



UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA  
PLATA

FACULTAD DE CIENCIAS  
ECONÓMICAS

LICENCIATURA EN TURISMO

**Museo «Memorias Ferroviarias»  
Patrimonio Ferroviario de la ciudad de Junín**



Fuente: Martin Pedernera



Tesista: Scaglione Martina.  
Directora: Tarullo, Raquel.  
Legajo nº 74523/9  
martina.scaglione@gmail.com  
Fecha de entrega: 09/06/2015

## Junín<sup>1</sup>

Soy, pero soy también el otro, el muerto  
el otro de mi sangre y de mi nombre,  
soy un vago señor y soy el hombre  
que detuvo las lanzas del desierto.  
Vuelvo a Junín, donde no estuve nunca,  
a tu Junín, abuelo Borges. ¿Me oyes,  
sombra o ceniza última, o desoyes  
en tu sueño de bronce esta voz trunca?  
Acaso estés buscando por mis ojos  
el épico Junín de tus soldados,  
el árbol que plantaste, los cercados  
y en el confín la tribu y los despojos.  
Te imagino severo, un poco triste;  
quién nos dirá cómo eres y quién fuiste.

Jorge Luis Borges

---

<sup>1</sup> En Borges, J.L (1964). *El otro, el mismo*. Emecé

## Agradecimientos

Si bien sabemos desde el primer día de clases que al final vamos a tener que escribir una tesis, transitar por el proceso de producción no es una tarea fácil. Requiere dedicación, tiempo, energía y creatividad. Quiero agradecer a todos aquellos que supieron alentarme a seguir para adelante cuando me faltaba un empujón.

Primero a mi familia que nunca dudó de mí. Siempre me brindaron su apoyo incondicional aún cuando les comuniqué que me mudaba a Estados Unidos y que iba a escribir la tesis desde allá. A mi papá quien contándome historias de mi abuelo ferroviario me ayudo de alguna manera a elegir el tema de mi investigación. A mi mamá quien con su súper poder de madre siempre sabe dónde encontrar lo que necesité. Me consiguió una excelente directora de tesis cuando mi ánimo ya estaba por el piso al saber que la mayoría de los docentes de la facultad estaban ocupados.

A mis amigos que pararon las orejas cada vez que escucharon la palabra «ferrocarril» y me enviaron un sinnúmero de artículos, nombres de libros, presentaciones, etc.

A todos los juninenses que cuando se enteraron de qué trataba mi tesis me presentaron a familiares o conocidos que pudieron proveerme información muy valiosa.

A todos los docentes que formaron parte de mi educación desde las primeras etapas escolares en la ciudad de Junín hasta la etapa universitaria en la ciudad de La Plata.

A mis compañeros de la carrera Licenciatura en Turismo que leyeron una y mil veces mi trabajo buscando errores, sumando ideas y aconsejándome.

A mi directora Raquel por su dedicación y apoyo, quien supo dirigir a una tesista desde el otro lado del globo.

Infinitas gracias

## Resumen

El tema general de este trabajo de investigación es el patrimonio ferroviario de la ciudad de Junín. Específicamente, se analiza la posibilidad de reutilizar el espacio ocupado por los ex talleres del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico –un predio de 40 hectáreas- para fines culturales, educativos y turísticos, a través de la apertura de un museo ferroviario.

Si bien se han llevado a cabo diferentes obras en el predio y otras tantas fueron presentadas como proyectos, aún queda mucho espacio por recuperar. Es éste el punto de partida de la investigación y que lleva a formular el siguiente interrogante: ¿qué uso se le puede dar al predio que recupere el espacio físico pero que a la vez valorice al elemento que le dio origen y que constituyó la identidad de los juninenses?

A partir de un recorrido de la historia del ferrocarril en general y de la apertura de los Talleres Ferroviarios en Junín, este trabajo desarrolla la posibilidad de la apertura de un museo ferroviario en una parte del extenso predio, con el fin de poner en valor el patrimonio tangible e intangible de la ciudad de Junín.

