

Licenciatura en Turismo

Tesis de grado
Versión revisada

**El patrimonio ferroviario como recurso para
fomentar el turismo de proximidad. Caso de
estudio: el ramal La Plata – Pipinas.**



Alumno: Marco Antonio Capra, Legajo 75251/8
Director: Alfredo Conti

Mayo 2023

El patrimonio ferroviario como recurso para fomentar el turismo de proximidad. Caso de estudio: el ramal La Plata – Pipinas.

ÍNDICE

Resumen	4
Introducción	5
Objetivos	7
Metodología	7
Capítulo 1. Marco conceptual	9
1.1. Turismo de proximidad	9
1.2. El patrimonio ferroviario	11
1.3. Patrimonio ferroviario y turismo	15
1.4. Circuitos turísticos, vías verdes y cicloturismo	17
Capítulo 2. Presentación del caso de estudio	20
2.1. El ferrocarril en Argentina.....	20
2.2. El ramal tomado como caso de estudio: origen y devenir	24
Capítulo 3.- Descripción de la oferta	27
3.1. Descripción de los edificios y enclaves ferroviarios del ramal	27
3.2. Otros recursos asociados	38
3.3. Propuesta de circuitos con base en la oferta disponible	40
Capítulo 4.- Estudio de demanda y evaluación de la propuesta	43
4.1. Entrevistas a informantes calificados	43
4.2. Análisis de encuestas	47
4.3. Evaluación de la propuesta	55
Conclusiones	57
Bibliografía	59
Anexo	
Cuestionario utilizado para la encuesta	63

Índice de ilustraciones

Figura 1. Red ferroviaria argentina en 1914	21
Figura 2. Ramal La Plata – Las Pipinas	25
Figura 3. Estación La Plata	29
Figura 4. Estación Circunvalación	29
Figura 5. Estación Meridiano V	30
Figura 6. Estación Rufino de Elizalde	30
Figura 7. Estación Arana	31
Figura 8. Estación Ignacio Correas	32
Figura 9. Puente sobre arroyo El Pescado	32
Figura 10. Estación Bartolomé Bavio	33
Figura 11. Estación Julio Ardití	33
Figura 12. Estación Magdalena	34
Figura 13. Estación Atalaya	34
Figura 14. Galpón de estación Roberto Payró	35
Figura 15. Estación Vieytes	35
Figura 16. Estación Álvarez Jonte	36
Figura 17. Cartel de estación Las Tahonas	36
Figura 18. Estación Verónica	37
Figura 19. Estación Las Pipinas	38
Figura 18. Circuitos propuestos	42

RESUMEN

Este trabajo aborda el tema de las posibilidades que ofrece el patrimonio ferroviario para constituir un recurso para la ampliación y diversificación de la oferta turística, en especial en la modalidad de turismo de proximidad, para lo cual se ha tomado, a modo de caso de estudio, el ramal La Plata – Pipinas, perteneciente en el momento de su clausura al Ferrocarril Roca. Se ha seleccionado este tema ya que se considera importante resaltar y poner en agenda problemáticas que afecten al partido de La Plata y otros de la provincia, en relación con potencializar los recursos naturales y culturales con que se cuenta, lo que puede incidir en la dinamización de economías locales a través del desarrollo del turismo y el excursionismo. La idea principal se centra en proponer diferentes tipos de circuitos para la visita a enclaves ferroviarios y a recursos naturales y culturales asociados, los que se podrían realizar tanto en forma autónoma, a través del automóvil o la bicicleta, o en excursiones organizadas.

La propuesta incorpora, asimismo, la posibilidad de recuperación de instalaciones obsoletas del ferrocarril, generando itinerarios culturales, deportivos y recreativos, promoviendo una nueva cultura del ocio, de vida al aire libre y de movilidad no motorizada, contribuyendo así al desarrollo de un turismo sostenible y sustentable en el tiempo libre de medios de comunicación poco amigables con el medioambiente.

Para la realización del trabajo, se procedió a explorar los conceptos básicos relacionados en el tema, luego a una reseña histórica del devenir del ferrocarril en la República Argentina, con el fin de contextualizar el origen y devenir del ramal tomado como caso de estudio. A continuación, se procede a una descripción de los enclaves ferroviarios del ramal y de los recursos naturales y culturales asociados, lo que constituye la oferta, para pasar luego a un estudio de la demanda potencial, lo que se realizó a través de entrevistas a informantes calificados y de una encuesta. Para finalizar, se presentan conclusiones, basadas en parte en una matriz en la que se identificaron fortalezas y debilidades, oportunidades y amenazas de la propuesta.

Palabras clave: patrimonio ferroviario, turismo de proximidad, excursionismo, cicloturismo

INTRODUCCIÓN

El turismo de proximidad puede definirse como aquel que se desarrolla en destinos cercanos a los centros emisores, inclusive aquellos que se pueden visitar bajo la forma de excursión, es decir, sin pernoctar en el lugar de destino. Si bien se trata de una tendencia que se fue consolidando durante las últimas décadas, la situación sanitaria generada por la pandemia COVID-19 motivó que, durante buena parte de los años 2020 y 2021, se hiciera difícil, cuando no imposible, el traslado más allá de radios cercanos a los lugares de residencia habitual. Una vez que las restricciones fueron menos estrictas, muchas personas buscaron visitar lugares en las proximidades de su residencia habitual, lo que permitió la posibilidad de contacto con la naturaleza y de visitas a sitios naturales y culturales que pudieran brindar la oportunidad de nuevos conocimientos y experiencias. Una tendencia confirmada por una encuesta realizada por Tripadvisor en marzo de 2021 mostró que el 21% de los encuestados quería mantenerse en una zona no muy lejos de su residencia habitual y el 33% viajaría hacia metas más distantes, a más de 90 minutos de su casa.

Esta modalidad pone en evidencia la existencia de recursos culturales y naturales que, muchas veces, han pasado inadvertidos en la promoción de diversas regiones. Para que un lugar pueda ser considerado un potencial destino de turismo de proximidad, debe contar con recursos que atraigan a los posibles visitantes. Este trabajo pretende explorar qué papel podría jugar el patrimonio ferroviario existente en las proximidades de la región Gran La Plata, tomada a modo de centro emisor, como un impulsor de este tipo de práctica turística.

Por su parte, el turismo ferroviario, entendido como la visita a poblaciones, enclaves, sitios y edificios que forman o han formado parte del sistema de transporte ferroviario, es una modalidad que ha cobrado impulso, tanto en Argentina como en el resto del mundo. Muchos ramales ferroviarios fueron reconvertidos en circuitos turísticos, estaciones y talleres fueron transformados en museos, hoteles o centros culturales, a la vez que las vías verdes surgieron como nueva modalidad de senderismo y cicloturismo utilizando el tendido de vías férreas en desuso. Dado que la clausura de líneas ferroviarias implicó, en muchos casos, el estancamiento de economías locales y el éxodo de población, el turismo puede considerarse como una posibilidad de dinamización de economías que han quedado estancadas por el cese de actividades relacionadas con el transporte ferroviario, lo que se verifica especialmente en el ámbito rural.

La provincia de Buenos Aires cuenta con una extensa red ferroviaria, buena parte en desuso en la actualidad, a la vez que el paso del tren y el establecimiento de estaciones y paradas en el ámbito rural fue el origen de muchos pueblos, algunos con desarrollo hasta hoy y otros convertidos prácticamente en pueblos fantasmas. Se trata, en definitiva, de un importante patrimonio cultural, en algunos casos poco reconocido y protegido como tal, y, en la mayoría, ocioso y en estado de paulatino deterioro. La transformación de los medios de transporte y el reemplazo del tren por el transporte automotor modificó la logística y movilidad de las materias primas de una manera muy

importante en Argentina. Pueblos y estaciones del interior de la provincia de Buenos Aires quedaron aislados al no tener un medio de transporte directo con las grandes ciudades, como es el caso de algunos pueblos del ramal La Plata – Pipinas, en los que, por no contar con acceso a rutas pavimentadas, sus pobladores deben trasladarse varios kilómetros para poder utilizar el transporte público que los lleve a hospitales, bancos, a visitas familiares o a realizar otro tipo de actividades. La situación ideal sería que el tren vuelva a estos parajes, pero, ante las limitaciones económicas y la falta de impulso, el turismo puede llegar a ser un paliativo para poder generar actividades económicas.

A partir de las condiciones mencionadas, el problema que dio origen a este trabajo de investigación surgió, a partir de un interés personal del tesista por el mundo del ferrocarril, de la pregunta acerca de si el patrimonio ferroviario existente en las proximidades del Gran La Plata, tomado a modo de centro emisor, podría erigirse en un recurso para el desarrollo de circuitos de turismo y excursión que, además de tenerlo como protagonista, impulsen la visita a otros atractivos asociados, fomentando el turismo de proximidad y actividades económicas que puedan redundar en beneficio de los destinos. Parte de la pregunta surgió de constatar, a través de notas periodísticas, redes sociales y de la experiencia personal del autor, que durante los últimos años se ha extendido la práctica del ciclismo y que, buena parte de los circuitos espontáneos u organizados se dirigen hacia zonas correspondientes al antiguo ramal ferroviario La Plata – Pipinas. De ahí que la hipótesis en que se basa esta tesis es que el patrimonio ferroviario correspondiente a dicho ramal tiene la potencialidad de erigirse en recurso para la construcción de circuitos de turismo y excursión que fomenten el turismo de proximidad y la práctica del deporte.

La selección de este ramal ferroviario como caso de estudio obedece a que cuenta con un significativo patrimonio, localizado por lo general en entornos rurales atractivos, es de fácil accesibilidad, sobre todo considerando el Gran La Plata como principal centro emisor, y permite varias alternativas de uso en lo que concierne a medios de transporte y duración de las visitas, por lo que se erige en un recurso importante para fomentar el turismo de proximidad.

La tesis está estructurada en cuatro capítulos. En el primero se procede a elaborar un marco conceptual referido a los términos claves de turismo de proximidad, patrimonio ferroviario y su relación con el turismo. El Capítulo 2 corresponde a la presentación del caso de estudio en el contexto del devenir del ferrocarril en el país. El Capítulo 3 está dedicado a una descripción de la oferta, tomando como base los componentes del patrimonio ferroviario, pero incluyendo también otros recursos asociados y la infraestructura disponible, y el Capítulo 4 corresponde a un estudio de demanda potencial y una síntesis, a través de una matriz FODA, de lo relevado. Con todo esto, se ha procedido a elaborar conclusiones relacionadas con el objetivo general de la tesis.

OBJETIVOS

Objetivo general

- Indagar, a través de un caso de estudio, las posibilidades de que el patrimonio ferroviario constituya un recurso para fomentar el turismo de proximidad, contribuyendo a la ampliación y diversificación de la oferta y a brindar nuevas oportunidades a segmentos de la demanda.

Objetivos específicos

- Describir el devenir del ramal tomado como caso de estudio en el contexto del devenir del ferrocarril en el país.
- Identificar y describir los componentes del sistema ferroviario en el ramal tomado como caso de estudio, a la vez que los recursos naturales y culturales asociados a ellos.
- Identificar y describir la infraestructura y equipamiento existentes para apoyar las actividades de turismo y excursionismo.
- Verificar la aceptación que pueden tener los circuitos basados en el patrimonio a la vez que identificar segmentos potenciales de la demanda.
- Verificar las fortalezas y debilidades y las oportunidades y amenazas en relación con las propuestas de circuitos basados en el patrimonio ferroviario.

METODOLOGÍA

Para alcanzar los objetivos propuestos, se han utilizado, prioritariamente, enfoques cualitativos, agregando una aproximación cuantitativa en el caso de las encuestas, cuyo enfoque se explica más abajo en esta sección. Dado que lo que se pretende es describir un fenómeno, el patrimonio existente en relación con un ramal ferroviario determinado, para, a partir de su identificación, elaborar una propuesta de uso turístico y verificar su posible aceptación por parte de la demanda, se ha considerado que el método cualitativo, que incluye técnicas como uso de fuentes primarias y secundarias, observación participante y entrevistas, resulta adecuado.

Para dar inicio al trabajo de investigación, se procedió a indagar en los conceptos claves incluidos en el tema, tales como turismo de proximidad, patrimonio ferroviario y turismo ferroviario. Esta actividad se realizó a través de la identificación de fuentes secundarias, en especial literatura sobre el tema y sitios web, los que fueron ordenados y sintetizados en el texto del capítulo que inicia el trabajo. Un procedimiento metodológico similar se aplicó para dar cumplimiento al objetivo específico referido al origen y devenir del ramal ferroviario tomado como caso de estudio, en el contexto del ferrocarril en Argentina, lo

que se realizó fundamentalmente a través de fuentes secundarias, consistentes en este caso en literatura y fuentes audiovisuales.

La identificación de los recursos patrimoniales ferroviarios existente, los recursos naturales y culturales asociados y la infraestructura turística disponible se realizó a través de la combinación de actividades en gabinete y en campo. Las primeras incluyen, una vez más, la búsqueda, lectura y ordenamiento de fuentes secundarias, tales como literatura, sitios web y material audiovisual. Una vez que se identificaron los sitios claves del ramal, se procedió, mediante el trabajo de campo, a una constatación de su localización y forma de acceso, uso actual, estado de conservación y otros aspectos derivados de la observación participante. Estas actividades permitieron identificar los componentes de la oferta turística del área del ramal.

Una vez delineada, a través de una actitud propositiva, una posible oferta de circuitos se procedió a dar cumplimiento al objetivo específico referido a un estudio preliminar de demanda potencial, lo que se realizó a través de entrevistas semiestructuradas a informantes calificados, los que fueron seleccionados en virtud de su relación con aspectos claves del tema de la investigación, quienes aceptaron ser entrevistados y que sus nombres sean mencionados en la tesis. La modalidad y condiciones de las entrevistas se explicitan en el capítulo correspondiente. De modo de verificar la aceptación de la propuesta por parte de una demanda potencial, se procedió a realizar una encuesta online consistente en un muestreo no probabilístico por conveniencia, dado que se realizó en base a la selección de individuos accesibles para la investigación y no se consideró seleccionar una muestra que represente a toda la población. Se tuvieron en cuenta aspectos éticos, tales como el consentimiento informado, protegiendo la decisión autónoma y la identidad de las personas que respondieron y brindando la información acerca de los objetivos del trabajo.

Una vez verificada la oferta y la demanda potencial, se procedió a una evaluación de la propuesta a través de una matriz que tuviera en cuenta fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, lo que dio lugar a elaborar las conclusiones del trabajo.

CAPITULO 1. MARCO CONCEPTUAL

El propósito de este capítulo consiste en indagar acerca de los conceptos fundamentales sobre los que se basa la tesis. Para ello, se entiende que los conceptos clave, en el marco del problema que da origen a la tesis, son turismo de proximidad, patrimonio ferroviario y su relación con el turismo.

1.1. Turismo de proximidad

Para definir al turismo de proximidad, frecuentemente denominado también de cercanías, sería posible partir del concepto de turismo en general, que, según la Organización Mundial del Turismo es 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. El turismo de proximidad supone, desde una perspectiva geográfica, el traslado a un lugar cercano o dentro del entorno habitual por donde una persona se moviliza (Daviña Núñez, 2021).

Uno de los problemas que surgen para definir, desde un enfoque científico, al turismo de proximidad, es, tal como lo reconocen Díaz Soria y Llurdes (2013), “la ausencia de un fondo bibliográfico lo bastante amplio que sirva para apoyar, de entrada, una reflexión teórica consistente”. Si bien se puede verificar, en las fuentes consultadas, que se trata de la práctica de visita a lugares no alejados de los centros emisores, los autores reflexionan también acerca de qué se debe entender por “proximidad”.

Para algunos autores (Boschma, 2005; Díaz Soria, 2013), el turismo de proximidad, como concepto, es cercano a otros ya existentes, como el turismo local, el turismo autóctono, el turismo de interior o el turismo doméstico. Estos pueden confundirse con el turismo de proximidad cuando éste se refiere al sentido geográfico de la proximidad, a aquella que se mide en kilómetros, a aquel destino que uno visita y que se encuentra a poca distancia del lugar de residencia habitual. Vinculado a este enfoque, encontramos el turismo lento o “slow tourism” (Izcara y Cañada, 2020a), donde lo principal no es llegar a un cierto destino y disfrutar de manera banal los atractivos que en ese lugar se encuentran, sino que quizás se le da más importancia al recorrido de ida y de vuelta y en vivenciar los aspectos naturales y paisajísticos de otra manera.

Tal como afirma Díaz Soria (2013), muchas veces las personas valoran más en cuestiones turísticas los lugares más lejanos, desconociendo los territorios más cercanos, lo que se debe al ideal de turismo creado en parte por la globalización y el marketing turístico. Paralelamente al de la globalización, el concepto de proximidad ha ido ganando importancia en la última década en estudios que, más allá de analizar sus efectos en la realidad, buscan antes que nada su definición. Y es que este concepto es lo suficientemente complejo como para merecer una breve reflexión puesto que

incorpora una dimensión física espacial y otra más abstracta no espacial (Boschma, 2005).

Según Torr  (2004, citado por Díaz Soria y Llu des, 2013), la proximidad puede ser geográfica y organizativa, expresándose la primera en términos de distancia mientras que la segunda lo haría en términos de similitud, lo que respectivamente también podría asimilarse, a efectos de una “cercanía conceptual”, al entorno cercano y el familiar.

