario que se utiliza con fines turísticos? Por ejemplo: el Restaurante “La Estación” localizado en Gouin.

Nuestra política respecto de la utilización de patrimonio ferroviario con fines ajenos a la operatividad es clara. Mientras no exista una necesidad real inmediata de poder disponer de esos bienes para cumplir un servicio vinculado a corrida de trenes, se pueden utilizar. Sin embargo, pretendemos que las actividades se desarrollen sin degradar los bienes que se estén explotando comercialmente, ni impidiendo la actividad de la Asociación sin invadir ni obstruir las vías y permitan una restitución material en el caso de que el ferrocarril necesite disponer de las instalaciones.

Anexo "G".

Fotografías

Fachada original de la Estación Gouin. Oficina de Encomiendas y Sala de Espera



Fuente: Elaboración propia

Máquina registradora original de la Estación Gouin



Fuente: Elaboración propia

Palanca de cambio de Vías en Estación Guoin



Fuente: Elaboración propia

Cartelería de Anagrafe y Boletería de Estación Guoin



Fuente: Elaboración propia

Fachada de Estación Gouin



Fuente: Elaboración propia

Fachada lateral izquierdo de Estación Gouin



Fuente: Elaboración propia

Menú del Restaurante Estación Gouin



Fuente: Elaboración propia

Plato de entrada en el menú del Restaurante Estación Gouin



Fuente: Elaboración propia

Tarifas de precios de 1977. Primera clase y clase turista.

FERRO CARRILES
BOLETTINOS

TARIFAS DE PRECIOS HASTA 152 KILOMETROS
TARIFA ESPECIAL No 147/2
Vigencia 1° de Agosto de 1977.

KILOMETROS DE : A	PRIMERA CLASE		CLASE TURISTA
	NUMEROS DE PRECIOS		NUMEROS DE PRECIOS
	0	02	21
HASTA : 12	:	300	185
13 : 16	:	320	200
17 : 20	:	340	215
21 : 24	:	360	235
25 : 28	:	380	250
29 : 32	:	400	255
33 : 36	:	420	280
37 : 40	:	440	295
41 : 44	:	460	310
45 : 48	:	475	325
49 : 52	:	495	345
53 : 56	:	515	360
57 : 60	:	535	375
61 : 64	:	555	390
65 : 68	:	575	405
69 : 72	:	595	420
73 : 76	:	615	435
77 : 80	:	635	455
81 : 84	:	655	470
85 : 88	:	675	485
89 : 92	:	695	500
93 : 96	:	715	515
97 : 100	:	735	530
101 : 104	:	755	550
105 : 108	:	770	560
109 : 112	:	790	580
113 : 116	:	810	600
117 : 120	:	830	610
121 : 124	:	850	630
125 : 128	:	870	640
129 : 132	:	890	660
133 : 136	:	910	670
137 : 140	:	930	690
141 : 144	:	950	710
145 : 148	:	970	720
149 : 152	:	990	740

NOTA: Oportunamente se distribuirán los precios de esta tarifa de 153 kilómetros en adelante.

11. Bibliografía

- Barba, Enrique (1996). "Origen y fundación de los pueblos". *Revista Historia Bonaerense*, Instituto Histórico del Partido de Morón. Publicación n.º 9 año .

- Bardón Fernández, Elena (1990). "Consideraciones sobre el turismo rural en España y medidas de desarrollo". *Estudios Turísticos*, número 108.

- Barry, Viviana (2007). "Conflictos y perspectivas en torno a la venta del ferrocarril de la provincia de Buenos Aires, 1889". *Estudios sobre la historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*, Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires.

- Beccar Varela, Silvina (2016). "Aquí nomás / Gouin. Clima de antes en un pueblo olvidado". *Revista Ohlalá*. Editorial La Nación [En línea]. Recuperado el 04-05-2021 de: <https://www.lanacion.com.ar/turismo/viajes/clima-de-antes-en-un-pueblo-olvidado-nid842861>

- Benedetti, Héctor *et al.* (2013). "El ramal G del FCGB entre Villars y Mercedes, más allá de la zona urbana del ex Compañía General" [En línea]. Recuperado el 06-05-2021 de: <http://www.plataforma14.com.ar/benedetti4.html>

- Blanco Herranz, Francisco (1996). "Fundamentos de la política comunitaria y española en materia de turismo rural". *Estudios Turísticos*, edición número 131

- Boletín Oficial del Gobierno de la Nación Argentina (2002). Decreto número 2075/2002 [En línea]. Recuperado el 20/07/2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/78770/norma.htm>

- Boletín Oficial del Gobierno de la Nación Argentina (2015). Ley Nacional número 27.132 [En línea]. Recuperado el 20/07/2021 de: <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/245000-249999/247081/norma.htm>

- Boletín oficial de la Provincia de Buenos Aires (2004). Ley Provincial Número 13251.