La bibliografía consultada referente a la conservación de edificios industriales pone de manifiesto que la afectación del mismo para fines museísticos es una alternativa viable para el acceso, la protección y la difusión del patrimonio, al mismo tiempo que se re-utiliza el espacio. Sumado a esto, el análisis de diferentes museos ferroviarios en Argentina y en el mundo, demostró que no todos los edificios ferroviarios abandonados fueron destinados a albergar museos, pero sí que la mayoría de los museos ferroviarios se encuentran en el interior de edificios de origen ferroviario. El tren fue un elemento de vital importancia y aún hoy genera una fascinación tan grande que en la mayoría de las ex estaciones de trenes, en todas partes del país, funciona un museo recordando lo que representó para la sociedad argentina.

Palabras clave: patrimonio cultural – patrimonio ferroviario – turismo - conservación – museo ferroviario – Junín

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	7
<b>Objetivos</b> .....	9
<b>Metodología</b> .....	10
Capítulo I. <b>MARCO TEÓRICO</b> .....	13
I.1. Patrimonio cultural y patrimonio industrial.....	13
I.2. Turismo.....	13
I.3. Cultura e identidad.....	14
I.4. Museos y lugares de memoria.....	14
Capítulo II. <b>SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO</b> .....	15
II.1. El origen del transporte ferroviario.....	15
II.2. El sistema ferroviario argentino entre 1860 y 1890.....	16
II.2.1. <b>El modelo agroexportador</b> .....	17
II.2.2. <b>El modelo de desarrollo por sustitución de importaciones</b> ... 17	
II.2.3. <b>El modelo desarrollista</b> .....	18
II.2.4. <b>El modelo neoliberal</b> .....	20
II.3. El ferrocarril en Junín.....	21
II.3.1. <b>La familia ferroviaria</b> .....	22
II.3.2. <b>Talleres Junín: inicio, evolución y cierre</b> .....	23
Capítulo III. <b>PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVIARIO</b> .....	28
III.1. La importancia del patrimonio y su relación con la cultura y la identidad..28	
III.2. El turismo y la conservación del patrimonio.....	28
III.3. El patrimonio industrial.....	29
III.4. Formas de conservación y resguardo: museos y lugares de memoria....30	
III.4.1. <b>Museos ferroviarios</b> .....	31
III.4.1.1. <i>España</i> .....	31
III.4.1.2. <i>México</i> .....	32
III.4.1.3. <i>Estados Unidos</i> .....	32
III.4.1.4. <i>Argentina</i> .....	34
III.4.1.4.1 Ciudad Autónoma de Buenos Aires.....	34
III.4.1.4.2 Ciudad de Rosario.....	35
III.5. Utilización de edificios ferroviarios para fines museísticos.....	35

III.6. El debate en torno al futuro del predio.....	36
<b>IV. CONCLUSIONES.....</b>	<b>37</b>
V.	
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>41</b>
VI. <b>ANEXOS.....</b>	<b>42</b>
VII. <b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>55</b>

## **INTRODUCCIÓN**

La desactivación de las líneas ferroviarias a fines del siglo XX, trajo como consecuencia el abandono de numerosos predios ferroviarios y estaciones que entraron en una pendiente de deterioro. El patrimonio industrial heredado, a pesar de ser muy importante por su valor histórico y cultural, hoy se encuentra en desuso y en el olvido. Es por esto que diferentes actores sociales preocupados por el rescate y la conservación del patrimonio utilizan distintos recursos para protegerlo tales como la declaración de sitios de interés patrimonial, las acciones de restauración, la asignación de nuevos usos como los museísticos, educativos y turísticos.