También es acertado decir que el turismo de proximidad está íntimamente relacionado con la visita a la ruralidad, dado que la emisión de visitantes generalmente se da desde una urbe a un pueblo o suburbio más tranquilo. Desde una perspectiva de temporalidad, el turismo de proximidad implica viajes cortos en tiempo, descartando viajes en avión ya que rompería con la variable de transición ecológica. Por eso el turismo de proximidad se encuentra frecuentemente ligado con el uso de vehículos que no usen hidrocarburos o que el uso de combustibles fósiles sea el mínimo e indispensable como traslados cortos en autobús o automóvil, o el uso de la bicicleta o, inclusive, las caminatas.

La idea de transformar el turismo desde la proximidad fue un debate puesto en agenda en muchos organismos especializados en la investigación turística, como es el caso de la Editorial Alba Sud de Cataluña, que aborda el tema del turismo de proximidad desde cuatro ámbitos temáticos como la cultura, la naturaleza, el territorio y la economía social y solidaria (Izcarra y Cañada, 2013). A la vez, varias características del turismo de proximidad se encuentran relacionadas con el concepto de turismo sustentable, entre ellas, que el turismo de proximidad implica un impacto ambiental reducido, conlleva a un desarrollo de las economías locales, se evita la masificación de los destinos más populares y es económicamente accesible.

La situación sanitaria generada por la pandemia COVID-19 alentó, una vez que las restricciones fueron menos estrictas, las salidas sin alejarse demasiado de los lugares de residencia habitual y puso en evidencia la existencia de recursos culturales y naturales que, muchas veces, habían pasado inadvertidos en la promoción de diversas regiones. De ahí que muchas personas buscaron visitar pueblos y lugares en las proximidades de su residencia habitual, buscando pequeñas realidades inexploradas sin alejarse demasiado. Una tendencia confirmada por una encuesta realizada por Tripadvisor en marzo de 2021 mostró que el 21% de los encuestados quería mantenerse en una zona no muy lejos de su residencia habitual y el 33% viajaría hacia metas más distantes a más de 90 minutos de su casa.

Diarios y revistas especializados en el tema tomaron al turismo de proximidad como una alternativa en momentos de pandemia y crisis de la actividad. Entre ellos, el diario ámbito Financiero (2021) que informaba acerca de la problemática de la pandemia en

convivencia con la actividad turística, afirmando que algunas provincias reactivaron la actividad en principio con turistas de su misma provincia, como es el caso de Misiones abriendo las puertas del parque Nacional Iguazú.

1.2. El patrimonio ferroviario

Para identificar y definir el patrimonio ferroviario es necesario incluirlo en el marco del patrimonio cultural y, más precisamente, como un componente del llamado patrimonio industrial. De las muchas definiciones posibles de patrimonio cultural, se toma la propuesta por la UNESCO (Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura), que expresa:

El patrimonio cultural, en su más amplio sentido, 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. Es importante reconocer que abarca no sólo el patrimonio material, sino también el patrimonio natural e inmaterial. Como se señala en “Nuestra diversidad creativa”, esos recursos son una “riqueza frágil”, y como tal requieren políticas y modelos de desarrollo que preserven y respeten su diversidad y su singularidad, ya que una vez perdidos no son recuperables (UNESCO, s/f: 1).

Uno de los cambios más importantes en el campo del patrimonio cultural es la ampliación del concepto, que pasó de los grandes monumentos históricos provenientes del pasado a incluir sitios modestos, asentamientos industriales, paisajes y una serie de manifestaciones inmateriales, como la música o la gastronomía típicas de una determinada cultura (Conti, 2010 b: 2).

En el marco del patrimonio cultural, el patrimonio industrial es definido por el Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial (TICCIH) como “los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico” y especifica que incluye no solo los espacios, maquinarias y otros elementos vinculados con la producción industrial, la energía o el transporte, sino también “los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación”. Especifica, además, que el período histórico de principal interés se extiende desde el principio de la Revolución Industrial, la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la actualidad, si bien también se estudian sus raíces preindustriales y protoindustriales anteriores (TICCIH, 2003). Entre los componentes del patrimonio industrial ocupa un lugar destacado todo lo relacionado con el ferrocarril, un medio de transporte surgido en el siglo XIX, en plena Revolución Industrial, que significó un cambio rotundo en la forma de transportar seres humanos y mercaderías en el ámbito global. En este marco, el patrimonio ferroviario representa al conjunto de bienes relacionados con la industria ferroviaria que tienen algún valor

cultural, lo que incluye estaciones, así como otros tipos de instalaciones, como talleres, depósitos, tanques de agua, señalización, tendidos de vías, puentes y viaductos.

Dado que Gran Bretaña es la cuna de la Revolución Industrial, es allí donde se dieron los primeros pasos para el reconocimiento, la valoración y la protección de un patrimonio industrial, incluyendo al ferroviario. Como en otros tipos o categoría patrimoniales, su definición e identificación partió del trabajo de investigación por parte de historiadores, para, una vez establecidos los valores a que se hace referencia más arriba, proceder a la protección y la gestión que asegure su conservación.

En el campo de la historia de la arquitectura y el urbanismo, se produjo un reconocimiento de los aportes de la Revolución Industrial, desarrollada entre la mitad del siglo XVIII y el XX, a la ruptura con toda la tradición anterior y al surgimiento de nuevos materiales y técnicas de construcción y también de nuevos temas, entre ellos los relacionados con el origen y evolución del ferrocarril. Uno de los estudios pioneros, en este sentido, fue el libro de Sigfried Giedion, *Espacio, tiempo y arquitectura*, cuya primera edición es del año 1941. Estos estudios fueron retomados años después por otros autores, aunque no estaban orientados a una visión patrimonial sino histórica. En 1956, la revista inglesa *Architectural Review* publicó un número con el título “La tradición funcional”, en el que presentaba una serie de edificios correspondientes al primer período industrial, en los que los editores proponían una tradición ligada a una identidad cultural específica del país. Se trataba de edificios modestos, como fábricas, molinos, estaciones ferroviarias y depósitos, construidos en ladrillo y con uso de estructuras metálicas (Conti, 2017).

En el campo específico del patrimonio cultural, la Carta internacional para la conservación y la restauración de los monumentos y los sitios, conocida como Carta de Venecia (1964) ampliaba la definición de monumentos diciendo que el concepto se refiere “no solo a las grandes creaciones sino también a obras modestas que han adquirido, con el tiempo, un significado cultural”, con lo cual abría el camino para que edificios como los mencionados en el párrafo anterior se consideraran en el campo patrimonial.

A principios de la década de 1970 se creó la *Association for Industrial Archaeology*, primera organización dedicada al estudio y la preservación del patrimonio industrial británico. Además de instituciones similares surgidas en otros ámbitos nacionales, en 1978 se fundó el ya mencionado TICCIH, con la misión de estudiar, inventariar, conservar y difundir el patrimonio industrial, una organización que cuenta con comités nacionales en varios países del mundo. Desde su establecimiento, TICCIH jugaría un papel fundamental en la preservación del patrimonio industrial, adoptando una Carta en 2003 en la que se establecen definiciones y procedimientos para su protección, conservación y presentación. En 2011, TICCIH e ICOMOS (Consejo Internacional de

Monumentos y Sitios) adoptaron un documento conjunto orientado a la conservación de sitios, construcciones, áreas y paisajes del patrimonio industrial (Conti, 2017).

Todo esto abrió el camino para que, paulatinamente, en varios países del mundo comenzaran campañas de identificación, valoración y protección del patrimonio industrial, incluyendo el ferroviario. Desde la década de 1980, varios sitios industriales, entre ellos los vinculados con el ferrocarril, fueron inscriptos en la Lista del Patrimonio Mundial de la UNESCO; dado que la Revolución Industrial tuvo un impacto en los medios de transporte, de los que el ferrocarril es el símbolo por excelencia, algunas líneas ferroviarias están inscritas en la Lista en función de los logros técnicos que expresan, como los ferrocarriles de montaña de la India, el Raethian, entre Italia y Suiza y el Semmering en Austria (Sitio web del Centro de Patrimonio Mundial de la UNESCO, 2021).

En relación con el patrimonio ferroviario argentino, es relevante hacer referencia a la llegada del ferrocarril al país, que marcó un antes y un después en los paradigmas de desarrollo, velocidad y en la industria argentina. Grandes complejos ferroviarios fueron establecidos por parte de compañías inglesas a partir del año 1857 (Salerno, 2008). Las grandes naves y edificios, construidos en los primeros años del tren, muestran la influencia de la arquitectura funcionalista inglesa y francesa, caracterizada por el espesor de los muros, la altura de los tinglados, la presencia de techos transparentes que facilitaban el ingreso de la luz y permitían realizar las maniobras de mecánica y movimiento de locomotoras; también puede verse estas influencias en los arcos de medio punto que cubren los ventanales de los tinglados (Sainz, 1997).

A nivel social, es posible afirmar que la estación le quitó centralidad y protagonismo a la plaza principal de los pueblos y ciudades, lo cual modificó los espacios de las distintas ciudades y pueblos donde se asentó el ferrocarril, aunque también en muchos casos las vías dividieron a las ciudades en dos. La estación del ferrocarril replicaba una tipología arquitectónica consolidada en sus aspectos funcionales, albergaba pasajeros, oficinas de mensajerías, despacho de encomiendas y la vivienda del jefe de estación (Bertone, 2010). El tendido de líneas ferroviarias generó, además, que muchos pueblos se formaron y estructuraron en torno a los enclaves ferroviarios.

En cuanto a la valoración del patrimonio industrial en el país, incluyendo al ferroviario, los primeros estudios datan de la década de 1960, sobre todo con una obra pionera, *La arquitectura de la Revolución Industrial*, de Jorge Gazaneo y Mabel M. Scarone, publicado en 1966. En un breve ensayo, los autores procedían a identificar algunos de los principales componentes de ese tipo de patrimonio en el país. La obra fue seguida por una segunda parte, *Revolución Industrial y equipamiento urbano*, publicada un año más tarde. A partir de la década de 1970, se multiplicaron los estudios parciales acerca del patrimonio ferroviario, lo que alcanzó una dimensión nacional con las publicaciones

de Jorge Tartarini, entre las que destaca *Arquitectura ferroviaria*, publicado en 2000 (Conti, 2017).

Varios espacios ferroviarios en Argentina fueron declarados bienes de interés histórico nacional, como por ejemplo los talleres ferroviarios de Remedios de Escalada, en el sur del Gran Buenos Aires, donde pueden encontrarse locomotoras, vagones y maquinarias. La mayoría de estos lugares son administrados por distintas ONG que se encargan del cuidado y mantenimiento de estos recintos. En el Complejo Museográfico de Luján puede encontrarse “La Porteña”, locomotora que traccionó el primer tren en Buenos Aires, que pertenecía al Ferrocarril Oeste y fue traída de Inglaterra en 1857, la cual representa un patrimonio de la modernidad industrial ferroviaria Argentina.

Otro espacio museográfico muy importante para conocer la historia del ferrocarril en Argentina es el Museo Nacional Ferroviario “Raúl Scalabrini Ortiz”, fundado en 1971, que brinda a los visitantes recorridos en varios idiomas. Posee una gran cantidad de objetos y mobiliario histórico, algunos de 160 años de antigüedad. Sus instalaciones fueron completamente renovadas entre los años 2017 y 2019, cuando se modernizó la sala existente y se añadió un entresuelo de gran amplitud que, además de aumentar su capacidad, mejoró notablemente la experiencia de los visitantes con una mejor distribución de las piezas. Pueden encontrarse también antiguas locomotoras a vapor fabricadas en Inglaterra. El complejo se emplaza sobre lo que fue el sector de cargas de la estación de Retiro perteneciente al Ferrocarril Mitre, convertido ahora en museo (Sitio Web Oficial).

Las estaciones de Retiro y Constitución son ejemplos de las grandes terminales construidas entre fines del siglo XIX y principios del XX y están declaradas Monumento Histórico Nacional. El concepto de terminales hace referencia a que funcionaban como destino final de los ramales que iban al interior del país con la finalidad de transportar la producción agrícola al puerto, coincidente con el modelo agroexportador. El patrimonio ferroviario simboliza una época en donde las relaciones con Inglaterra eran más que nada extractivistas; también representa un legado histórico para el pueblo argentino y constituye un acervo cultural en torno al tren que fue muy arraigado en varios pueblos del interior del país (Dillon, 2010).

Como aseveración personal, es posible afirmar que al trabajador ferroviario se lo relaciona generalmente con la cultura del trabajo, con un periodo de la historia del país con un gran sentido de industrialización y desarrollo, con una Argentina que era considerada una de las potencias mundiales por su gran producción agrícola-ganadera. Es por eso que todo lo relacionado con los trenes es visto con una cierta nostalgia industrial y el turismo ferroviario forma parte del turismo industrial de los que buscan un viaje nostálgico.

En lo que concierne a principios conceptuales aplicados en la actualidad, el principal documento es el elaborado conjuntamente por ICOMOS y por TICCHI en 2011, referido a la conservación de sitios, estructuras, áreas y paisajes industriales, que retoma y amplía conceptos de la Carta de TICCIH de 2003. El documento incluye una definición de patrimonio industrial, que en términos generales indica que se trata de “sitios, estructuras, complejos, áreas y paisajes, así como la maquinaria relacionada, objetos o documentos que proporcionen evidencia de procesos industriales pasados o en curso de producción, extracción de materias primas, su transformación en bienes, y la infraestructura energética y de transporte complementaria”. Indica además que puede incluir elementos intangibles como “conocimientos técnicos, la organización del trabajo y de los trabajadores, y el complejo legado social y cultural que dio forma la vida de las comunidades y trajo importantes cambios organizativos en sociedades enteras y el mundo en general” (ICOMOS-TICCIH, 2011).

El documento especifica además que “el patrimonio industrial es muy vulnerable y a menudo se encuentra en riesgo por falta de conciencia, documentación, reconocimiento o protección”, aunque propone que “al extender el ciclo de vida de estructuras existentes... la conservación del patrimonio industrial construido puede contribuir al logro de los objetivos de sostenibilidad, desarrollo a nivel local, nacional e internacional” (ICOMOS-TICCHI, 2011). En términos generales, el documento propone cuatro instancias principales en lo que se refiere al tratamiento de este patrimonio: documentar y comprender, asegurar la efectiva conservación y protección, conservar y mantener y, finalmente, presentar y comunicar los valores. El documento incluye también algunas consideraciones acerca de la visita a los sitios industriales, que serán presentados en la sección siguiente de este capítulo.

1.3. Patrimonio ferroviario y turismo.

Para abordar el tema, es importante definir el concepto de turismo, actividad a la que el patrimonio está íntimamente ligada. Según la Organización Mundial del Turismo, “son las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual durante un período de tiempo inferior a un año, con fines de ocio, negocios u otros” (OMT, 1980). Ahora bien, el turismo depende de atractivos patrimoniales como motivación para que el turista se traslade a un determinado lugar; en cierta medida, es el patrimonio el que le da un salto de calidad al destino y su impronta.

En lo que concierne a ferrocarril como medio de transporte, es importante señalar que su aparición en el siglo XIX promovió el desarrollo del turismo; primero en Inglaterra y luego en otros países de Europa y del resto del mundo, el ferrocarril permitió por primera vez trasladar a las personas y los bienes de un lugar a otro de una manera mucho más rápida y eficiente (Cabanés y González Sanz, 2009). A mediados del siglo XIX, con la invención de la máquina a vapor en Inglaterra, era posible dirigirse de las grandes

ciudades a los centros de verano como Bristol, Eastbourn, Dover, Black Pool y Brighton entre otros. Fue así como Thomas Cook en 1841 organizó los primeros paquetes que incluían el traslado en tren y la estadía en algún hotel Ritz (Galvao, 2010).

En el siglo XX, luego de muchos años de desenvolvimiento del tren como uno de los principales medios de transporte, apareció un nuevo tipo de turista aficionado al ferrocarril. El turismo ferroviario es definido como una subcategoría del turismo industrial establecido en la época moderna, que impulsa a los ferroaficionados a visitar viejas estaciones o fábricas antiguas con un cierto sentido nostálgico de la revolución industrial (Martins y Vieira, 2006).

Desde que el tren empezó a competir y aun disminuir su importancia frente al transporte automotor y el aéreo, aparecieron los aficionados a los trenes y ramales que ya no se encuentran en uso. Aquí se incorpora el concepto de patrimonio ferroviario, ya que es el turista el que valoriza y da relevancia al patrimonio o atractivo de un lugar. Por lo general, tales motivaciones están vinculadas al hecho de que en el lugar de destino existen ciertos atractivos, naturales o culturales, que la persona que se desplaza no encuentra en su lugar de residencia habitual. Estos atractivos dan origen, a su vez, a diversas modalidades de turismo (Conti y Cravero Igarza, 2010).

Tal como expresa la Carta Internacional de Turismo Cultural del ICOMOS, el turismo debería aportar beneficios a la comunidad anfitriona y proporcionar importantes medios y motivaciones para cuidar y mantener su patrimonio y sus tradiciones vivas. Con el compromiso y la cooperación entre los representantes locales, los conservacionistas, los operadores turísticos, los propietarios, los responsables políticos, los responsables de elaborar planes nacionales de desarrollo y los gestores de los sitios, se puede llegar a una industria sostenible del turismo y aumentar la protección sobre los recursos del patrimonio en beneficio de las futuras generaciones (ICOMOS, 1999).

Dicha actividad puede ser vista como un dinamizador de las pequeñas poblaciones, en las que el turismo sostenible se manifiesta como una oportunidad para el ámbito local, ya que combina dinámicamente recursos endógenos y exógenos, que correctamente integrados se proponen como catálogo de beneficios sociales, económicos, ambientales y culturales. El respeto al medioambiente y la cultura local, unidos al consenso y al concierto social pueden dar lugar a que el desarrollo sostenible sea factible a medio y largo plazo (López López, 2010). Otro estudio interesante tiene que ver con el fortalecimiento de los lazos patrimoniales, ya que se requiere una política que haga partícipe a la comunidad local y a los visitantes que toman contacto con el patrimonio, para que en ambos casos haya una apropiación de los valores del objeto (Zingoni, 2010). El papel que cumple la gestión patrimonial es primordial y exige el establecimiento de una planificación flexible y participativa, que se adapte a los

requerimientos de una sociedad cambiante en cuanto a gustos, modas y preferencias (Pinassi, 2014).