- Boletín oficial de la Provincia de Buenos Aires (2010). Ley Provincial Número 14209.

- Bustamante Parra, Carmen (2017). "*Historia y población*". Centro de investigaciones territoriales y ambientales Bonaerenses edición número 7.

- Cacciutto *et al.* (2015). *Análisis de la participación social en el marco del programa Pueblos Turísticos. El caso de Carlos Keen*. Universidad Nacional de Mar del Plata.

- Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial (2003). [En línea]. Recuperado el 16-12-2020 de: <http://ticcih.es/quienes-somos/>

- Casado, Galván (2009). *Introducción a la arqueología industrial: origen de la disciplina y metodología, en Contribuciones a las ciencias sociales*. [En línea] Recuperado el 16-12-2020 de: <http://www.eumed.net/rev/ccss/06/icg12.htm>
- Cazenave, Daniel (2004). “Nuestro querido Compañía”, en *Todo Trenes*. Tomo n.º 28, pp. 4.
- “Conoce la provincia”. Artículo sobre Gouin (Carmen de Areco). [En línea]. Recuperado el 12-05-2021 de: <https://www.conocelaprovincia.com.ar/gouin-buenos-aires/>
- Diario Digital *Salto en Red*. “Exitosa Fiesta del Pastel en Gouin” (2016). [En línea]. Recuperado el 12-05-2021 de: <https://saltoenred.com.ar/exitosa-fiesta-del-pastel-en-gouin/>
- Dios Films (2019). *Fiesta Nacional del Pastel*. Mini Documental. [En línea] Recuperado el 14-05-2021 de: https://www.youtube.com/watch?v=lqoINMLpLUE&ab_channel=DiosFilms
- Fernandez, Guillermina (2002). *Turismo, patrimonio cultural y desarrollo sustentable*. Instituto de Geografía UFU.
- Programa Festejar. Ministerio de Cultura Argentina (2021). [En línea]. Recuperado el 20-05-2021 de: <https://www.cultura.gob.ar/institucional/programas/festejar/>
- Fuentes Moreno, Anibal (2016). *Aproximación teórica del objeto de estudio del turismo*. Facultad de Ciencias Agrícolas. Universidad Central del Ecuador.
- García Canclini, Néstor (1999). “Los usos sociales del Patrimonio Cultural”. En: Encarnación Aguilar (ed.), *Patrimonio Etnológico*. Nuevas perspectivas de estudio, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Granada.
- García Cuesta, José Luis (1996). “El turismo rural como factor diversificador de rentas en la tradicional economía agraria”. Instituto de Estudios Turísticos Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pequeña y Mediana Empresa. *Estudios Turísticos*, n.º 132..
- Gilbert, David (1989).“Turismo rural y marketing: nuevas vías del trabajo”. *Paper de Turismo* n.º1.
- Gómez Teresita, Schvarzer Jorge (2007). “Ferrocarriles, expansión agraria y distribución de la tierra. Los debates de 1860”. *Estudios sobre la historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*, p. 11, Facultad de Ciencias Económicas. Universidad de Buenos Aires.
- Grupo Multimedios Monti, Portal Informativo de Fiestas, Festivales y Profesionales de toda la República Argentina (2021). “25º Fiesta Nacional del Pastel - Festividades en Argentina”. [En línea]. Recuperado el 20-05-2021 en: <https://festivalesargentina.com/25-fiesta-nacional-del-pastel/>
- Hernandez Sampieri, Roberto (2014), *Metodología de la investigación*. McGraw Hill Education.

- Hidalgo Giralt, Carmen. (2010) *El patrimonio minero-industrial y ferroviario: Nuevos recursos para nuevos turismos*. Tesis Doctoral. Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Autónoma de Madrid.
- Hudson, Kenneth (1963). *Industrial Archaeology, an Introduction*. Routledge Library Editions: Archeology.
- Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (1976). "Carta de Turismo Cultural". [En línea]. Recuperado el 13-11-2020 de: http://www.icomos.org/docs/tourism_es.html
- Korstanje, Maximiliano (2013). "Epistemología del turismo: teoría del sistema onírico". *Palermo Business Review* edición número 10 de la Universidad de Palermo.
- Iramain, Lucas; Pérez, Verónica (2017). "Rieles y política económica durante la última dictadura cívico-militar argentina (1976-1983)", *Sociohistórica*, n° 39, e021, 1er. semestre de 2017. ISSN 1852-1606.
- Boletín oficial de la Provincia de Buenos Aires, Ley N° 13251. La Plata, Argentina, 25 de Octubre de 2004.
- Boletín oficial de la Provincia de Buenos Aires, Ley N° 14209. La Plata, Argentina, 2 de diciembre de 2010.
- López, Mario Justo (2007). "Antecedentes ideológicos de la Ley Mitre". *Estudios sobre la historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Universidad de Buenos Aires.
- López, Mario Justo (2016). "Ganancias y pérdidas de los inversores británicos en la venta de los ferrocarriles al Estado argentino en 1947-1948". [En línea]. http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-22532016000200122
- Maciel, Matias (2015). "Ferrocarriles: una historia de anuncios, fracasos y tragedia". [En línea]. Recuperado el 30-03-2021 de: <https://mercado.com.ar/para-entender/ferrocarriles-una-historia-de-anuncios-fracasos-y-tragedia/>
- Maldonado, Carlos (2005). "*Pautas metodológicas para el análisis de experiencias de turismo comunitario*". Serie red de turismo sostenible comunitario para América Latina (REDTURS). Documento de trabajo núm. 73
- Molle, Alejandro (2013). "Altamira celebra su día originario". [En línea]. Recuperado el 04-20-2021 de: <https://www.hoymercedes.com.ar/principal/2013/01/23/altamira-celebra-su-dia-originario/>