Las iniciativas orientadas a la revalorización del patrimonio cultural e histórico son, entre otras, las que han propulsado la re-utilización de las estructuras ferroviarias (vagones, máquinas, talleres, etc.) diseñando y creando trenes turísticos, museos ferroviarios, centros comunitarios, talleres de enseñanza, cooperativas, entre otros (Ferrari, 2002). La voluntad de una comunidad local de recuperar su patrimonio - aquellos elementos o edificios heredados por generaciones anteriores o creados por ellos mismos como resultado de sus interacciones, costumbres y valores – se origina en el vínculo existente entre identidad y cultura. La comunidad local lucha por recuperar, mantener y transmitir su patrimonio porque es éste el fiel testimonio de su cultura e identidad.

La llegada del ferrocarril en 1884 modificó la dinámica poblacional del entonces pueblo de Junín, pero sin dudas, el hecho de mayor trascendencia y que tuvo mayores impactos en la comunidad local fue la apertura de un taller perteneciente al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. La actividad ferroviaria incorporó gran cantidad de mano de obra que al no ser satisfecha por la población local fue principalmente provista por inmigrantes europeos. Ingleses, italianos y españoles comenzaron a instalarse en la ciudad como así también algunas minorías de Turquía, India, Rusia y Checoslovaquia. Junín se pobló entonces con diferentes aportes culturales debido a la convivencia de diversas nacionalidades (Archivos ferroviarios, Archivo Histórico Municipal, Junín).

La convivencia entre los inmigrantes llegados de distintas partes del mundo se dio a través del ferrocarril, y particularmente de los talleres, ya que no importaba de dónde provenía cada operario: cada uno de ellos tenía su lugar en los talleres. Dillon (2010) sostiene que:

La identidad reviste singular importancia en función del papel aglutinante que tuvo en Junín el ferrocarril por más de 100 años. La imagen del ferrocarril implicaba arraigo y seguridad. Pertenecer a la empresa significaba, en primera instancia, identidad: se era ferroviario. Durante mucho tiempo las empresas ferroviarias fueron asociadas al concepto de permanencia y estabilidad, identificadas con la imperturbabilidad británica (p.3).

Paradójicamente, los talleres fueron a la vez unión y división. Su apertura generó que se habitaran las zonas aledañas y como consecuencia se formaron dos barrios importantes muy diferentes entre sí: el barrio Pueblo Nuevo y el barrio Belgrano, antes conocido como «Tierra del Fuego». Las características de cada barrio están directamente relacionadas con los trabajadores del ferrocarril.

El barrio Pueblo Nuevo, ubicado más cerca del centro de la ciudad, fue habitado por empleados ferroviarios de mayor rango y poder adquisitivo, en su mayoría europeos, mientras que el barrio Belgrano fue destino de operarios de menor jerarquía. El mismo se desarrolló como una ciudad aparte y presenta el mismo esquema que el sector fundacional de Junín: la plaza principal está rodeada de una iglesia, una escuela, un club, una comisaria, una sucursal bancaria y una delegación municipal. La marcada diferenciación entre las dos zonas de la ciudad originada por el ferrocarril predomina hasta el día de hoy y es parte de la identidad de los juninenses.

Los Talleres Ferroviarios de Junín constituyeron una importantísima fuente de trabajo, desarrollo y progreso para la ciudad. Sus características y envergadura lo posicionaron como uno de los polos industriales ferroviarios más importantes de Latinoamérica. Sin embargo, como consecuencia de la desactivación y reducción de la red ferroviaria que se produjo en todo el país, en 1993 finalizaron su actividad. Luego del cierre la infraestructura de lo que alguna vez fue un orgullo nacional se fue perdiendo y hoy se encuentra en un estado de abandono (Crocco, 2010). El predio abarca 40 hectáreas que se localizan en el corazón de la ciudad. Se compone de un corredor ferroviario, varias playas de cargas y maniobras, dos sectores de depósitos, la estación y los Talleres Ferroviarios. Es propiedad del Estado Nacional y se encuentra en parte concesionado a un operador de cargas y en parte alquilado a una Cooperativa de Trabajo (Código Urbano Ambiental, 2004).