Para que el patrimonio pueda tener un uso turístico es ineludible planificar no solo este uso sino garantizar previamente la conservación, el estudio y la valorización del mismo, permitiendo su proyección futura y garantizando su disfrute para la comunidad local". (Tresserras, 2005). Ahora bien, para que un bien o sitio patrimonial sea aprovechado debe pasar por un proceso de transformación en lo que a su entorno se refiere; para esto es necesario que al recurso se le incorpore accesibilidad, servicios públicos, oferta de servicios privados y que exista un marco legal que sustente el desarrollo sostenible del destino.

El ya mencionado documento conjunto de ICOMOS y TICCHI, del año 2011, incluye algunas consideraciones acerca de la visita a los sitios industriales, reconociendo que "el patrimonio industrial es fuente de aprendizaje que necesita ser comunicado en sus múltiples dimensiones. Ilustra aspectos importantes de la historia local, nacional e internacional e interacciones a lo largo de tiempos y culturas". Especifica que se deben desarrollar itinerarios "como medio para crear conciencia y aprecio por el patrimonio industrial" y, siempre que sea posible, las instituciones relacionadas con la investigación y la conservación del patrimonio deben ser empoderadas para utilizar esos sitios como instalaciones educativas para el público en general, los profesionales y las comunidades (ICOMOS-TICCHI, 2011).

1.3 Circuitos turísticos, senderos verdes y cicloturismo

La propuesta general de esta tesis no se basa, estrictamente, en el uso de la bicicleta para la visita a los enclaves ferroviarios del ramal tomado como caso de estudio. De todos modos, dado que se ha constatado, a partir de fuentes secundarias de información y de la experiencia personal del tesista, que el área de estudio es un destino importante para el cicloturismo desde la ciudad de La Plata y alrededores, se considera que, eventualmente, parte del tendido de vías existente y sin uso podrían convertirse en las denominadas vías o senderos verdes. Por tal motivo, se considera oportuno incorporar una sección sobre el tema en el capítulo dedicado al marco conceptual del trabajo de investigación.

Los circuitos turísticos son un cúmulo de espacios territoriales que forman una misma oferta de bienes y servicios turísticos; se trata de un recorrido circular que parte de un centro emisor o receptor y que cuenta con atractivos y facilidades a lo largo de su ruta. También se entiende por circuito turístico aquel recorrido turístico con regreso al mismo lugar, sin pasar dos veces por el mismo sitio (Calderón & Godínez, 2009). En el diseño de un circuito turístico se deben seleccionar los mejores elementos. El diseño no puede ser fruto del azar; han de tomarse en cuenta precios, costos, estado de las vías de comunicación, sitios y calidad del alojamiento y la comida, así como los detalles

referentes a la logística, también horas de salida y llegada del circuito, selección de los sitios que han de conformar el itinerario y cualquier otro detalle que ayude a ofrecer al turista una programación variada, dinámica e interesante (Chan, 2005).

Los circuitos pueden estar constituidos, por las denominadas Vías Verdes, antiguos trazados ferroviarios en desuso, acondicionados como infraestructuras para desplazamientos no motorizados. La falta de pendientes debido a su origen ferroviario las dota de especiales cualidades, como máxima accesibilidad, facilidad y seguridad (Aycart Luengo, 2006).

Un sendero verde representa un camino a través de paisajes naturales siguiendo caminos bien marcados y señalizados; generalmente su recorrido se encuentra estructurado en torno a alguna temática, como por ejemplo el camino de Santiago de Compostela en España, relacionado con lo religioso. Se caracterizan por ser utilizados por medios de transporte amigables con el medioambiente como la bicicleta o también son recorridos a pie. La mayoría de los senderos verdes que se encuentran en Europa fueron establecidos en lugares donde pasaba alguna línea ferroviaria; las estaciones se convirtieron en hoteles, oficinas de turismo, bares y museos.

En este tipo de recorridos turísticos se le da especial énfasis a la señalética, ya que generalmente están bien utilizadas las carteleras de ubicación y de recorrido a distintas rutas. La señalética de por sí es un factor muy importante de los destinos turísticos para el traslado y ubicación del turista. La comunicación señalética es efecto de la movilidad social, la señalética es una disciplina técnica que se aplica a la morfología espacial, su finalidad es la información, la cual se quiere inequívoca e instantánea, su funcionamiento implica la interacción automática de mensajes visuales. Su sistema comunicacional se compone de un tema universal de señales y signos. Su estrategia comunicacional es la distribución lógica de mensajes fijos o estáticos, dispuestos a la atención voluntaria y selectiva del usuario en aquellos puntos clave del espacio. Su lenguaje no es discursivo y evita toda retórica visual (Costa, 1989)

En la mayoría de los países donde los senderos verdes a través de ramales ferroviarios se desenvuelven, lo hacen mediante el cicloturismo, es decir, una forma de desplazamiento en la que el medio de transporte principal es la bicicleta. El cicloturismo puede ser definido como aquel desplazamiento en bicicleta de un lugar a otro realizado por motivos recreacionales, suponiendo un desplazamiento distante del lugar de residencia (Weston, 2012). De hecho, las estaciones del ramal a Pipinas son visitadas por cientos de ciclistas que llegan desde La Plata y el conurbano bonaerense.

Según Weston (2012), algunas características del cicloturismo son:

- La duración puede oscilar entre uno y varios días.
- Es una práctica de carácter no competitivo.
- El viaje es la motivación principal.

- Se desarrolla dentro de un contexto activo y deportivo.
- Representa una forma de ocio y entretenimiento.

Ahora bien, existen cuatro tipos de clasificación en lo que a cicloturismo se refiere, como afirma Mató y Troyano (2014):

- “Vacaciones en bicicleta o cicloturismo de alforjas”: en la que la duración del viaje incluye una noche o más fuera del domicilio habitual del turista. La principal motivación y objetivo de la actividad vacacional es la práctica del ciclismo pudiendo considerarse que representa al cicloturista en sentido estricto.
- “Ciclismo en vacaciones”: En esta categoría la práctica ciclista forma parte de las vacaciones del turista, pero no se considera la actividad principal. Incluye desplazamientos en bicicleta desde el lugar del alojamiento o desde cualquier otra ubicación.
- “Excursiones en bicicleta de un día”: Esta modalidad consiste en la realización de paseos en bicicleta con una duración superior a 3 horas desde el domicilio habitual realizados por motivos recreativos o de ocio.
- El “ciclismo deportivo o recreativo” es el realizado por el ciclista que emplea un equipamiento específico realizando desplazamientos en una jornada con distancias relativamente elevadas, normalmente superiores a 50 kilómetros. Esta modalidad la integran el ciclismo practicado en carreteras convencionales como aquel que se realiza en zonas de montaña. En ambos casos, queda excluido el ciclismo de competición.

CAPITULO 2. PRESENTACION DEL CASO DE ESTUDIO

En este capítulo se procede a la presentación del caso de estudio seleccionado para el desarrollo de esta tesis, el ramal ferroviario La Plata – Magdalena – Pipinas. Tal como se afirmó en la Introducción, la selección de este caso responde al hecho de, por su patrimonio, su fácil accesibilidad desde la ciudad de La Plata, considerada como principal centro emisor, y las alternativas de uso que permite se erige en un recurso importante para fomentar el turismo de proximidad. De modo de brindar un marco al origen y devenir del ramal, el capítulo incluye una descripción sintética del devenir del ferrocarril en el país.

2.1. El ferrocarril en Argentina

Si bien las primeras experiencias de incorporación del ferrocarril en el país fueron encaradas por el gobierno de la provincia de Buenos Aires, la mayoría de los primeros ramales ferroviarios fueron establecidos por compañías inglesas y francesas, siguiendo la lógica del modelo agroexportador; el tren funcionaba como un nexo entre las zonas productivas, especialmente de agricultura y ganadería, con los puertos de Buenos Aires y Rosario. En tal sentido, el tendido ferroviario fue, en gran parte, estructurado en torno a establecer un comunicador entre los centros productivos más importantes de la Nación y los puertos comerciales de mayor trabajo agroexportador (Casco, 2006).

Argentina no estableció una política ferroviaria bien definida, debido a que la mayoría de los capitales nacionales no intervinieron en la formación de empresas ferroviarias. La inversión estuvo a cargo de capitales privados ingleses, los cuales exigían libertad de acción, siguiendo el modelo de políticas ferroviarias de aquel país, pero con una combinación con el modelo francés, en que cada empresa se ocupaba de una región del país para evitar conflictos de competencia (González, 2003).

El primer ramal unió, en 1857, la estación El Parque (donde hoy se encuentra el Teatro Colón en la ciudad de Buenos Aires) con Floresta, que en ese momento estaba fuera de los límites de la ciudad. Se trata del primer tramo de lo que sería el Ferrocarril del Oeste, que, unos años después, trasladó la estación cabecera a Once. En tres años, el gobierno de la provincia de Buenos Aires había construido diez kilómetros de vías; para 1860 eran 36 km y, seis años más tarde, el ramal ya llegaba hasta Chivilcoy. A este progreso infraestructural se había sumado, desde 1858, la primera locomotora a vapor. En 1870 ya había 722 km de vías y entre 1870 y 1914 se construyó la mayor parte de la red ferroviaria argentina, que, en 1900, red llegaba a los 16.000 km (Scalabrini Ortiz, 1958).

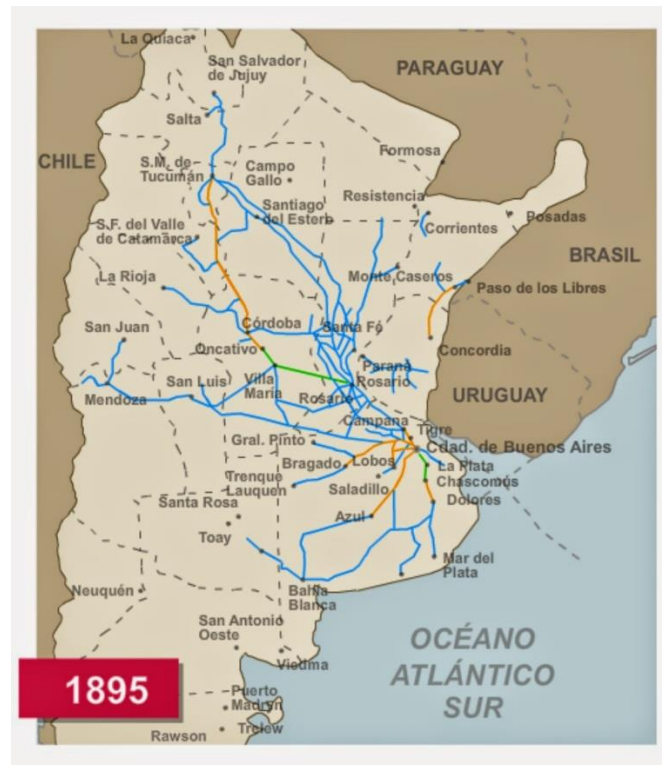


Fig. 1. Red ferroviaria en Argentina en 1914

Fuente: [FERROAFICIONADOS ESTACION KM. 29 \(GLEW\): Red ferroviaria argentina, 1870-1946](#)

A partir de 1870, el Estado nacional comenzó a impulsar las inversiones de compañías extranjeras para desarrollar el ferrocarril. Dicha acción fue puesta en funcionamiento mediante subsidios a las compañías ferroviarias, exenciones impositivas y la venta de las tierras linderas a las vías del ferrocarril, donde una legua (4,8 Km) de cada lado de las vías les pertenecía a las compañías ferroviarias extranjeras (Solanas, 2008).

Desde las últimas décadas del siglo XIX, el gobierno impulsaba la inmigración y el poblamiento de un territorio que, hasta el momento, tenía una densidad poblacional muy baja para el tamaño del país. A tal fin, el Congreso Nacional sancionó varias leyes que intentaban atraer inmigrantes europeos para poblar el extenso territorio, a cambio de múltiples beneficios originados en la radicación en el país. En plena época agroexportadora, el ferrocarril desempeñó un rol fundamental, al permitir que los inmigrantes llegaran hasta las diferentes zonas del país, se radicaran allí y comenzaran a producir (Escribano, 2008). Por otra parte, además de estaciones en ciudades existentes, surgieron, en todo el territorio nacional, y especialmente en la región de la pampa húmeda, una serie de pueblos que tenían como elemento central la estación, en algunas ocasiones con depósitos o talleres anexos.

La red ferroviaria fue creciendo increíblemente pero no de manera planificada, sino que la mayoría de las líneas tenían como destino el puerto de Buenos Aires y, luego, otros, como Rosario o Ingeniero White. Esto puede verse en los mapas ferroviarios, donde la mayor cantidad de vías se encuentra concentrada en la zona central del país, formando

una especie de embudo que tiene como punto de convergencia el puerto de la ciudad capital (González, 2003). Una característica del sistema ferroviario en Latinoamérica era que cada país tenía una trocha distinta, lo que perjudicaba el comercio regional entre los países. También dentro del territorio había cuatro tipos de trochas: ancha (1,676 m), media (1,455 m), angosta (1 m) y métrica o industrial (75 cm).

En el año 1908, nacen los ferrocarriles de fomento, por medio de la Ley 5.559, que establecía que el estado nacional debía construir y desarrollar ferrocarriles entre Puerto San Antonio (Rio Negro) a Bariloche, Puerto Deseado hasta empalmar con la línea a Bariloche, Puerto Barranqueras hasta empalmar con el Ferrocarril Central Norte y Formosa a Embarcación. Nacen así los primeros ferrocarriles administrados por el Estado y comienza en el país una industria nacional que impulsó la conexión de regiones que hasta el momento los ferrocarriles ingleses no ocupaban (Salerno, 2008).

La finalidad de la Ley era desarrollar regiones del país poco pobladas, para lo cual establecía la construcción de ferrocarriles, canales y obras de riego para, de esta manera, valorizar la tierra y poder venderla a un buen precio a los productores privados. (González, 2003). En 1914, con el estallido de la Primera Guerra Mundial, se detuvo el crecimiento del tendido ferroviario en el país debido a la caída de las exportaciones agrícolas a los países europeos; esta situación también provocó una crisis del combustible del carbón, ya que la mayor parte era usada para los buques destinados a la guerra (Scalabrini Ortiz, 1958).

En 1923, ya pasada la guerra, el presidente Alvear envió al Congreso un plan general de construcciones ferroviarias basado en tres regiones principales: Líneas Mediterráneas, Líneas Mesopotámicas y Líneas Patagónicas. Este proyecto aumentó el tendido ferroviario a 36.000 kilómetros para 1928, pero empezando a coexistir con las carreteras. Después del golpe de estado del año 1930 que derrocó a Hipólito Irigoyen, el General Uriburu planteó una política económica corporativista que se vio perjudicada por los coletazos de la crisis internacional de 1929, lo que estancó algunos años la economía. Unos años después, durante la presidencia de Agustín P. Justo, los kilómetros de vías llegaban a 41.000 entre estatales y privados. Es en este gobierno, en el que se firmó el tratado Roca-Runciman, que constaba en la reducción del precio de las exportaciones de carne a Gran Bretaña y el requisito de que los frigoríficos solo podían ser de bandera inglesa, esta industria necesitaba del tren para transportar el ganado a los mataderos y frigoríficos ingleses (Scalabrini Ortiz, 1958).

En 1939 comenzó la Segunda Guerra Mundial, lo que perjudicó la productividad de las líneas ferroviarias administradas por los ingleses, consecuencia de la escasez de carbón y la caída del comercio exterior. Las compañías ferroviarias se volvieron deficientes, lo que provocó el cierre de algunos ramales improductivos, lo cual redujo el número de trenes en circulación, situación a la que también contribuyó la competencia creciente

con el transporte automotor. Con la llegada de Juan Domingo Perón al gobierno nacional, se nacionalizaron los servicios públicos, los depósitos bancarios y el comercio exterior, con lo que nacieron Ferrocarriles Argentinos. Al finalizar la Segunda Guerra Mundial, Gran Bretaña le debía a la Argentina 2000 millones de pesos y la deuda fue canjeada por todos los ferrocarriles; así se compraron los ramales que pertenecían a las compañías inglesas. Tras varias negociaciones, el gobierno de Perón logró comprar todas las propiedades ferroviarias, incluyendo las vías y las leguas que rodeaban a los ramales, por una módica suma de un poco más de dos mil millones de pesos de la época (Solanas 2008). Comenzó así una nueva época del ferrocarril argentino, que, para 1954, tenía una extensión de más de 50.000 kilómetros de vías, alcanzando tiempos récord en los traslados de pasajeros. Además, durante el primer plan quinquenal, se desarrolló la industria nacional para lo cual se crearon escuelas técnicas ferroviarias en todo el país. La política de sustitución de importaciones permitió que se desarrollara la industria ferroviaria en el país, por lo cual se comenzaron a construir vagones, locomotoras y las partes que constituían los ferrocarriles (Solanas, 2008).