- Navarro, Fernando y Schlüter, Regina (2010). "El turismo en los pueblos rurales de Argentina: ¿Es la gastronomía una opción de desarrollo?". *Estudios y Perspectivas en Turismo*, Vol. 19 pp 909-929, Universidad Nacional de San Martín.
- Noticias Mercedinas. "Carmen de Areco deleita con sus pasteles criollos" (2021). [En línea]. Recuperado el 20-05-2021 de: <https://noticiasmercedinas.com/site/2020/12/10/carmen-de-areco-deleita-con-sus-pasteles-criollos/>
- Nunez Ivanil y Ortega Fernando (2013). "El desarrollismo y los ferrocarriles. Un análisis de las políticas implementadas en Argentina y Brasil durante los gobiernos de Frondizi y Kubitschek (1956 - 1962) " Ciclo de Seminarios Abiertos 2013, Instituto de Investigaciones Económicas, Universidad de Buenos Aires.
- Organización Mundial de Turismo (2001), "Apuntes de Metodología de la Investigación en Turismo". Amparo Sancho Perez. *Importancia de la investigación en turismo*.
- Organización Mundial del Turismo (2021). *Glosario de términos de turismo* [En línea]. Recuperado el 08-11-2020 de: <https://www.unwto.org/es/glosario-terminos-turisticos>
- Pagano, Franco (2017). "La privatización y desguace del sistema ferroviario argentino durante el modelo de acumulación neoliberal". Edición nº 6: *Sociología Económica: las correlaciones de fuerzas en los cambios de los patrones de acumulación del capital*. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad de Cuyo.
- Prats, Llorenç (1997). "*Antropología y Patrimonio*". Ariel S.A., Barcelona.
- Programa de Pueblos Turísticos, Subsecretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2020). Anexo único.
- Salerno, Elena (2008). "Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la Ciencia". *História, Ciências, Saúde – Manguinhos*, Rio de Janeiro, v.15, n.3, p.657-678
- Secretaría de Turismo de la Provincia de Buenos Aires (2008). *Programa de Pueblos Turísticos* [En línea]. Recuperado en 20-04-2021 de: https://repotur.yvera.tur.ar/bitstream/handle/123456789/3882/PROGRAMA_pueblos_turisticos.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- SECTUR (2015). "Turismo cultural" [En línea]. Recuperado en 20-04-2021 de: <http://www.sectur.gob.mx/hashtag/2015/05/14/turismo-cultural/>
- The office of rail and road* (s.f). [En línea] Recuperado el 05-11-2020: <https://www.orr.gov.uk>.
- Traverso Cortes, Joaquin (1996). "Comunicación interpretativa: variable clave en el marketing mix de las empresas de turismo rural". *Estudios Turísticos*, número 1307.

-Torune, Gabriel. "Gouin, un pueblo que resiste". [En línea]. Recuperado en 20-04-2021 de: <http://www.revisionistas.com.ar/?p=16795/>

-Turismo de la Provincia de Buenos Aires. "Un viaje a los viejos almacenes de campo".[En línea]. Recuperado en 20-04-2021 de: <https://www.buenosaires.tur.ar/nota/un-viaje-los-almacenes-de-campo>

-UNESCO (2003). Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial.

-Vicente Molina, Azucena y Mediano Serrano, Lucia (2002). "Análisis del concepto de turismo rural e implicaciones de marketing". *Boletín Económico*, n.º 2741. ICE.

- Vogt Waimann, Maria Eugenia (2014). *Puesta en valor del patrimonio ferroviario de la localidad de Darregueira. Propuestas turísticas recreativas para la revitalización del sector*. Universidad Nacional del Sur.