Figura 1. Vista área de la Ciudad de Junín que permite apreciar el tamaño del predio y ubicación del predio. Fuente: mapas de Google.

El siguiente trabajo de investigación se encuentra dividido en tres partes. La primera corresponde al marco teórico donde se presentan una serie de definiciones relacionadas a las temáticas que fundamentan esta investigación. El segundo capítulo inicia con una breve reseña sobre el origen del transporte ferroviario a nivel mundial para finalizar con su llegada y ciclo de vida en Argentina. Dentro de éste capítulo se incluye un apartado dedicado a la actividad ferroviaria, en especial la de los talleres, en la ciudad de Junín. El tercer capítulo estudia la institución «museo» e incluye ejemplos de museos ferroviarios en diferentes países.

## **Objetivos**

### **Objetivo general**

Indagar si la apertura de un museo ferroviario en la ciudad de Junín es un proyecto posible de ser considerado como una alternativa para la protección y re-utilización del patrimonio ferroviario.

### **Objetivos específicos:**

- Investigar sobre la importancia que tuvo la actividad ferroviaria, y en especial la de los Talleres Ferroviarios, para la comunidad de Junín.
- Sintetizar los principales hechos históricos relacionados al declive del sistema ferroviario para comprender el contexto en el cual se produjo el cierre de los Talleres Junín.
- Estudiar cómo la identidad cultural se relaciona con el afianzamiento de los Talleres Ferroviarios en Junín. Examinar los distintos usos que el patrimonio ferroviario de la ciudad ha recibido luego del cierre de los talleres.
- Indagar en los nuevos usos funcionales, planteados por las diferentes vertientes teóricas y en base a experiencias previas similares, que pueden implementarse para lograr la re-utilización del patrimonio industrial ferroviario de Junín.
- Buscar las relaciones existentes entre conservación del patrimonio y turismo.
- Caracterizar y describir diferentes museos ferroviarios de Argentina y del mundo con el propósito de sustentar el objetivo principal de este trabajo.

## **Metodología**

La investigación realizada es del tipo *cualitativa exploratoria*. Los estudios exploratorios se efectúan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes (Dahnke & Fernández Collado, 1986). El material bibliográfico disponible demuestra que las temáticas turismo-conservación-patrimonio ya han sido exploradas en distintas investigaciones académicas y estudios de casos, sin embargo en el caso de los proyectos presentados para el predio ferroviario de la ciudad de Junín estas temáticas no aparecen.

En la entrevista realizada a la arquitecta Laura Franco, subsecretaria de Planeamiento Económico, Urbano y Ambiental del Gobierno Local de Junín ella comentaba que los usos que se plantearon para el predio ferroviario hasta el momento fueron: residencial - cultural (centro cultural) - corredor turístico (recreativo y gastronómico) - sector de talleres ferroviarios (reducido) - universitario - administrativo y comercial - espacio productivo para desarrollo de nuevas tecnologías - espacio público recreativo y verde (comunicación personal, 10 de junio de 2015). En base a esto, queda claro que el abordaje de la situación del predio se ha dado desde perspectivas económicas, urbanísticas y estéticas en mayor medida, pero no desde un enfoque patrimonial, en el cual se encuentran las actividades y políticas públicas orientadas a la conservación, restauración, puesta en valor y uso social de los bienes patrimoniales por su valor histórico, identitario y cultural.

La recolección de datos necesaria para realizar esta investigación se logró utilizando las siguientes técnicas:

### **Datos primarios**

- Entrevistas
  - Arquitecta Laura Franco, quien actualmente se desempeña como subsecretaria de Planeamiento Económico, Urbano y Ambiental del Gobierno Local de Junín y estuvo a cargo del Plan de Desarrollo Estratégico 1997-2001 y 2005-2013.
  - Juan Dall'Occhio quien fue el último Jefe del Departamento de Mecánica de los Talleres Ferroviarios Junín.
- Observación directa y toma de notas de campo.