En 1958, con la vuelta a la democracia luego del derrocamiento de Perón, asume el poder Arturo Frondizi, quien permitió el ingreso al país de las fábricas de camiones y automóviles provenientes de Estados Unidos, con lo que tomó más impulso el transporte automotor, generando más competencia con el tren. Durante el gobierno de Arturo Frondizi se suprimieron 10.000 kilómetros de vías, tanto de pasajeros como de cargas, proceso que continuó durante las décadas de 1970, 1980 y 1990. A la vez, durante estas décadas aumentó el impulso del transporte automotor en detrimento del ferroviario, a través del impulso a la construcción y mejora de la red vial; por otra parte, el debilitamiento de los sindicatos ferroviarios durante los gobiernos de facto posibilitó el cierre de distintos ramales a nivel nacional sin voz que pueda contradecir las decisiones gubernamentales (Duhalde y Ventrici, 2015).

Una consecuencia de esta paulatina reducción de la red vial activa fue el estancamiento, y aun la decadencia y el despoblamiento, de muchas poblaciones rurales que habían surgido gracias al ferrocarril. Si bien durante la última década se han rehabilitado y mejorado algunos ramales, se estima que en la actualidad el tendido ferroviario cuenta con 18.000 kilómetros (Revista Vial, 2016). Como testigos del período de auge del ferrocarril como medio de transporte y mercadería, quedan, en todo el país, cantidad de estaciones, enclaves ferroviarios y poblados que conforman un testimonio, reconocido en ocasiones como un patrimonio cultural.

El punto de quiebre que marcó rotundamente la aceleración del desguace del sistema ferroviario fue la instauración de la dictadura cívico-militar en 1976; se abrió un período de transformación estructural del patrón de acumulación vigente en las cuatro décadas anteriores, acompañado por una profunda reestructuración del rol del Estado. El

gobierno de facto frenó el desarrollo de la industria e impuso un nuevo modelo basado en la especulación financiera (Duhalde y Ventrici, 2015).

Hoy en día el tendido ferroviario cuenta con solo 18.000 kilómetros; provincias tan extensas como Chubut y Santa Cruz no se encuentran conectadas ni entre ellas ni con Capital Federal. Si bien los ferrocarriles metropolitanos de Buenos Aires han mejorado considerablemente, todavía falta mucho para conectar a todo el país y volver en algún momento a darle al ferrocarril el lugar que debe tener en la logística nacional. Como testigos del período de auge del ferrocarril como medio de transporte y mercadería, quedan, en todo el país, cantidad de estaciones, enclaves ferroviarios y poblados que conforman un testimonio, reconocido en ocasiones como un patrimonio cultural.

2.2. El ramal tomado como caso de estudio: origen y devenir

Luego de la fundación de la ciudad de La Plata en 1882, el tren comenzó a funcionar en la flamante capital provincial por medio de una extensión del ramal del Ferrocarril de Buenos Aires al puerto de la Ensenada, que se había habilitado en 1876. El 30 de agosto de 1887, la locomotora “La Porteñita” llegó a la primera estación de la ciudad, ubicada en Avenida 7 y 50, actual Pasaje Dardo Rocha, lo que implicó que el tren empezó a circular con frecuencia uniendo las capitales nacional y provincial (Domínguez, 2008).

Tal como lo explica Escribano (2008), en este marco ya habían nacido algunas localidades que servían para el transporte de alimentos desde Magdalena hasta Tolosa. El ramal ferroviario surgió en 1887 con el objetivo de conectar la ciudad y su puerto con el área productiva de la región (Cueto Rúa et al., 2015). La vía férrea que unía estas localidades había sido construida por el gobierno provincial y, como no era redituable y el gobierno se encontraba sin fondos, se resolvió vender el tramo que abarcaba desde Rufino de Elizalde hasta Magdalena. El 25 de febrero de 1888 se promulgó la ley que autorizaba al Poder Ejecutivo a enajenar la línea a Magdalena, mediante el aporte privado. En septiembre de 1888 se presentaron los adjudicatarios y solicitaron la aprobación de una línea que, arrancando del kilómetro 42, llegaba a hasta Punta Piedras. En 1889, Juana Hamilton de Groizard, propietaria de una extensión rural al este de La Plata, vendió a la compañía del Ferrocarril Costa Sud, 208.750 metros cuadrados de sus terrenos, permitiendo la construcción de ese ramal que luego constituirá el trayecto que unió por más de sesenta años la estación de Las Pipinas con La Plata y, mediante esta, con Plaza Constitución (Vázquez, 2008).

Con la crisis de 1890 y la venta de los ramales del Ferrocarril Oeste, se dan dos hechos de vital significado en la resolución de esta etapa de la historia del denominado Ferrocarril Costa Sud. La crisis financiera aclaró el panorama con respecto a las concesiones, pues resultando imposible conseguir inversiones, una concesión argentina pasó a valer poco y nada, y los intereses meramente especulativos se disiparon. Por lo

tanto, se empezó a ponderar la rentabilidad inmediata a corto y mediano plazo de los distintos ramales. En cuanto a la venta del Ferrocarril Oeste, en 1888 se vendió el ramal Elizalde - Magdalena, que dio origen a la compañía Ensenada y Costa Sur (Silva, 2017).

El ferrocarril llegó a Pipinas el 13 de diciembre de 1913; las estaciones intermedias fueron construidas por la cesión de tierras de los propietarios de los campos, por lo que algunos de los nombres de las estaciones se deben a estancieros o políticos. Tanto los dueños de los campos como las compañías ferroviarias ganaban con la donación de tierras, ya que para el estanciero aumentaba el valor de la tierra a la vez que mejoraba la capacidad para transportar la producción agrícola y las compañías ferroviarias ganaban tierras alrededor de la vía, por lo cual aumentaba su capital (Silva, 2017).

En total, el ramal llegó a tener 17 estaciones, con un ancho de sus vías de 1,67 metros. Este ramal tenía su origen en Tolosa y transitaban por los parajes de Circunvalación y Rufino de Elizalde; a partir de aquí, un ramal se desglosaba para alcanzar la vía principal del Ferrocarril del Sur a la altura de Lezama, mientras otro continuaba por Arana, Ignacio Correas, Bavio y, tras un nuevo cruce, una línea iba a Arditi y Magdalena, y la otra llegaba a Pipinas, pasando por las localidades de Vieytes, Álvarez Jonte, Las Tahonas, Verónica y Monte Veloz.



Fig. 2. Ramal La Plata – Pipinas

Fuente: <http://delplatatrenes.ar.tripod.com/provincias/pipinas.htm>

Con la nacionalización de los ferrocarriles en 1948, se integró todo el sistema ferroviario nacional. No hubo grandes cambios en las rutas del Costa Sud; la única excepción fue el nuevo ramal a Pinamar, que no se trató de una construcción totalmente nueva, ya que implicó el acondicionamiento de un viejo desvío del ramal a Mar del Plata entre

General Guido y Vivoratá. El Ferrocarril Costa Sud pasó a formar parte de la extensa red del Ferrocarril General Roca, que había incorporado también al tren patagónico. Se incorporaron también en aquella época las locomotoras Diesel, como por ejemplo locomotoras Baldwin, incorporadas entre 1953 y 1954, y la Locomotora CM1 Justicialista (la primera fabricada en nuestro país). La locomotora diésel permitía arrastrar más vagones y, por lo tanto, más carga, debido a la potencia que tienen las locomotoras a gasoil. Actualmente se siguen usando este tipo de locomotoras para transportar carga (Sitio web Ferrocarril Roca). El ramal Tolosa-Pipinas fue relevante en materia turística, ya que a principios de 1900 era posible acceder en tren a los balnearios de la zona de Magdalena y Punta Indio (Revista Todo Trenes, 2008).

A mediados de la década del 1970, luego del golpe militar que derrocó al gobierno de Isabel Perón, se fomentó la llegada empresas de camiones y colectivos y para esto se debió mejorar las rutas de todo el país. Para la región del ramal a Pipinas no fue la excepción, ya que se pavimentaron las rutas 11 y 36. Según lugareños entrevistados en los últimos años del tren, se rompían las vías, las locomotoras y cada tanto había descarrilamientos. Esta sucesión de hechos se debió al abandono estatal, el cual provocó una gran crisis que tornó menos eficiente el transporte por ferrocarril. Paralelo al proceso de desindustrialización que afectaba a muchas zonas del país, entre ellas al conglomerado de La Plata, en 1978 se decidió desactivar varios ramales de la zona como así también el que partía hacia Pipinas y Magdalena. Desde ese momento el tren nunca más volvió a funcionar por estos parajes, con excepción del año 1982, momento de la guerra de Malvinas, donde se usaron estas vías para transportar equipamiento militar hacia La Plata (Escribano, 2008).

Tal como sucedió en otras regiones del país, la supresión del servicio ferroviario condujo a la generación de un acervo ocioso de tendido de vías, edificios y construcciones anexas. Los pueblos o pequeños asentamientos surgidos del ferrocarril corrieron a la vez diferente suerte, ya que en algunos casos quedan en la actualidad prácticamente despoblados. Dado que los poblados, enclaves, estaciones y otros componentes del patrimonio ferroviario son considerados parte de la oferta turística de la propuesta, su descripción se incluye en el capítulo siguiente.

CAPITULO 3. DESCRIPCION DE LA OFERTA

En este capítulo se procede a describir la oferta en que se basa la propuesta de esta tesis, la que incluye tanto los componentes del patrimonio del ramal ferroviario seleccionado como caso de estudio, así como otros recursos culturales y naturales asociados y la infraestructura disponible.

En este sentido, se toma la definición de oferta turística de Socatelli (2013), quien menciona al conjunto de productos y servicios asociados a un determinado espacio geográfico y sociocultural, que tienen por objetivo permitir, facilitar y propiciar el aprovechamiento de los atractivos turísticos de ese lugar. Más allá de los distintos oferentes de productos y servicios, la oferta está formada por todos los componentes del patrimonio turístico de un lugar, el cual está constituido por los atractivos turísticos y la planta turística más la infraestructura y la superestructura que hacen posibles su acceso y funcionamiento (Boullon, 2006).

En lo que concierne a edificios y enclaves ferroviarios, si bien se procede a su descripción desde la estación La Plata, la propuesta pone el acento en sitios fuera del área urbana, por lo que, en estos casos, no se incluyen otros recursos asociados. Por otra parte, buena parte de la información obtenida se basa en la observación directa, por lo que no se procede, en algunos casos, a indicar las fuentes.

3.1. Descripción de los edificios y enclaves ferroviarios del ramal

El Ferrocarril La Plata – Magdalena – Pipinas guarda una infraestructura extraordinaria que da cuenta de la magnitud material, humana y operacional del ferrocarril durante su vida útil. De acuerdo con el director del museo de Verónica, además de los edificios ferroviarios el ramal cuenta con 4 grandes puentes de hierro, los cuales atraviesan arroyos que culminan en el Río de la Plata, y aproximadamente 25 pequeños puentes de desagote fluvial para que el terraplén ferroviario no genere inundaciones. Según relevamientos, el recorrido tenía en 1976 más de 100 kilómetros de vías de los cuales quedan 60.

A continuación, se procede a una breve descripción de las estaciones que existen en el ramal. Si bien la propuesta de circuitos, que consta al final de este capítulo, toma como base los enclaves ferroviarios localizados fuera de la ciudad de La Plata, se incluye en la descripción que sigue a las estaciones ubicadas en la ciudad, de modo de proceder a una descripción completa del sistema ferroviario. En forma previa a la descripción, se considera oportuno mencionar algunas características comunes a las estaciones y enclaves ferroviarios localizados en relación con poblaciones o bien en ámbito rural, ya que todos ellos corresponden a una tipología arquitectónica similar. Los espacios correspondientes a los enclaves ferroviarios cuentan, por lo general, con una superficie

de una cuadra de ancho (entre 100 y 120 metros, según los casos, y cuatro a seis cuadras de longitud. En dicho espacio se localizan los edificios del enclave ferroviario, por lo común estación de pasajeros y depósito, con la posibilidad, en algunos casos, de edificios complementarios, como vivienda para el encargado de la estación, e instalaciones complementarias, como tanques de agua o los carteles indicadores del nombre de la estación (Salomone y Bertone, 2015).

De estos conjuntos, el edificio principal, por su función y significado, es la estación de pasajeros. En todos los casos, corresponden a la tipología de estación intermedia con un único andén y acceso desde la calle aledaña. Dado que se había establecido que los pasajeros no debían cruzar las vías, surgió la tipología básica de una sola y larga plataforma para trenes en ambas direcciones (Conti, 1995). El edificio de la estación alberga boletería, sala de espera y oficinas; los servicios sanitarios pueden estar incluidos en el edificio o, en algunos casos, constituir un edificio exento del principal. Estos inmuebles están contruidos en mampostería de ladrillos y cubiertas por lo general de chapa metálica ondulada; los muros están por lo general revocados con la inserción, en algunos casos, de franjas horizontales de madera, con lo responden a tipos desarrollados fundamentalmente por compañías inglesas (Conti, 1995).

Estación La Plata

El Edificio de la Estación La Plata es obra del arquitecto estadounidense Louis Newbery Thomas y del arquitecto británico Paul Bell Chambers; se inauguró en 1906 y exhibe tipologías arquitectónicas de estilo clásico y del Art Nouveau (Cedeira et al., 1984). Se destacan especialmente la cúpula y las marquesinas de hierro de los accesos por avenida 1; en su hall de entrada pueden encontrarse también múltiples figuras y detalles clásicos, además de dos monolitos homenajeando a Eva Duarte de Perón y Dardo Rocha. Si bien conserva su estructura original, fue despojada de parte de la ornamentación que lució durante las primeras décadas del siglo XX.



Fig. 3. Estación La Plata, aspecto original

Fuente: [slaplata-decada-1930.jpg](#)

Actualmente funcionan dos servicios, uno urbano y otro interurbano. El interurbano comunica con Ciudad Autónoma de Buenos Aires, puntualmente con la estación terminal Constitución (Línea Roca, ramal La Plata, vía Quilmes). Diariamente más de un millón de personas utilizan este medio de transporte entre ambas cabeceras y sus 16 paradas intermedias. El otro servicio urbano, denominado Tren Universitario, comunica el microcentro de la ciudad con la zona periférica de facultades. Parte de la estación de trenes de Avenida 1 y 44 y llega hasta el hospital policlínico San Martín, con cuatro paradas intermedias. Hay un proyecto para extender el recorrido hasta la intersección de las calles 31 y 54 (www.visitaplata.com.ar).

Estación Circunvalación

La estación fue construida por el Ferrocarril Oeste, como intermedia del ramal que unía la Estación Tolosa con Rufino de Elizalde. Posteriormente fue adquirida por el Ferrocarril de Buenos Aires al Puerto de Ensenada y transferida al Ferrocarril Buenos Aires, Ensenada y Costa Sud. Luego de la estatización, pasó a formar parte del Ferrocarril General Roca de la red ferroviaria argentina (Dominguez, 2008).

Fue clausurada en 1980; durante años estuvo abandonada hasta que se instaló allí un centro cultural en donde se realizan actividades artísticas. Con la extensión del tren universitario hasta los talleres de Gambier, se planea utilizarla como estación intermedia. Se encuentra ubicada en la intersección de las calles 72 y 12, en la ciudad de La Plata.



Fig. 4. Estación Circunvalación

Fuente: [Estación Circunvalación La Plata \(flavam.com\)](http://EstaciónCircunvalaciónLaPlata(flavam.com))

Estación Meridiano V

Al sur de la ciudad de La Plata se encuentra ubicada la estación Meridiano V, cuyo predio está comprendido entre las 71 a 72 y 13 a 19). Este ramal, habilitado en 1910, unía la ciudad de La Plata con el pueblo de Mirapampa. Luego de su desafectación y muchos años de abandono, en 1988 un movimiento barrial emprendió el camino para mejorar el barrio y la estación, después de años de abandono; en el año 1998 los

vecinos pudieron apropiarse del lugar y empezar su recuperación, otorgándole un nuevo destino como centro cultural. Actualmente, este barrio cuenta con bares y cervecerías, lo que le da una impronta turística y gastronómica muy importante en la ciudad de La Plata (<https://meridianocultural.com.ar/>).



Fig. 5. Estación Meridiano V

Fuente: [El Centro Cultural de Meridiano V cumple 20 años y se realizarán múltiples actividades durante todo el fin de semana - Impulsobaires](#)

Estación Rufino de Elizalde

Esta estación se encuentra en un área urbanizada del Barrio Altos de San Lorenzo, entre las calles 26 y 75 y parte de sus terrenos se encuentran habitados. La estación está en mal estado de conservación, ya que presenta rasgos de deterioro estructural. En el terreno de la estación todavía es posible encontrar el tanque, los baños, un nomenclador, y funciona una cancha de fútbol infantil que ocupa parte del terreno. Saliendo de Rufino de Elizalde hacia el empalme donde se bifurcan los ramales (ramal a Las Pipinas y ramal vía Vergara), se encuentra el denominado Puente de Fierro, que cruza el ramal del Puerto de La Plata a González Catán.



Fig. 6. Estación Rufino de Elizalde
Fuente: Elaboración Propia.

Si bien este enclave ferroviario se encuentra fuera del casco urbano fundacional de la ciudad de La Plata, no se lo ha tenido en cuenta para su inclusión en los circuitos propuestos, dado su mal estado de conservación y su localización en un área urbana poco atractiva para la promoción turística.

Estación Arana

Se encuentra ubicada dentro del partido de La Plata, en el barrio homónimo, a la altura de la calle 637. Del centro de la ciudad son unos 12,5 kilómetros, por lo que resulta un sitio muy visitado por ciclistas de la región. La estación se encuentra habitada por un empleado ferroviario y en buen estado de conservación, tanto sus instalaciones como su predio. Cuenta con fácil acceso vehicular por camino pavimentado y los fines de semana funciona en el sitio una feria de artesanos.