Se realizó una visita al predio para conocer el estado del patrimonio ferroviario que allí permanece. Para esto, se presentó una carta a las autoridades de la Cooperativa de Trabajo Talleres Junín que opera en ese espacio solicitando permiso para recorrer las instalaciones y tomar fotografías. Una vez obtenido el permiso se recorrió el área del predio donde se encuentran los galpones pertenecientes a los ex

talleres con el objetivo de identificar un espacio que pudiera albergar al museo propuesto.

Se realizaron 4 visitas a diferentes museos ferroviarios, dos en Argentina y dos en Estados Unidos<sup>2</sup> con el objetivo de conocer sus exposiciones y la forma en que son presentadas. Luego de compilar la información, se hizo hincapié en detectar características en común y diferentes con la intención de realizar una comparación.

1. Museo Nacional Ferroviario «Raúl Scalabrini Ortiz» ubicado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Fecha de la visita: 06 de enero de 2015.
2. Museo y Archivo Ferroviario Regional de Rosario, ubicado en la ciudad de Rosario. Fecha de la visita: 18 de diciembre de 2014.
3. *San Francisco Railway Museum* (Museo del Tren) ubicado en la ciudad de San Francisco, California. Fecha de la visita: 2 de marzo de 2015.
4. *Cable Car Museum* (Museo del tranvía) ubicado en la ciudad de San Francisco, California. Fecha de la visita: 10 de marzo de 2015.

- Confección de tablas.

Utilizando el «Índice de Museos Ferroviarios y Asociaciones de preservación ferroviaria y tranviaria de la República Argentina» provisto por La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.), se confeccionaron tablas que permiten detectar cuántos de los museos listados se localizan dentro de un edificio de origen ferroviario. La recolección de estos datos se hizo a través de la información provista por cada institución en sus sitios *web*. Cuando ésta no fue provista en la página, se enviaron mails a los administradores solicitándola. De no obtenerse respuesta alguna, se realizaron llamadas telefónicas. Sólo el dato de una institución no pudo conseguirse.

#### Datos secundarios

- Lectura interactiva de bibliografía específica relacionada con las temáticas ferrocarril, patrimonio, conservación, museos y turismo.
- Interpretación de casos donde se hayan implementado planes de puesta en valor y re-utilización del patrimonio ferroviario.
- Lectura interactiva de blogs de ferro-aficionados.
- Colecciones fotográficas.
- Consulta de entrevistas realizadas a trabajadores ferroviarios. Es importante aclarar que por la edad de los protagonistas, y porque algunos de ellos han fallecido, no se realizaron entrevistas de primera mano sino que se accedió a material sin editar de testimonios ya obtenidos en distintos trabajos de investigación. Por un lado, se analizaron los testimonios directos de ex trabajadores ferroviarios recolectados en el marco de un proyecto de investigación para la Universidad Nacional del Noroeste de Buenos Aires recopilados en el libro *Ferrovianos. Nuestra Historia* (Iacullo y Tarullo, 2013). También se utilizaron los audios de las entrevistas realizadas por la licenciada

---

<sup>2</sup> Se eligió la ciudad de San Francisco en California por ser ésta un referente a nivel mundial en cuanto a preservación y re-utilización de material ferroviario.

Laura Manacorda, que en su rol de directora del Archivo Histórico Municipal (1999-2005) documentó con relatos la historia del ferrocarril y los ferroviarios en Junín. Los testimonios sirvieron para conocer aspectos de la vida interna dentro del trabajo en los talleres como así también los diferentes momentos por los que pasaron sus empleados mientras trabajaron allí.

- Acceso a los archivos documentales conservados en el Archivo Histórico Municipal de Junín. Se seleccionó documentación relacionada a la llegada del ferrocarril y a la actividad de los Talleres Ferroviarios Junín.

## **I. MARCO TEÓRICO**

### Patrimonio cultural y patrimonio industrial

El patrimonio es el conjunto de bienes (naturales o culturales, materiales o inmateriales) perteneciente a una sociedad que fueron acumulados a través del tiempo por tradición o herencia. El vínculo con la identidad y la cultura es una característica distintiva, en la medida en que el patrimonio es parte de una cultura y expresará los valores identitarios que la sociedad reconoce como propios. Algunos de los autores que entienden al patrimonio de esta manera son Almirón, Troncoso y Bertoncetto (2006), Ballart y Juan i Tresseras (2001) y Prats (1998).

El patrimonio cultural está constituido, dentro de ese conjunto de bienes, por aquellos que tienen un alto contenido simbólico siendo portadores de valores culturales propios de la comunidad, que los hace merecedores de una especial protección no sólo relacionada con su conservación sino también con el uso que se pueda hacer de ellos (Prats, 1998).

Tagil (2003) define al patrimonio industrial como el conjunto de restos industriales que poseen un valor social, histórico, arquitectónico, científico o tecnológico. Entre los cuales se incluyen edificios y maquinarias, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa la energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, la vivienda, el culto religioso o la educación.

Benito del Pozo (2002) sostiene que el patrimonio industrial es un fenómeno vinculado al problema de la desindustrialización y del traslado de la industria hacia espacios suburbanos como consecuencia de procesos de adaptación productiva. A raíz de esto surge una corriente de pensamiento en torno a los espacios industriales abandonados que trata de mostrar su importancia para que sean considerados en la planificación y las estrategias de desarrollo territorial en su triple condición de recurso, memoria del lugar y señal de identidad colectiva. Molano (2007) adhiere sobre la conciencia que se ha tomado frente al patrimonio industrial y agrega:

Muchos pueblos han optado por una revalorización de lo cultural, de lo identitario y patrimonial como eje de su propio desarrollo. Esta recreación o potenciación identitaria, no sólo puede revivir, volver a poblar áreas rurales, despertar interés en una población apática y lograr cohesión social, sino que además puede desencadenar actividades económicas y con ello mejorar los ingresos y la calidad de vida de la colectividad. Usualmente estos ingresos están relacionados con la oferta de productos, bienes y servicios, que se colocan oportunamente en el mercado, que van desde lo agropecuario hasta actividades orientadas al turismo (p.74).

### Turismo

La Organización Mundial del Turismo (OMT) provee la siguiente definición: «el turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales». En referencia al turismo con fines culturales Almirón, Bertoncello y Troncoso (2006) señalan que:

El turismo con base en el patrimonio es una modalidad turística que ha ido adquiriendo gran notoriedad especialmente frente al turismo convencional. El patrimonio es un recurso que permite la valorización turística de aquellos lugares que lo contienen y, a su vez, el turismo posibilita la difusión, el acceso y conocimiento del patrimonio, cumpliendo con el objetivo de ponerlo a disposición de toda la sociedad. Además el turismo es una actividad económica que genera recursos indispensables para la protección y preservación del patrimonio, frente a la permanente escasez de fondos para estos fines (p.102).

### Cultura e identidad

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) define a la cultura como «el conjunto de los rasgos distintivos, espirituales, materiales y afectivos que caracterizan una sociedad o grupo social». Verhelst (1994, citado en Molano 2007) agrega además que la cultura es dinámica, debido a que no sólo se compone de elementos heredados del pasado, sino también por influencias exteriores adoptadas y novedades inventadas localmente.

El concepto de identidad cultural se refiere al sentido de pertenencia a un grupo social con el cual se comparten rasgos culturales, como costumbres, valores y creencias. Al igual que la cultura, la identidad no es un concepto fijo, sino que se crea individual y colectivamente y se alimenta de forma continua de la influencia exterior (Molano, 2007).