Fig. 7. Estación Arana
Fuente: Elaboración Propia

Estación Ignacio Correas

Es posible llegar a este pueblo, localizado a 20 Km de la ciudad de La Plata, a través de caminos asfaltados. Antes de llegar al pueblo es posible encontrar un puente ferroviario al lado del puente para vehículos, que cruza el arroyo "El Pescado" y es destino de fin de semana de excursionistas y pescadores. La estación se encuentra habitada por un ex empleado ferroviario y toda la infraestructura ferroviaria es visible desde la calle que rodea al predio. Allí se localizan la estación, un galpón donde se guardaban granos, ganado y leche y un tanque de agua, además de la huella de los rieles. A pocos metros hay un almacén de ramos generales, como en la mayoría de estos pueblos, parada obligatoria de los ciclistas que quieren comprar algún refresco o alimento.



Figura 8. Estación Ignacio Correas
Fuente: Elaboración Propia



Fig. 9. Ignacio Correas, puente ferroviario Arroyo El Pecado
Fuente: [Lugares – Ignacio Correas – Grupo La Loma](#)

Estación Bartolomé Bavio

Ubicada a 10 Km de Correas y a unos 30 del centro de la ciudad de La Plata, se encuentra el antiguo pueblo de General Mansilla, hoy llamado Bartolomé Bavio por la estación de trenes. Se trata de una de las estaciones mejor mantenidas gracias al accionar del municipio de Magdalena. En el pueblo viven alrededor de 2500 personas, según datos del INDEC. Este fue uno de los pueblos de la región que más se movilizaron para la vuelta del tren; de hecho, un tiempo hubo un tren turístico que luego fue usado en el tren universitario de La Plata. La estación se encuentra en buen estado de conservación, al igual que un galpón depósito próximo, aunque sin uso en la actualidad.



Fig. 10. Estación Bartolomé Bavio

Fuente: [historias con pueblos: ESTACIÓN BARTOLOMÉ BAVIO](#)

Estación Julio Ardití

Continuando por la bifurcación del ramal a Magdalena se encuentra el pueblo y la estación Julio Ardití, accesible desde General Mansilla (Bartolomé Bavio) por caminos rurales o bien desde la Ruta Provincial 36. El pueblo consta de la estación, algunas estructuras más relacionadas al tren y algunas casas adyacentes. La estación, como se ve en la foto, tiene una arquitectura parecida al resto de las estaciones del ramal y la misma muestra el deterioro lógico de sus casi 100 años de historia, dado que no ha sido objeto de renovación importante. Se encuentra a 11,4 kilómetros de Bavio, lo que representan 23 minutos en auto y 33 minutos en bicicleta según Google Maps.



Figura 11. Estación Julio Ardití

Fuente: Graciela Liliana Aranda (Google Maps)

Estación Magdalena

Se encuentra al noreste de la ciudad homónima, localizada a 50 Km de La Plata y accesible a través de la Ruta Provincial 11. La estación se encuentra en relativo buen estado de conservación y actualmente habitada. Su aspecto es muy parecido al resto

de las estaciones del ramal y también cuenta con depósito de granos al frente como las otras. Desde la estación Ardití son aproximadamente 16 kilómetros, los cuales representan 22 minutos en auto y 47 minutos en bicicleta. Esta estación funcionaba como terminal del ramal a Magdalena.



Fig. 12. Estación Magdalena

Fuente: Museo Ferroviario Ranchos <http://museoferroviario.flavam.com>

Estación Atalaya

A la estación Atalaya el tren llegaba en un empalme o bifurcación del tren que iba a Magdalena. Actualmente la estación se encuentra restaurada y en muy buen estado de conservación; está habitada por un ex empleado ferroviario. En la época de los saladeros, Atalaya llegó a tener 3 mil habitantes estables; en la actualidad, según el último censo poblacional, tiene alrededor de 700. Desde Magdalena, la distancia es de unos 8,5 kilómetros, lo que representa 13 minutos en auto y 26 minutos en bicicleta.



Fig. 13. Estación Atalaya

Fuente: Diario Popular.

Roberto Payró

Continuando por el empalme a Pipinas, desde la estación Bartolomé Bavio se encuentra la estación Roberto Payró. Esta localidad, al igual que todas las que siguen, son accesibles desde la Ruta Provincial 36; desde Bavio son 15 km, lo cual representa 30 minutos en auto y 44 minutos en bicicleta. El pueblo pertenece al partido de Magdalena, con 24 kilómetros de distancia con esa ciudad. Al principio fue denominada Kilómetro

99, luego pasó a llamarse J. Meck y en 1917, con la construcción de la estación del ferrocarril Roca, se llamó Roberto J. Payró. La estación se encuentra en mal estado de conservación y parcialmente derruida, aunque se conserva el galpón depósito de chapa aledaño.



Figura 14. Galpón depósito en Estación Roberto J. Payró
Fuente: Grupo "La Loma" Cicloturismo.

Estación Vieytes

Se encuentra a unos 14 kilómetros de la estación Payró, lo cual representa 44 minutos en bicicleta y 27 minutos en auto. Es accesible desde la Ruta Provincial 36, de la que se localiza a corta distancia por camino pavimentado, y constituye la última estación perteneciente al partido de Magdalena. La estación se encuentra en buen estado de conservación y está habitada por ex empleados ferroviarios. Sus características arquitectónicas son similares a las del resto de las estaciones.



Fig. 15. Estación Vieytes
Fuente: Diego Alonso, Google maps

Estación Álvarez Jonte

Es la primera estación del partido Punta Indio; actualmente se encuentra habitada por un ex ferroviario, y su estado de conservación es regular. De la estación Vieytes son unos 15 km, lo cual representa 15 minutos en auto y 47 minutos en bicicleta según Google Maps, y es accesible en vehículo, como todas las estaciones de esta parte del ramal, desde la Ruta Provincial 36. Al igual que en otros enclaves ferroviarios del ramal, además del edificio de la estación de pasajeros se encuentra un depósito construido en chapa metálica.



Fig. 16. Estación Álvarez Jonte
Fuente: Museo Ferroviario Ranchos.

Estación Las Tahonas

También llamada Monte Veloz, casi no tiene población y su estación se encuentra habitada pero cercada por chapas, por lo cual es poco visible. Según el censo del 2010, este poblado no tenía habitantes. Debe su nombre a los molinos harineros; se encuentra a 7 kilómetros y medio de la estación Álvarez Jonte, lo cual representa aproximadamente 22 minutos en bicicleta y 13 minutos en automóvil según el cálculo de Google Maps.



Figura 17. Cartel indicador de Estación Las Tahonas
Fuente: Plataforma14.com

Estación Verónica

Se encuentra a 90 Km de la ciudad de La Plata, a través de la Ruta Provincial 36. La habilitación de una estación del ramal tomado como caso de estudio en campos de Martín Tornquist llevó a su propietario a fundar una colonia, en 1914, a la que denominó Verónica en homenaje a su esposa. El pueblo fue proyectado por el agrimensor Carlos Glade, quien fijó la estación y el terreno ferroviario como centro de la localidad; de los vértices del predio ferroviario salen dos diagonales que se dirigen a los vértices del rectángulo que contiene y define la forma del pueblo (Vitalone y Conti, 1997). La plaza principal está ubicada frente a la estación ferroviaria, destinada en la actualidad a albergar un museo. Cuando en 1994 el partido de Magdalena fue dividido para formar el de Punta Indio, Verónica pasó a ser la ciudad cabecera de este último.

Quizás es la estación que, en la actualidad, en mejor estado se encuentra de todo el ramal a Pipinas. Hoy la estación cumple varios roles, tales como terminal de ómnibus y dependencias municipales. Responde al tipo clásico de las estaciones que construyó el F.C. Sud en lo que a arquitectura se refiere. Verónica tiene una población estimada, según el censo del 2010, de 7 mil habitantes, siendo la cabecera del partido Punta Indio. Desde Las Tahonas son unos 6 kilómetros, los cuales representan 12 minutos en automóvil y 18 minutos en bicicleta aproximadamente según el Google Maps.



Fig. 18. Estación Verónica
Fuente: Wikiloc.com

Estación Las Pipinas:

Lo que se denomina punta de rieles o terminal del ramal es en la estación Las Pipinas, clásica construcción del Ferrocarril Sud, con muchos vagones en forma de casillas de madera, reacondicionados hoy y ocupados por familias. Puede encontrarse en el terreno de la estación una mesa giratoria para lo que fuera el retorno del tren a La Plata, un tanque de agua y un granero. El deterioro del paso de los años se hace visible en sus estructuras, aunque le da una gran impronta como al resto de las estaciones del ramal.

Al igual que en Verónica, la estación dio lugar a un pueblo, que, si bien cuenta con una plaza central, se organiza, en su estructura urbana, a partir de un eje que parte del edificio ferroviario (Vitalone y Conti, 1997). En el pueblo se encuentra la cementera Corcemar, hoy devenida en espacio de visitas y turismo social.



Figura 19. Estación Las Pipinas

Fuente: [Estación Las Pipinas - Punta Indio Web](#)

3.2. Otros recursos asociados

Además de la visita a enclaves ferroviarios, en las localidades y parajes que forman parte del ramal se encuentran otros recursos naturales y culturales que se pueden integrar a los circuitos a proponer. Su descripción se presenta a continuación a partir de su ordenamiento por los partidos que atraviesa el ramal.

Partido de La Plata:

Las estaciones intermedias que se encuentran en el partido de La Plata son Rufino de Elizalde, Arana e Ignacio Correas. El acceso a estos enclaves se realiza a través de una red vial pavimentada, cuyas vías troncales son las avenidas 7 y 137. Se han identificado otros recursos en la localidad de Arana; en este caso el centro interpretativo “Pozo de Arana”, en el sitio donde funcionaba un centro clandestino de detención y tortura durante la última dictadura militar, ubicado en la calle 137 y 640. Según testimonios de personas que estuvieron detenidas en el lugar, quienes viajaban en tren podían ver el lugar (Diario Hoy, 19/08/2006).

En Ignacio Correas, además de la estación, la calle aledaña contiene edificios antiguos, entre ellos el que se utiliza como proveeduría. En las proximidades de la localidad pasa el arroyo El Pecado, un importante recurso natural utilizado para la pesca y la práctica

de canotaje. En relación con el tendido de vías férreas y la ruta, se encuentran además un antiguo puente ferroviario y el puente carretero.

En lo que a infraestructura complementaria se refiere, entre las localidades de Arana e Ignacio Correas es posible encontrar alrededor de quince establecimientos gastronómicos. Quizás por su cercanía con La Plata, es muy escasa la oferta de alojamiento; el único encontrado fue el Complejo Los Chimangos, ubicado en Ignacio Correas.

Partido de Magdalena

En este partido se encuentran las estaciones de Bavio, Roberto Payró y Vieytes y, en correspondencia con el ramal a Magdalena, Julio Ardití y Atalaya. Además de los enclaves ferroviarios, este partido cuenta con importantes recursos naturales y culturales. Entre los primeros cabe mencionar la costa del Río de la Plata, donde se localizan los balnearios de Magdalena y Atalaya. Entre este partido y el de Punta Indio se encuentra el Parque Costero del Sur, que incluye la Reserva El Destino.

Los principales recursos culturales se encuentran en la ciudad de Magdalena, que cuenta con un rico patrimonio históricos y arquitectónico, que incluye el templo parroquial Santa María Magdalena, el Palacio Municipal, el Teatro Español, el cementerio y la Posta de Aguirre. En Bartolomé Bavio se encuentra la capilla Nuestra Señora de Luján y la escuela que data de 1889.

La accesibilidad a estas localidades se realiza, desde La Plata, a través de las rutas 11 y 36. Si bien la oferta de alojamiento es modesta, el partido cuenta con unos veinte establecimientos gastronómicos, que incluyen parrillas, restaurantes y cervecerías.

Partido de Punta Indio

En lo que concierne al ramal ferroviario, en este partido se encuentran las estaciones Álvarez Jonte, Las Tahonas, Verónica y Las Pipinas. La cabecera del partido es la ciudad de Verónica, a la que se accede desde La Plata, al igual que a las otras mencionadas, desde la Ruta Provincial 36, aunque también es posible llegar a Verónica y Pipinas a través de la Ruta Provincial 11.

Al igual que el partido de Magdalena, los principales recursos naturales se encuentran sobre la costa del Río de la Plata, destacándose el ya mencionado Parque Costero del Sur y el balneario Punta Indio. En Verónica se encuentra la Base Aeronaval, el Museo Histórico de Punta Indio "Eduardo Barés", la iglesia Nuestra Señora de Lourdes, el Parque del Anfiteatro y, a modo de festividades, la Fiesta del Peón de Campo. En las proximidades de Pipinas, se encuentran las canteras de conchilla y la fábrica Corcemar.

Se han identificado en el partido veinte locales gastronómicos, y, según la Oficina de Turismo Municipal, siete complejos de alojamiento con una capacidad aproximada de 250 camas.

3.4. Propuesta de circuitos con base en la oferta disponible

Tal como se expresó en la presentación del tema, el objetivo general de este trabajo consiste en indagar, a través de un caso de estudio, las posibilidades de que el patrimonio ferroviario constituya un agente de fomento del turismo de proximidad, contribuyendo a la ampliación y diversificación de la oferta y a brindar nuevas oportunidades a segmentos de la demanda.

Una vez verificada la oferta de recursos disponibles, y en forma previa a indagar en la percepción y aceptación por parte de la demanda potencial, se proponen posibles circuitos desde la ciudad de La Plata, tomada como centro emisor, que, tal como se expresó, podrán ser organizados por los organismos municipales o bien ser realizados en forma independiente a través del uso del automóvil o la bicicleta. Se propone la modalidad de excursión, sin pernocte, así como la posibilidad de combinar los circuitos según los intereses particulares de los visitantes. Los circuitos propuestos son:

Circuito 1: La Plata – Magdalena – Atalaya

Este circuito se haría a través de la Ruta Provincial 11. Existe, a través de ella, la posibilidad de acceder a la localidad de Bartolomé Bavio o bien, pasada la ciudad de Magdalena, continuar por la misma ruta hacia el Parque Costero del Sur y el partido de Punta Indio.

Circuito 2: La Plata – Arana – Ignacio Correas – Bartolomé Bavio

Este circuito, realizado frecuentemente por quienes practican el ciclismo, se haría partiendo de La Plata por la Avenida 137 hasta Arana, luego por la calle 637, Avenida 7 y calles 659 y 30 hasta Ignacio Correas, y de allí por camino Arroyo Cajarville hasta Bartolomé Bavio.

Circuito 3: La Plata – Verónica – Pipinas

Este circuito parte de La Plata por Avenida 44 y luego por Ruta Provincial 36 hasta Verónica y Pipinas. A corta distancia de la ruta se localizan las estaciones Vieytes, Alvarez Jonte y Las Tahonas.

En caso de una excursión organizada, la provisión de transporte y servicios podría estar a cargo de uno o más de los tres municipios que atraviesa el ramal (La Plata, Magdalena, Punta Indio), proveyendo transporte y servicios de alimentación y acompañamiento por un guía. En el capítulo siguiente, a través de una matriz FODA, se expondrán las

fortalezas y debilidades de estas propuestas, aunque se adelanta que, aunque los sitios incluidos en este capítulo tienen un potencial para actuar como potenciales recursos turísticos, se entiende que el principal desafío consiste en articular los circuitos propuestos a través de la labor mancomunada entre los tres municipios para la elaboración de un guion basado en la historia del ramal ferroviario, la puesta en valor de los edificios ferroviarios y la adecuada presentación y promoción de los circuitos.

El recorrido en automóvil particular implica la promoción del circuito y la difusión, tanto en forma impresa como en soportes digitales, de explicaciones acerca del recorrido, los sitios a visitar, su historia, sus valores patrimoniales y la infraestructura y equipamiento disponibles incluyendo las vías de circulación más apropiadas. Por su parte, el recorrido en bicicleta requiere las mismas condiciones, a la vez que puede aprovechar la existencia de un grupo en la ciudad de La Plata que podría actuar en calidad de organizador y acompañante de los visitantes.



Fig. 20. Localización de pueblos, enclaves ferroviarios y recursos asociados
Fuente: Elaboración propia

CAPÍTULO 4. ESTUDIO DE DEMANDA Y EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA

El propósito de este capítulo es una aproximación a un estudio de demanda, en el sentido de verificar la aceptación que la propuesta presentada en el capítulo anterior puede tener, admitiendo que tal aceptación puede partir de las motivaciones de los posibles visitantes. Según Maslow, la motivación es el impulso que tiene el ser humano para satisfacer sus necesidades (Montalvo y Plasencia, 2015). Para esto, clasificó y ponderó las necesidades humanas según su nivel de importancia en una pirámide, en cuya base se ubican aspectos fisiológicos y en su cúspide aquellos relacionados con la autorrealización. A partir de este concepto, surgen las llamadas motivaciones turísticas o motivaciones de viaje, que son las que llevan a una determinada persona a decidirse a realizar un traslado desde su lugar de residencia habitual; en la pirámide de Maslow, es posible relacionar las motivaciones turísticas quizás con la parte superior, en la que se ubican la afiliación, el reconocimiento y la autorrealización.

Las motivaciones turísticas influyen en la elección del destino, en las razones por las que se viaja y en la satisfacción del turista. La OMT establece tres tipos de motivaciones turísticas: las personales, las familiares y las sociales. Las motivaciones personales están relacionadas con los gustos de la persona, como la necesidad del contacto con la naturaleza o la necesidad del conocimiento; las familiares con la necesidad de encontrar un estilo de vida familiar en el lugar de destino que la vida cotidiana no brinda y, finalmente, las sociales implican la necesidad de imitación al entorno social de la persona o la necesidad de distinguirse del grupo social. Estas motivaciones tienen mucho que ver hoy en día con la influencia de las redes sociales a la hora de la elección del destino, ya que es a través de este medio donde se generan las necesidades de viajar a un cierto lugar.