### Museos y lugares de memoria

El Consejo Internacional de Museos, conocido mundialmente por sus siglas en inglés «ICOM» (*International Council of Museums*), presenta en su página web, conforme a los estatutos adoptados durante la 22ª Conferencia general de Viena (Austria) en 2007, la siguiente definición:

Un museo es una institución permanente, sin fines de lucro, al servicio de la sociedad y abierta al público, que adquiere, conserva, estudia, expone y difunde el patrimonio material e inmaterial de la humanidad con fines de estudio, educación y recreo (Consejo Internacional de Museos, 2007).

El concepto de lugares de la memoria inicialmente se utilizaba para referir a los sitios relacionados con los procesos de represión política durante la dictadura cívico-militar (1976-1982) pero las ciencias sociales fueron ampliándolo luego a otros contextos históricos y a sus posibilidades de transposición didáctica. (Carluccio, Diez, Scatena, Tardá, & Varela, s.f.). Dentro de su nueva significación, Candau (2002) sostiene que los lugares de memoria son espacios significativos (materiales o ideales), donde la acción de los hombres y el trabajo del tiempo los convierten en un elemento simbólico para una determinada comunidad; o sea, que son fabricados y producidos por la memoria colectiva. Son también lugares de identidad relacionados con el pasado de la comunidad. En los lugares de memoria también se establecen luchas por

la apropiación, por los significados, por el manejo y por la conservación o destrucción de esas representaciones de la identidad.

## **II. SISTEMA DE TRANSPORTE FERROVIARIO**

El ferrocarril es un sistema integrado de transporte, industria y comunicación. Es un servicio público y cumple una función social, que entre sus características principales figuran la de transportar todo a todas partes y en todo tiempo, con la regularidad obligada de sus servicios

Juan Carlos Cena (2008)

### II.1. El origen del transporte ferroviario

Las primeras construcciones ferroviarias aparecen en 1825 cuando se inaugura el primer ferrocarril para el transporte de pasajeros que unió el trayecto de Liverpool a Manchester. Desde entonces Inglaterra lideró la construcción y explotación de los ferrocarriles, y en 1840 ya poseía una red de 2.130 km. En Estados Unidos el ferrocarril también se inauguró en 1825, con la línea Baltimore-Ohio, mientras que, en Europa continental, el primer país en adoptar el sistema fue Francia, con la línea Lyon-Saint Étienne, en 1825, seguido por Bélgica con el trayecto Bruxelles-Malines en 1835 y Alemania con el ramal Nuremberg-Furth en 1835 (Tartarini, 2001).

En el continente americano, luego de Estados Unidos (1825) y Canadá (1826), será Cuba el primer país de Iberoamérica en construir un «camino de hierro» (1826), luego México en Centroamérica (1850) y Perú (1851) en Sudamérica se convertirían en los primeros países que tendrán ferrocarriles, acompañados meses después por Chile (1851) y años más tarde por Brasil (1854), Colombia (1855), Argentina (1857), Paraguay (1859) y Uruguay (1869) (Tartarini, 2001).

Como consecuencia de los cambios tecnológicos introducidos por la Revolución Industrial, se produce un aumento en los niveles de producción internacional que necesitaba, por un lado, materias primas, y por otro, nuevos mercados donde ubicar sus productos industriales. Como resultado, las elites latinoamericanas comenzaron a construir un sistema de transporte que hiciera posible el traslado de sus materias primas desde las zonas productoras hacia los puertos y de allí al continente europeo (Tartarini, 2001).

En Argentina, las primeras empresas ferroviarias fueron de origen europeo, principalmente británicas y francesas. Si bien el Estado Nacional y algunos gobiernos provinciales también se dedicaron a la construcción y administración de líneas férreas, las más rentables de la zona pampeana estaban en manos privadas europeas, con lo cual el diseño de la red estatal estuvo condicionado por las inversiones e intereses de las mismas. En mano del Estado quedaron aquellas líneas que cumplían un servicio social, que llegaban a los poblados inhóspitos poniendo a sus habitantes en contacto con las grandes ciudades del país, los llamados *Ferrocarriles de fomento* (Palermo, 2008).