De modo de verificar cuáles podrían ser las posibilidades reales, así como la aceptación de la propuesta presentada en el capítulo anterior, se ha procedido a utilizar dos recursos metodológicos; por un lado, entrevistas a informantes calificados y, por otro, una encuesta, todo lo cual se expone a continuación.

4.1. Entrevistas a informantes calificados

A efectos de verificar el interés que puede suscitar la propuesta, se han realizado entrevistas a informantes calificados, los que fueron seleccionado a partir de su relación con el turismo en la ciudad de La Plata, con la gestión de algunos de los componentes patrimoniales del ramal y con el cicloturismo como una forma de visita posible a estos sitios. Se trató de entrevistas semiestructuradas, en las cuales, a partir de algunas preguntas, se solicitó a los entrevistados sus opiniones y consideraciones acerca de este tipo de propuesta. Las entrevistas fueron realizadas entre abril y septiembre de

2021; dado que en esos momentos existían restricciones derivadas de la pandemia COVID-19 fueron realizadas por vía telefónica y por correo electrónico. Se deja constancia de que los entrevistados fueron informados acerca de la finalidad y el contexto de las entrevistas, a la vez que dieron su consentimiento para responder y para que sus nombres y opiniones constaran en el trabajo a realizar.

Los informantes clave seleccionados son:

- Daniel Loyola, Presidente del Ente Municipal de Turismo de La Plata (EMATUR)
- Alejandro Capparelli, organizador del Grupo de Instagram “La Plata Pedalea”
- Gabriel Leonardo Grasso, Director del Museo Histórico de Verónica (instalado en la antigua estación de ferrocarril)

Daniel Loyola manifestó conocer Pipinas, declarado pueblo turístico, reconociendo sus valores patrimoniales y toda la parte ferroviaria. La propuesta de circuitos de turismo y excursión de cercanías en base al patrimonio ferroviario fue considerada acorde a la realidad y posibilidades de la zona, agregando que, en su momento y desde su agencia de turismo, se organizaba una maratón llamada “Pueblos Ferroviarios”, la que recorría muchas de las estaciones. A la misma acudieron atletas de alto rendimiento, a la vez que se habían conseguido ambulancias, motos y demás elementos para dar la mayor seguridad al recorrido, que concluía en “Los Dos Vagones”, un centro turístico próximo a Bavio.

Consideró que, desde el EMATUR, es posible realizar alguna actividad ciclística en algún momento, lo que les interesaría realizar dos o tres veces al año, en la medida que se establezca un vínculo con organizaciones de ciclistas para poder promocionar el evento, que podría ser en modo carrera o categoría paseo. Ante la consulta acerca de la extensión del recorrido, en caso de que se realice en bicicleta, considera que, si se trata de un evento amateur de paseo y turismo, lo mejor sería apuntar a Ignacio Correas, que es un lugar accesible y dentro del partido de La Plata, pero si las personas van solas, sin apuro pueden llegar hasta Pipinas.

Acerca de utilizar algunas estaciones para fines turísticos, considera que es posible, aunque la principal limitación serían las que se encuentran habitadas, ya que se trata de personas que viven desde hace muchos años en los predios ferroviarios, a las que habría que darles una solución habitacional.

Se le consultó también acerca de los desafíos de Ente en el contexto de la pandemia, a lo que respondió que estuvieron parados mucho tiempo por motivos lógicos, pero son optimistas de que para la primavera 2021 se pueda retomar la actividad. Consideró que la propuesta de un circuito basado en los enclaves ferroviarios es ideal para estas épocas, ya que se trata de turismo al aire libre con poco contacto entre la gente. Ya fuera de la propuesta de esta tesis, agregó que les gustaría realizar recorridos más culturales dentro de la ciudad, en el casco histórico, pero la propuesta es muy

interesante y concluyó expresando que se podría realizar en conjunto con estudiantes de la Facultad de Ciencias Económicas, ya que hay mucha gente idónea.

Alejandro Caparelli consideró, en general, que estaría muy bien revalorizar el patrimonio ferroviario, potenciando el concepto de caminos rurales y vías verdes y más a través del cicloturismo, que representa un medio amigable con el medio ambiente y una actividad de ocio que mezcla el deporte con la salud física. Además, desde el cicloturismo es posible apreciar los paisajes de una manera más lenta y parsimoniosa con respecto a otros medios de movilidad.

Acercas de los inicios del grupo de Cicloturismo La Plata, explica que lo creó su padre hace ocho años. Eran unas quince personas aproximadamente, después estuvo dos años sin actividad y hace cuatro años lo tomó él, se empezó a sumar gente de a poco, alcanzando unos 30 participantes. Con la pandemia fue el boom; al no ir a los gimnasios, que estaban cerrados, las personas empezaron a buscar actividades al aire libre, y la bicicleta fue la alternativa. Hoy en día llegan a ser hasta 200 personas en algunas salidas. Manifiesta que no tuvieron acercamiento con la Municipalidad de La Plata para organizar actividades en conjunto, aunque reconoce que sería bueno organizarlas, ya que aumentaría la promoción de la actividad.

Respecto a los recorridos habituales, explica que hacen recorridos urbanos y también a pueblos alrededor del partido de La Plata, como Bavio, Magdalena, Punta Indio, Oliden, Gómez, Brandsen, San Vicente, etc., saliendo tres veces por semana. Se regresa el mismo día, más que nada porque es difícil coordinar entre muchas personas, además de que la oferta de alojamiento es limitada. Considera que, para potenciar el cicloturismo hacia la zona de Bavio y otros enclaves del ramal, habría que mejorar todo lo que es la señalética, para ubicarse de estación en estación o de pueblo en pueblo. Después hacen falta baños en las estaciones, espacios para descansar o sentarse, espacios para pasar la noche y facilidades para el ciclista como bicicleteros.

Los recorridos e itinerarios se guían y estructuran básicamente con Google Maps, donde se verifica cuánto dura el recorrido, si bien hay caminos que son bien conocidos, pero no deja de ser una buena herramienta. Para participar de los recorridos hay que acudir al punto de encuentro, que es Plaza Moreno, con una bicicleta en condiciones, cámara de repuesto, vianda de comida y luces para el retorno de noche.

Consultado acerca de convenios con agencias de viajes para armado de paquetes a destinos más lejanos, comenta que tienen una salida programada para el 2 de diciembre de 2021, organizada en conjunto con una agencia, que incluye 4 días y 3 noches de alojamiento en Sierra de la Ventana, 2 tours en bicicleta con acompañamiento, 3 desayunos, 3 almuerzos o cenas con una bebida sin alcohol, 3 mix energéticos (agua,

frutas, cereal), vehículo de apoyo y acompañamiento desde La Plata. Los precios van de 10 mil pesos a 18 mil dependiendo la cantidad de personas.

Respecto a la interacción con los lugares que visitan, explica que el grupo suele consumir en alguna parrilla del lugar, generalmente con reserva previa; en ocasiones se visita alguna pulpería o negocio para comprar algún producto, por lo que considera que generan algo de consumo en los lugares visitados.

En cuanto a Gabriel Grasso, se le consultó en primer lugar acerca de los pedidos de restitución del tren, a lo que respondió que el pedido comenzó a finales de la década de 1990, por la necesidad imperiosa de volver a generar una conexión de los pueblos y comunidades rurales con centros urbanos. Los limitantes en la región son el costo del colectivo, que no entra a parajes como Roberto Payró y Vieytes, por lo que la gente se tiene que acercar a la ruta y, por ejemplo, los jubilados no pueden ir a Verónica o Magdalena a cobrar sus pensiones, por lo que esta propuesta, consensuada por la gente en general, propone la inclusión de un transporte que una y haga circular a la gente de los 14 pueblos que integran el ramal. Actualmente se encuentran con convocatorias a vecinos y al poder político y reuniones con concejales de los tres municipios. Manifiesta que todos quieren la vuelta del tren; hasta Verónica es posible, pero desde Arana, ya que en la parte suburbana de La Plata hay muchas casas, lo que es un tema por resolver. Llegar a Pipinas es más difícil, ya que faltan algunos tramos de vía, por lo que habría que hacer una gran inversión.

Consultado acerca de los atributos patrimoniales y turísticos de Verónica y del Ramal en general, respondió que, por un lado, las mismas estaciones de arquitectura inglesa clásica tienen un valor patrimonial por sí solo, ya que tienen más de 100 años. Por otro lado, la vistosidad de los pueblos en sí, un ambiente rural llamativo para el que vive en una ciudad. A la vez, se podría compartir con el visitante la producción local, sobre todo lo ligado a lo gastronómico.

Considera que es posible el armado de un circuito turístico del ramal, ya que todas las estaciones tienen accesibilidad, en algunos casos por caminos de tierra, pero depende del impulso de los tres municipios, poniendo transporte para el acceso a los pueblos y el reacondicionamiento de los caminos rurales que no están en buen estado. Considera que, para potenciar el turismo en los pueblos del ramal, correspondería un relevamiento del patrimonio, instalar ferias de artesanos, concientizar y apropiarse por parte de la población local, folletería, servicios, generar una página web y en redes sociales integrada, donde intervengan las oficinas de turismo de los tres municipios y los actores privados relacionados con hotelería y hospedaje. Potenciaría mucho más el cicloturismo y el senderismo de la zona.

En síntesis, se considera que hubo coincidencias entre los tres entrevistados acerca de la factibilidad de un circuito de proximidad vinculado con el patrimonio ferroviario del

ramal La Plata – Pipinas. Los tres entrevistados señalaron algunas cuestiones que deberían ser tomadas en cuenta para la concreción de la propuesta, entre ellas la señalización, la promoción y la concientización y participación de las comunidades locales.

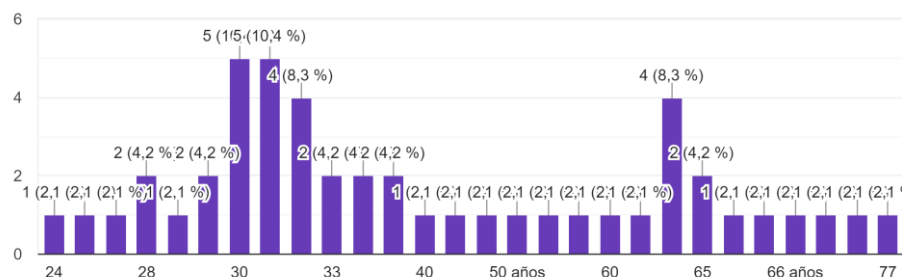
4.2. Análisis de encuestas

A efectos de conocer las opiniones y aceptación de la propuesta por parte de potenciales usuarios se recurrió a una encuesta, realizada en Formulario de Google Drive apuntando a conocer las motivaciones de los potenciales turistas. Las mismas fueron promocionadas en plataformas como facebook, twitter y whatsapp. El cuestionario, incluido en Anexo, se encuentra estructurado en tres tópicos, que son el perfil de los encuestados, el conocimiento sobre los destinos turísticos implicados en el temario y su postura con respecto a la valorización turística de los mismos. La encuesta online consistió en un muestreo no probabilístico por conveniencia, dado que se realizó en base a la selección de individuos accesibles para la investigación y no se consideró seleccionar una muestra que represente a toda la población. Se tuvieron en cuenta aspectos éticos, tales como el consentimiento informado, protegiendo la decisión autónoma y la identidad de las personas que respondieron y brindando la información acerca de los objetivos del trabajo. A continuación, se expondrán los resultados obtenidos y su correspondiente análisis.

La encuesta fue respondida por 50 personas de entre 24 y 77 años de edad, habitantes de los municipios de La Plata, Berisso y Ensenada, tomados en calidad de principal centro emisor para los circuitos propuestos.

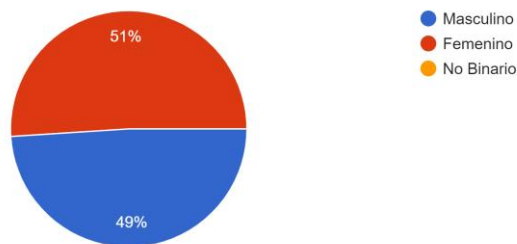
1- Edad

48 respuestas



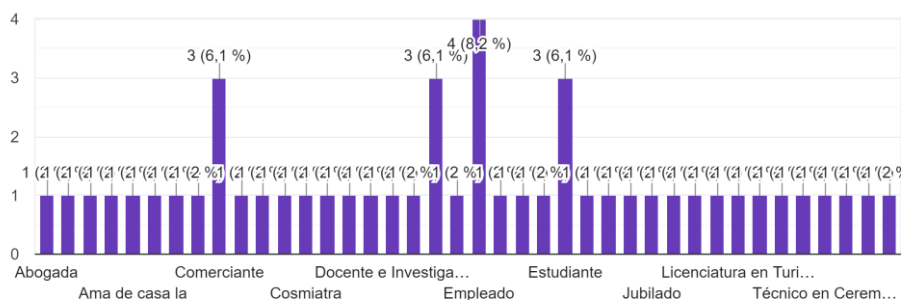
La moda la podemos ver en un rango etario de entre 30 y 31 años.

2- Género
49 respuestas

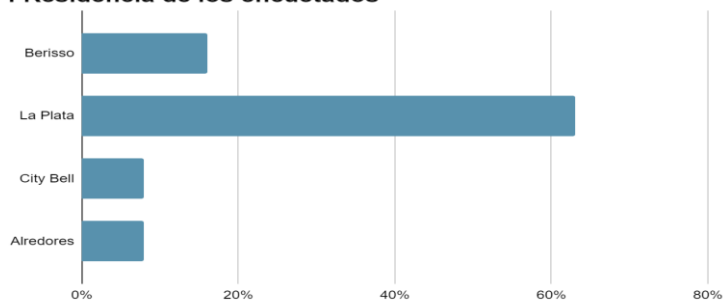


En relación con el género, respondieron un 51% de mujeres y un 49% restante de hombres. Entre los encuestados se destacan los empleados, profesionales varios y estudiantes universitarios. La misma fue respondida en un 70 % por personas de la ciudad de La Plata, 16% de Berisso y un 14% de otros lugares cercanos.

3- Pofesión/Ocupación
49 respuestas



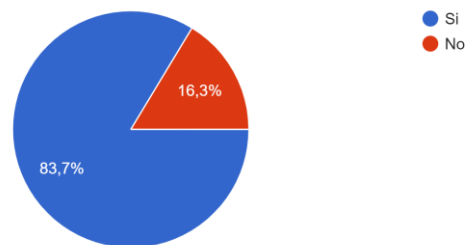
4 Residencia de los encuetados



Teniendo en cuenta la temática central del presente trabajo de investigación, el turismo de proximidad, les fue consultado si los encuestados realizaban salidas a lugares cercanos a la ciudad de La Plata; el 83,7% respondió que sí, un 30,2 % lo hace una vez por mes, el 27,9% esporádicamente, el 19,6% ocasionalmente, el 14% una vez por semana y el 9,3% cada dos semanas.

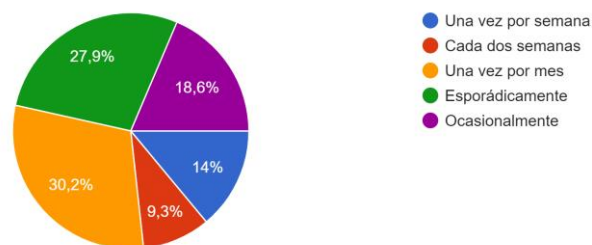
5- ¿Solés hacer salidas cortas a lugares cercanos a la ciudad de La Plata?: (marcar la opción SI o NO) Si la respuesta es NO, pasar directamente a ... respuesta es SI, pasar a las preguntas siguientes

49 respuestas



6- ¿Con qué frecuencia lo hacés? (marcar la opción)

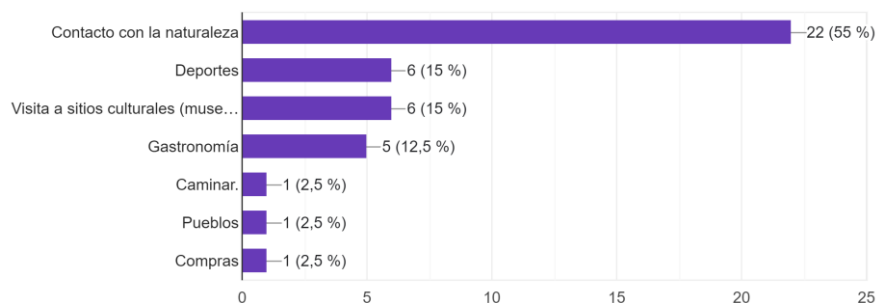
43 respuestas



Con respecto al tipo de actividad que realizan cuando visitan sitios de proximidad, la moda se ubicó en contacto con la naturaleza con un 55%, luego le siguen con un 15% respectivamente deportes y visita a sitios culturales, 12,5% gastronomía y por último, con 2,5%, caminatas por el pueblo y compra de artesanías. El medio de transporte más elegido fue el automóvil, con un 71%, seguido por el transporte público, con un 23%, más lejos el tren con un 4,8% y por último la bicicleta con un 2,4%.

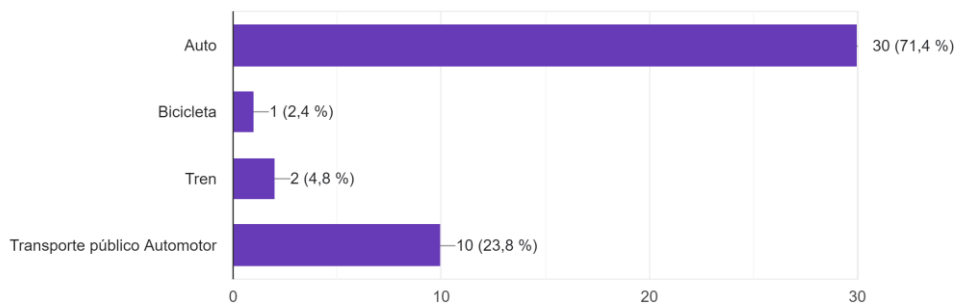
7- ¿Qué tipo de actividades realizás en esas salidas?

40 respuestas



8- ¿Qué tipo de medio de transporte utilizás?

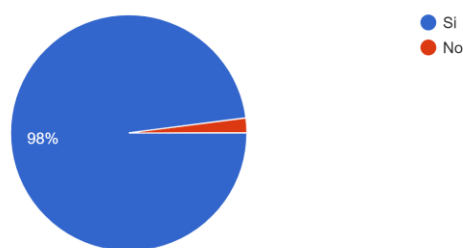
42 respuestas



El interés sobre los atractivos turísticos a visitar fue dividido en tres categorías, sitios de naturaleza, con un 75% de positividad, gastronomía local, con un 43,8 % de relevancia y los sitios culturales con un 37,5% de ponderación.

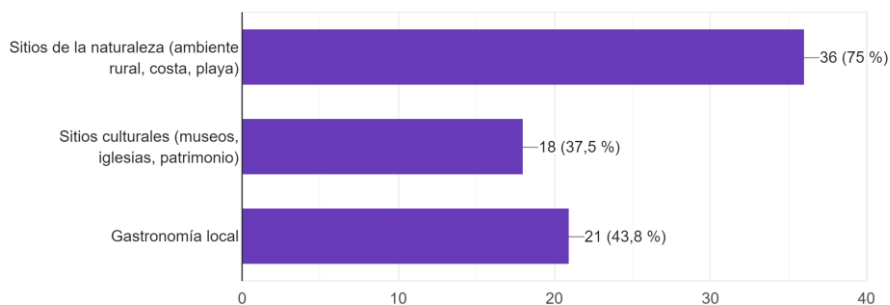
9- ¿Te gustaría hacer salidas a lugares cercanos a La Plata?

49 respuestas



10- En caso de salidas a lugares cercanos, ¿Qué tipo de atractivos te gustaría visitar o conocer? (marcar las opciones que se seleccionen, puede ser más de una)

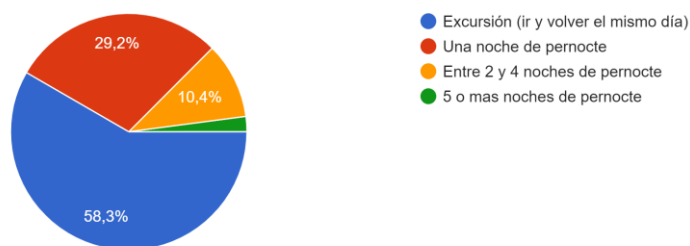
48 respuestas



Teniendo en cuenta el tiempo que le dedicarían a un viaje a un lugar de cercanías, el 58,3% lo tomaría como una excursión de un día, el 29,2% una noche de pernocte, el 10,4% entre 2 y 4 noches y el 3% 5 o más noches. Es interesante esta pregunta ya que más de la mitad del universo de encuestados lo tomaría como excursión de un día.

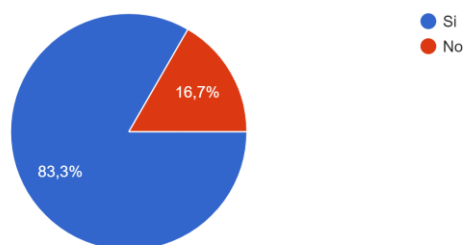
11- Considerando que el llamado "turismo de proximidad" implica viajes a lugares a menor de 100 km del lugar de origen, ¿utilizarías esta alternativa para un viaje de?: (marcar la opción que corresponda)

48 respuestas



12- Teniendo en cuenta que el gasto de viajar a un lugar cercano es más bajo que ir a un lugar a más de 100 km de distancia, ¿representa un incentivo el costo de viaje? (marcar la opción SI o NO)

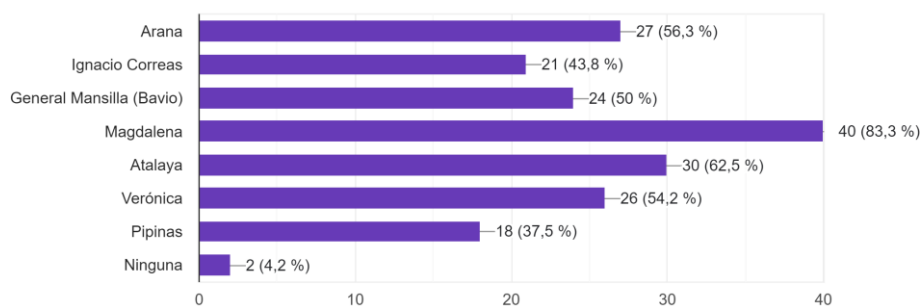
48 respuestas



El presupuesto fue una variable importante a la hora de elegir destinos de cercanía ya que un 83,3 % lo ponderó imponiendo el factor económico a la hora de elegir un destino de viaje o excursión.

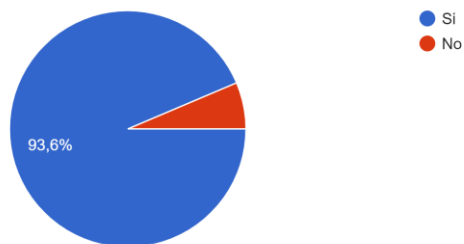
13- ¿Has visitado alguna de las siguientes localidades cercanas a La Plata? (marcar todas las que corresponda)

48 respuestas



14- ¿Te gustaría conocerlas o volver a visitarlas?

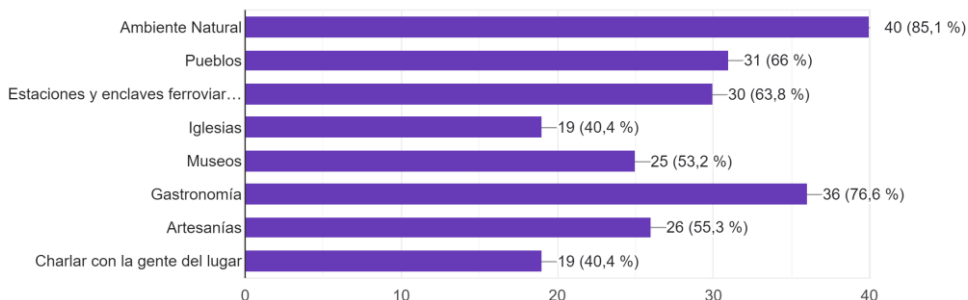
47 respuestas



Con respecto al caso de estudio sobre el ramal a Pipinas, los pueblos más visitados fueron los siguientes, Magdalena con un 83,3 %, Atalaya con un 62,5%, Arana con un 58,3%, Verónica con un 54,2%, Bavio con un 50%, Ignacio Correas 43,8 % y Pipinas el menos visitado con un 37,5% quizás por ser el destino más alejado de la ciudad de La Plata. Entre los atractivos que destacaron con respecto a los gustos turísticos fueron, en primer lugar, el ambiente natural, luego la gastronomía y en tercer lugar los pueblos y enclaves ferroviarios.

15- En caso de visitar esas localidades, ¿Qué atractivos te interesaría conocer? (marcar todas las que correspondan)

47 respuestas



16- En caso de una excursión a esas localidades, ¿Cómo te gustaría realizarla? (marcar lo que corresponda)

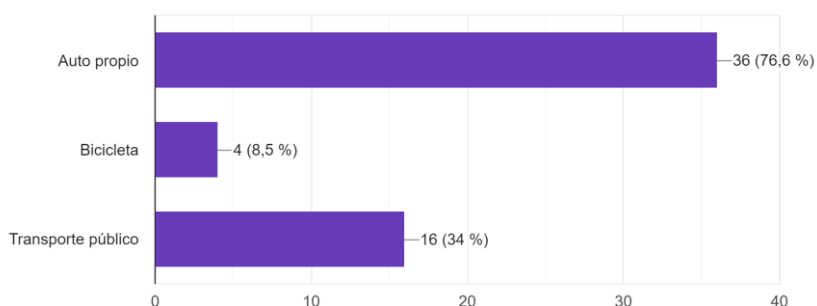
48 respuestas



En el caso de una excursión a estos pueblos la respuesta más votada con un 78 % fue por su cuenta y con un 20,8% en un tour organizado, con transporte y guía. Esto demuestra que por la cercanía del lugar la gente preferiría hacer un viaje menos estructurado ya que el tiempo de viaje es más corto y los destinos son accesibles. El medio de transporte más elegido fue el auto con un 76,6 %, luego el transporte público que en este caso serían los colectivos de media distancia con un 34% y por último la bicicleta con un 8,5%.

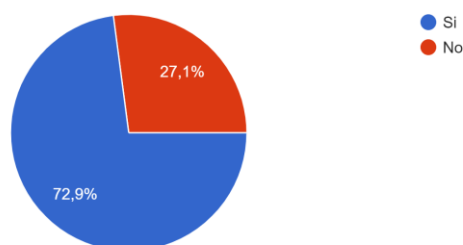
17- En caso de que lo hicieras por tu cuenta, ¿qué medio de transporte utilizaría? (marcar lo que corresponda)

47 respuestas



18- ¿Sabías que existió un servicio ferroviario que unía a La Plata con esas localidades? (marcar SI o NO)

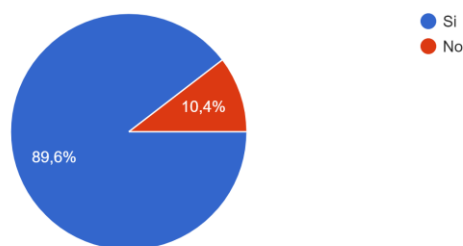
48 respuestas



En relación con el conocimiento sobre la existencia del servicio ferroviario el 72,9% respondió que sabían que existió un tren que unía los distintos pueblos del sudeste de la ciudad de La Plata. Casi al 90% de los encuestados les resultaría interesante visitar las antiguas estaciones y conocer un poco de su historia. Al respecto del patrimonio ferroviario del ramal y las motivaciones que justificarían su visita encabeza la lista la historia del lugar con un 95,3%, luego el estado de conservación se lleva un 90%, la arquitectura el 58,1% y el entorno rural el 55,8%.

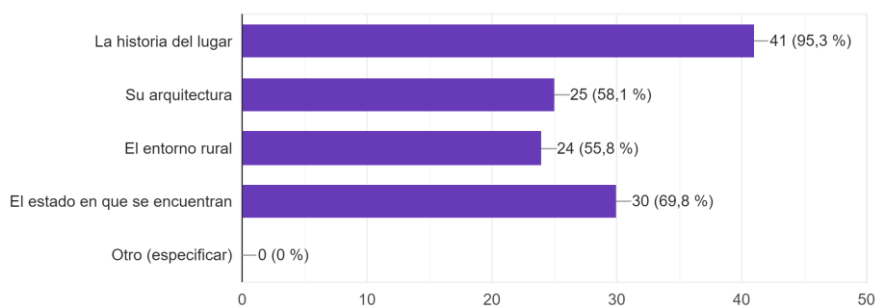
19- ¿Te resultaría interesante conocer la historia del ferrocarril y visitar las antiguas estaciones y sitios ferroviarios? (marcar SI o NO)

48 respuestas



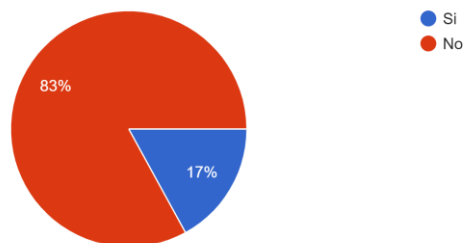
20- En caso de haber respondido SI, ¿Qué aspecto te gustaría conocer? (marcar todas las que corresponda)

43 respuestas



21- ¿Conoces o fuiste participe de los grupos de ciclo turismo que van hasta estos pueblos?

47 respuestas



Para finalizar la encuesta se consultó acerca del conocimiento sobre los grupos de cicloturismo y si fueron partícipes de alguna de sus salidas, el 17% respondió que si los conoce o fue partícipe por lo tanto el 83% restante los desconoce o nunca fue partícipe.

A modo de síntesis de las respuestas recibidas, se concluye en que la propuesta de circuitos de turismo de proximidad basados en el patrimonio ferroviario puede tener aceptación por diferentes segmentos de la demanda. Si bien los recursos en principio más apreciados están relacionados con componentes naturales, en especial, el ambiente rural, y con la oferta gastronómica, los encuestados han manifestado interés en conocer también el patrimonio cultural representado por las estaciones y enclaves ferroviarios, en especial por conocer su historia. Se ha notado asimismo una marcada

preferencia por visitar estos sitios en forma autónoma en lugar de excursiones organizadas, y hacerlo en vehículo propio, en particular automóvil, con un índice muy bajo de posible uso de la bicicleta.

4.3. Evaluación de la propuesta

Una vez descripta la oferta y una aproximación a la demanda se ha procedido a una evaluación de la propuesta a través de un análisis de las fortalezas oportunidades debilidades y amenazas (FODA). El Análisis FODA es un método habitual de diagnóstico de la situación empleado en los procesos de planificación estratégica; a partir de este análisis suele desarrollarse el árbol de objetivos y acciones a desplegarse. Es, a su vez, una herramienta de fácil implementación que puede permitir una perspectiva general de la situación estratégica de la organización o proyecto (Ponce Talancón, 2006). Es importante, a corto plazo, acentuar las fortalezas y disimular las debilidades, pero, a largo plazo, se debe solucionar esas debilidades; en cuanto a lo externo, es primordial aprovechar los vientos a favor de las oportunidades y saber sortear las amenazas para que no afecten a la organización o empresa (Ponce Talancón, 2006). La información incluida en las tablas que siguen surge de la consignada en los capítulos y secciones precedentes y de su interpretación en términos de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

Fortalezas	Oportunidades
Existencia de un rico patrimonio ferroviario, complementado con otros recursos naturales y culturales	La variedad de recursos permite satisfacer los intereses y motivaciones de varios segmentos de la demanda
Cercanía a la ciudad de La Plata y su entorno	Centro emisor principal de alrededor de 700.000 habitantes
Facilidad de acceso a través de rutas 11 y 36	Fomento del turismo sostenible y del cicloturismo
Infraestructura básica aceptable, en especial para la modalidad de excursión	Posibilidad de desarrollo de nuevos productos y servicios turísticos
Buenas condiciones de seguridad para los visitantes	Posibilidades de circuitos autoguiados
No dependencia de estacionalidad	Diversificación de la oferta en turismo de proximidad
Centros de formación sobre protección del patrimonio y turismo provistos por la Universidad Nacional de La Plata	Potencial para fines educativos y para prácticas de estudiantes y profesionales del patrimonio y el turismo
Posibilidad de circuitos variados según motivaciones y disponibilidades de los visitantes	Posibilidad de involucrar a las comunidades locales en la protección y uso turístico del patrimonio
	Posibilidad de facilitar el pernocte en algunas localidades
	Uso de redes sociales para la difusión y promoción
	Aceptación de la propuesta por parte de los encuestados
	Posibilidad de desarrollar vías verdes en tramos del tendido ferroviario para fomentar el cicloturismo.

Debilidades	Amenazas
Los enclaves ferroviarios no cuentan con reconocimiento patrimonial	Deterioro paulatino de los componentes del patrimonio ferroviario
Mal estado de algunos edificios y sitios ferroviarios	Mejor posicionamiento y promoción de otros destinos cercanos al Gran La Plata
Edificios ocupados con usos no compatibles con la visita turística	
Estado regular de las rutas de acceso	
Falta de una política de uso y aprovechamiento turístico de los enclaves ferroviarios	
Carencia de trabajo mancomunado entre municipios	
Falta de acciones de promoción	
Falta de señalización e instrumentos para la interpretación patrimonial	
Poco o nulo involucramiento de las comunidades vinculadas a los sitios ferroviarios	

A modo de conclusión de la evaluación de la propuesta, se ha notado que las debilidades identificadas aparecen como escollos para la implementación de la propuesta en las condiciones actuales o en el corto plazo, aunque no se detectan amenazas que pudieran cuestionar la posibilidad de implementar el proyecto, aunque de las cuales es la principal el deterioro paulatino a que se ven sometidos los enclaves y edificios ferroviarios, en especial por la falta de políticas y acciones para la protección del patrimonio cultural.

Las fortalezas permiten, a pesar de lo expresado anteriormente, que el potencial para desarrollar la propuesta es alto y que son evidentes una serie de oportunidades que, de encararse las acciones necesarias, pueden redundar en beneficio de brindar nuevas alternativas de turismo y excursionismo para los habitantes del Gran La Plata y también de otras áreas de la provincia o el país, a la vez que para desarrollar nuevos productos y servicios turísticos que redunden en beneficio de las comunidades vinculadas a las localidades y los enclaves ferroviarios. Todo esto conduce a la propuesta de algunas recomendaciones, las que serán expuestas en la sección final de esta tesis.

CONCLUSIONES

A lo largo de esta tesis se indagó acerca de las posibilidades de que el patrimonio ferroviario del ramal La Plata-Pipinas constituya un agente de fomento del turismo de proximidad, contribuyendo a la ampliación y diversificación de la oferta turística y a brindar nuevas oportunidades a segmentos de la demanda, ya que estos pueblos tienen un potencial turístico vinculado con sus estaciones de ferrocarril que no está adecuadamente aprovechado.

Se describió el devenir del ramal tomado como caso de estudio en contexto con la historia del ferrocarril a nivel nacional, lo que permitió verificar la importancia histórica del caso de estudio como testimonio de la expansión del ferrocarril en el país y del papel que jugó en conectar a la ciudad de La Plata con centros urbanos existentes y otros surgidos a la vera de los rieles en lo que actualmente son los partidos de La Plata, Magdalena y Punta Indio. Se verificó, además, que este ramal corrió la suerte de muchos otros en el país, lo que da como resultado un patrimonio ocioso, además del impacto social y económico en los pueblos y áreas rurales de la región servidas por el ferrocarril.

La identificación y descripción de los componentes del sistema ferroviario en el ramal tomado como caso de estudio, a la vez que los recursos naturales y culturales asociados a ellos, permitieron dimensionar el potencial turístico con la que cuenta la región, incluyendo la infraestructura y el equipamiento existentes para apoyar las actividades de turismo y excursionismo. Como factor positivo, aparece la proximidad con la ciudad de La Plata y las posibilidades de incentivar tanto las visitas en vehículos como la actividad del cicloturismo y que el concepto de rutas o vías verdes podría representar una temática interesante en la proyección y planificación del turismo en el ámbito regional.

La propuesta de circuitos turísticos con base en el patrimonio ferroviario del antiguo ramal parece posible y tendría aceptación por parte de diversos segmentos de la demanda, ya sea por la motivación de conocer la historia y el patrimonio del ferrocarril como por disfrutar de recursos existentes en la región, como el ambiente rural, la costa del Río de la Plata, los pueblos y parajes o la gastronomía. Surgen, no obstante, obstáculos que sería necesario resolver para la implementación efectiva de los circuitos propuestos.

Uno es el mal estado de conservación estado de varios enclaves ferroviarios y la afectación de edificios a usos que dificultan, por el momento, su activación turística. Esta situación va de la mano del no reconocimiento patrimonial de estos sitios por parte de las instancias gubernamentales correspondientes, en especial en el ámbito local. No existen políticas específicas al respecto y la promoción turística de los tres partidos que abarca el ramal pone el acento en otros recursos, por lo que sería importante no solo la

acción en los ámbitos locales, sino también la labor mancomunada entre los tres municipios, cada uno asumiendo responsabilidades en relación con las estaciones de tren y en su patrimonio ferroviario. Otro problema es que la mayoría de las estaciones se encuentran habitadas por ex trabajadores ferroviarios, lo que implicaría que, para su refuncionalización, se debería buscar soluciones habitacionales. En este sentido, y tal como lo establecen las sucesivas cartas de turismo cultural del ICOMOS y la guía para la conservación del patrimonio industrial elaborada conjuntamente por ICOMOS y TICCIH, la conservación patrimonial debe prevalecer sobre las condiciones referidas a nuevos usos de edificios y espacios y su activación en calidad de recursos turísticos.

Se indagó, asimismo, acerca de la aceptación que pueden tener los circuitos basados en el patrimonio ferroviario, lo que permite verificar que la propuesta es factible desde la óptica de la demanda. Se notó, mediante las encuestas, que el armado de circuitos con más periodicidad sería beneficioso para el turismo de la zona y un buen revalorizador del turismo en la región. Con la incorporación de señalética se podría estructurar mejor los recorridos a la vez que incentivaría el armado de recorridos de manera independiente para grupos reducidos de ciclistas o senderistas. Se llegó también a la conclusión que existe un notable desconocimiento de las estaciones del ramal, pero que muchas personas estarían interesadas en conocerlas, lo que implica que el impulso a la promoción atraería a los visitantes, incluyendo la pernoctación.

El análisis FODA permitió sintetizar los diferentes aspectos tratados a lo largo de la tesis, en especial las fortalezas y debilidades y las oportunidades y amenazas en relación con las propuestas de circuitos basados en el patrimonio ferroviario. Si bien las debilidades parecen superar a las fortalezas, se considera que la gestión del patrimonio puede actuar en calidad de enlace entre el turista, la comunidad local y los gobiernos municipales, considerando que la activación del patrimonio ferroviario para el turismo y el excursionismo podría beneficiar a las comunidades receptoras. Las estaciones y enclaves ferroviarios tienen potencialidades de ser activadas como recursos turísticos, con actividades que favorezcan el concepto de sustentabilidad de la actividad turística, cuidando el patrimonio, impulsando el uso de transporte limpio y amigable con el medioambiente y procurando la generación de empleo, todo lo cual constituye temas a poner en agenda en las distintas direcciones de turismo de los ámbitos provincial y locales.

Se entiende que el aprovechamiento de este patrimonio, que hoy se encuentra no reconocido y en estado de paulatino abandono, puede, tal como se propone en este trabajo, brindar la posibilidad de turismo de proximidad desde la ciudad de La Plata y su área circundante, posibilitando de este modo la ocasión de nuevos conocimientos y experiencias a diversos sectores de la demanda, sin generar estadías prolongadas ni gastos excesivos.

BIBLIOGRAFÍA

Aycart Luengo, C. (2001). Vías verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para movilidad sostenible, ocio y turismo. *Informes de la Construcción*, Vol. 53, N° 475, septiembre/octubre 2001, pp. 17-29.

Boschma, R. (2005). Proximity and Innovation: a Critical Assessment. *Regional Studies*, Vol. 39.1, pp. 61–74, February 2005. Recuperado de [\(1\) \(PDF\) Proximity and Innovation: A Critical Assessment \(researchgate.net\)](#)

Bouillon, R. (2006). *Planificación del espacio turístico*. México: Trillas.

Cabanes Martin, A. y González Sanz, R. (2009). El Tiempo del Tren: Las velocidades comerciales en las líneas españolas desde sus orígenes a la actualidad. V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca, 2009.

Calvo, A. (2016). El sistema ferroviario en Argentina y la comparación con Estados Unidos y Brasil. *Revista Vial*. Recuperado de <https://revistavial.com/nuevas-tendencias-en-transporte-ferroviario-mitos-y-realidades-2/>

Cañada, E. & Izcara, C. (ed.) (2021). *Turismos de proximidad, un plural en disputa*. Barcelona: Icaria Editorial.

Cedeira, D. et al. (1984). *Patrimonio arquitectónico de La Plata*. La Plata: Arx.

Conti, A. (1995). El patrimonio ferroviario en el área portuaria de Ensenada. *Anales LINTA 1995*. La Plata: LINTA-CIC.

Conti, A. y Cravero Igarza, S. (2010). Patrimonio, comunidad local y turismo: La necesidad de Planificación para el Desarrollo Sostenible. *Notas en Turismo y Economía. Año 1, Número 1*. La Plata: Facultad de Ciencias Económicas, UNLP. Pp. 8-31.

Conti, A. (2010). Patrimonio cultural y turismo en la provincia de Buenos Aires. Análisis de la oferta y posibilidades para su diversificación. *Anales LINTA*, Vol. 4, N° 3-4. La Plata, LINTA-CIC.

Conti, A. (2017). Patrimonio industrial, de la investigación a la acción. Encuentro de Comités Latinoamericanos de ICOMOS del siglo XX. Buenos Aires, XVI Bienal de Arquitectura de Buenos Aires.

Costa, J. (s/f). Señalética. En Costa, J. (Director). *Enciclopedia del diseño*. Barcelona: CIAC.

Daviña Núñez, A. (2021). ¿Qué es el turismo de proximidad? Recuperado de [¿Qué es el turismo de proximidad? - Ing Galicia.org](#)

Díaz Soria, I. y Llundés Coit, J. C. (2013). Reflexiones sobre el turismo de proximidad como una estrategia para el desarrollo local. *Cuadernos de Turismo*, (32), 65–88. Recuperado de <https://revistas.um.es/turismo/article/view/177421>

Dillon, P. (2010). Programa Ferrourbano Junín. Consultado en: <http://programa-ferrourbano-junin.blogspot.com.ar/>

Domínguez, A. (2008). *El Ferrocarril Buenos Aires al Puerto de Ensenada*. Buenos Aires: Academia Nacional de Ingeniería.

Escribano, D., García Germanier, F. y Vázquez, C. A. (2008). *Soy por el tren o no soy*. Tesis de Producción. Facultad de Periodismo y Comunicación Visual, Universidad Nacional de La Plata.

Galvao Maia, L. R. (2010) Turismo y Patrimonio Ferroviario. Un estudio sobre el Trem da Vale (MG) – Brasil. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, Vol. 19, N° 3. Buenos Aires: CIET. Pp. 394-408.

Giedion, S. (ed. 2008) *Espacio, Tiempo y Arquitectura*. Barcelona: Reverté.

ICOMOS (1964). Carta Internacional para la conservación y la restauración de los monumentos y los sitios (Carta de Venecia).

ICOMOS (1999). Carta Internacional sobre el Turismo Cultural. La Gestión del Turismo en los Sitios con Patrimonio Significativo.

ICOMOS – TICCIH (2011). Principios para la conservación de sitios, estructuras, áreas y paisajes del patrimonio industrial.

Izcara, C. y Cañada, E. (2021). *Transformar el turismo desde la proximidad*. Barcelona: Editorial Alba Sud.

López López, A. y Curiel, J. (2010). El turismo sostenible como dinamizador local. *Observatorio Medioambiental*, Vol. 13. Madrid: Universidad Complutense. Pp. 109-129.

Martínez M. P., García Lerenal M. S. y Paleo M. C. (2018). Puertos, pueblos y saladeros. Magdalena y Atalaya: crecimiento urbano de dos pueblos vinculados en la ribera del Río de la Plata. *Urbanía. Revista latinoamericana de arqueología e historia de las ciudades*, 7 (2018), pp. 47-68. Buenos Aires: Arqueocoop Ltda.

Martins, A. y Vieira, G. F. (2006). Turismo e patrimônio cultural: possíveis elos entre identidade, memória e preservação. *Estação científica* 02. mar.:1-17

Mató, E. y Troyano, C. (2014). El impacto económico del cicloturismo en Europa. Fundación de los Ferrocarriles Españoles (F.F.E). Vías verdes. Recuperado de <http://goo.gl/ozu1vb>

Montalvo, G. y Plasencia, R. (2015). La motivación. Comportamiento organizacional. Recuperado de <https://www.ing.unlp.edu.ar/catedras>

OMT (s/f). Glosario de términos turísticos. Recuperado de [Glosario de términos de turismo | OMT \(unwto.org\)](https://www.unwto.org/es/glosario-de-terminos-de-turismo)

Pinassi, A. (2014). Gestión del patrimonio cultural: aproximación conceptual y definición de acciones. *Gestión del patrimonio urbano: textos de cátedra*. Bahía Blanca: Editorial de la Universidad Nacional del Sur.

Ponce Talancón, H. (2006). La matriz FODA: una alternativa para realizar diagnósticos y determinar estrategias de intervención en las organizaciones productivas y sociales. *Contribuciones a la Economía*, septiembre 2006.

Porto, N. et al. (2020). *Inventario turístico de la provincia de Buenos Aires*. La Plata: Facultad de Ciencias Económicas, UNLP.

Sainz, R. (1997) Arquitectura y urbanismo del siglo XX. En Juan Antonio Ramírez (Director) *Historia del Arte, volumen 4, El mundo contemporáneo*, páginas 265-335.

Salerno (2008). Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia. 2008, vol.15, n.3 [citado 2021-03-23]

Salomone, T. y Bertone, N. (2015). La arquitectura de la Compañía General de Ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires. *IV Congreso Iberoamericano y XII Jornada de Técnicas de Reparación y Conservación del Patrimonio*. La Plata: LEMIT.

Santos, G. (2020). Turismo de proximidad: una alternativa para reactivar la industria. Recuperado de [Turismo de proximidad: una alternativa para reactivar la industria \(ambito.com\)](http://ambito.com)

Scalabrini Ortiz, R. (1958). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires: Plus Ultra.

Silva, R. e Ibarra, J. A. (2017). *El Sistema Ferroviario Argentino: análisis de los procesos de Privatización y Estatización*. San Justo: Universidad Nacional de La Matanza.

Socatelli, M. (2013). *Mercadeo Aplicado al Turismo. La Comercialización de Servicios – Productos y Destinos Turísticos Sostenibles*. Intermark. Recuperado de [Mercadeo - Oferta Turística \(ucipfg.com\)](http://ucipfg.com)

TICCIH (2003). Carta de Nishny Tagil sobre el Patrimonio Industrial.

Treserras, J. (2005). El patrimonio como generador de desarrollo a partir del turismo. Barcelona: Programa de Gestión Cultural.

Vitalone C. y Conti A. (1997). Origen y evolución de los núcleos urbanos del partido de Punta Indio. *Anales LINTA 97*. La Plata: LINTA-CIC. Pp. 35-46.

Zingoni, J. M. (2010). *Arquitectura ferropuertaria en Bahía Blanca, 1880-1930*. Bahía Blanca: Universidad Nacional del Sur.

UNESCO (s/f). *Patrimonio. Indicadores centrales*. París: UNESCO.

Weston, R., et al. (2012). The European Cycle Route Network EuroVelo. Disponible en <http://www.europarl.europa.eu/studies>

Sitios web

El Portal de Magdalena <https://www.elportaldemagdalena.com.ar/historia/>

Google Maps <https://www.google.com.ar/maps/>

Grupo La Loma Cicloturismo <https://grupolaloma.com.ar/>

Meridiano Cultural <https://meridianocultural.com.ar/>

Municipalidad de Magdalena <https://www.magdalena.gob.ar/>

Municipalidad de Punta Indio <http://puntaindio.gob.ar/>

Pipinasvive <http://www.pipinas.com/f-f-c-c/>

Plataforma 14 <http://www.plataforma14.com.ar/>

UNESCO, Centro del Patrimonio Mundial <http://whc.unesco.org/>

Visita La Plata <https://www.visitaplata.com.ar/>

Wikiloc <https://es.wikiloc.com/>

ANEXO

Encuesta para verificar la aceptación de los circuitos propuestos

1.- Edad: (escribir el número)

2.- Género: (marcar la opción)

Femenino

Masculino

No binario

3.- Profesión / ocupación: (escribir)

4.- Lugar de residencia: (escribir el nombre de la ciudad o localidad)

5.- ¿Solés hacer salidas cortas a lugares cercanos a la ciudad de La Plata?: (marcar la opción SI o NO)

Si la respuesta en NO pasa directamente a la pregunta 9

Si la respuesta es SI pasa a las preguntas siguientes:

6.- ¿Con qué frecuencia lo hacés? (marcar la opción)

Una vez por semana

Cada dos semanas

Una vez por mes

Esporádicamente

Ocasionalmente

7.- ¿Qué tipo de actividades realizás en esas salidas? (marcar la opción)

Contacto con la naturaleza

Deportes

Visita a sitios culturales (museos, patrimonio)

Gastronomía

8.- ¿Qué tipo de medio de transporte utilizás? (marcar la opción)

Auto

Bicicleta

Tren

Transporte público automotor

Las preguntas que siguen son para quienes contestaron NO en la pregunta 5

9.- ¿Te gustaría hacer salidas a lugares cercanos a La Plata? (marcar la opción SI o NO)

10.- En caso de salidas a lugares cercanos, ¿qué tipo de atractivos te gustaría visitar o conocer? (marcar las opciones que se seleccionen, puede ser más de una)

Sitios de la naturaleza (ambiente rural, costa, playa)

Sitios culturales (museos, iglesias, patrimonio)

Gastronomía local

Estas preguntas son para todos

Considerando que el llamado turismo de proximidad implica viajes a lugares a menor de 100 km del lugar de origen, ¿utilizarías esta alternativa para un viaje de?: (marcar la opción que corresponda)

Excursión (ir y volver el mismo día)

Fin de semana (una noche de pernocte)

Entre 2 y 4 noches de pernocte

5 o más noches de pernocte

Teniendo en cuenta que el gasto de viajar a un lugar cercano es más bajo que ir a un lugar a más de 100 km de distancia, ¿representa un incentivo el costo de viaje? (marcar la opción SI o NO)

11.- ¿Has visitado alguna de las siguientes localidades cercanas a La Plata? (marcar todas las que corresponda)

Arana

Ignacio Correa

General Mansilla (Bavio)

Magdalena

Atalaya

Verónica

Pipinas

Ninguna

12.- ¿Te gustaría conocerlas o volver a visitarlas? (marcar SI o NO)

13.- En caso de visitar esas localidades, ¿qué atractivos te interesaría conocer? (marcar todas las que correspondan)

Ambiente natural

Pueblos

Estaciones y enclaves ferroviarios

Iglesias

Museos

Gastronomía

Artesanía

La gente del lugar

14.- En caso de una excursión a esas localidades, ¿cómo te gustaría realizarla? (marcar lo que corresponda)

En un tour organizado, con transporte y guía

Por mi cuenta, en pareja

Por mi cuenta, en grupo familiar

Por mi cuenta, en grupo de amigos

15.- En caso de que lo hicieras por tu cuenta, ¿qué medio de transporte utilizaría? (marcar lo que corresponda)

Auto propio

Bicicleta

Transporte público

16.- ¿Sabías que existió un servicio ferroviario que unía a La Plata con esas localidades? (marcar SI o NO)

17.- ¿Te resultaría interesante conocer la historia del ferrocarril y visitar las antiguas estaciones y sitios ferroviarios? (marcar SI o NO)

18.- En caso de haber respondido SI, ¿qué aspecto te gustaría conocer? (marcar todas las que corresponda)

La historia del lugar

Su arquitectura

El entorno rural

El estado en que se encuentran

Otro (especificar)