El territorio nacional era ideal para la instalación de ferrocarriles debido a su extensión y a la falta de accidentes geográficos. Además, los ganaderos necesitaban un medio de transporte rápido y seguro para llevar las mercaderías de las zonas productivas del país al puerto de Buenos Aires que comunicaba al mercado internacional. Sumado a la situación interna, se agregan factores externos como la disponibilidad de abundante capital extranjero en busca de inversiones, la llegada masiva de inmigrantes en busca de casa y trabajo debido a la guerra y la existencia de tecnología ociosa en materia de construcciones ferroviarias debido a que en Europa, y en especial en Gran Bretaña, el ritmo de expansión de sus redes estaba en disminución (Palermo, 2008).

Scalabrini Ortiz (1975) sostiene que «el primer ferrocarril argentino nace oficialmente el 12 de enero de 1854, fecha de la ley provincial que acuerda, a un grupo de ciudadanos porteños, concesión para construir una línea ferroviaria desde la ciudad de Buenos Aires al Oeste indefinidamente» (p.24). El 29 de agosto de 1857 se inauguró el primer tramo de lo que se denominaría Ferrocarril Oeste (FCO) que unía la estación «Del Parque», ubicada donde actualmente se emplaza el Teatro Colón, en la Ciudad de Buenos Aires, y la estación Floresta. La tecnología fue traída de Gran Bretaña, como así también el empresario constructor y el primer material rodante. Las locomotoras «La Porteña» y «La Argentina» fabricadas en Londres por la Compañía *The Railway Foundry Leeds* realizaron el primer viaje (López, 2007a).

En la misma época en que Buenos Aires comenzó sus intentos de poner en marcha una empresa ferroviaria, también lo hacía el Gobierno de la Confederación Argentina pero con menor éxito. El 5 de Septiembre de 1854 el ingeniero norteamericano Alan Campbell le propuso al presidente de la Confederación Argentina, Justo José de Urquiza, realizar un estudio<sup>3</sup> que evaluara la construcción de una línea entre Rosario y Córdoba. Durante los gobiernos de Urquiza y Derqui se llevaron a cabo negociaciones con William Wheelwright, ingeniero a cargo de una compañía británica, que demoraron el inicio de las obras. Sólo después de la instalación de un nuevo gobierno, el de Mitre, se autoriza en 1862 la construcción del Ferrocarril Central Argentino (FCCA) con concesiones inglesas (Raúl Scalabrini Ortiz, 1975).

La red argentina continuó en expansión y para 1880 contaba con casi 36.000 kilómetros, posicionando al sistema ferroviario argentino en el primer lugar por su longitud en América Latina y en tercer puesto en el hemisferio Occidental, detrás de Estados Unidos y Canadá (López, 2007a). Sin embargo, sólo se hará referencia a las líneas Ferrocarril Central Argentino y el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico (FCBAP) ya que son éstas las que originaron la actividad ferroviaria en Junín. El tratamiento de las mismas se realiza en el apartado destinado a dicha ciudad.

## II.2. El sistema ferroviario argentino entre 1860 y 1890

Se considera necesario presentar una breve reseña histórica de las distintas etapas por las que pasó la red ferroviaria argentina desde sus inicios hasta la privatización llevada a cabo durante la presidencia de Carlos Menem (1989-1999). En la línea histórica trazada en la tesis se enfatizó en distintos factores que llevaron al decaimiento del sistema ferroviario argentino y como consecuencia al cierre de ramales y talleres. Dicho resumen no pretende ser exhaustivo de toda la historia

---

<sup>3</sup> «Informe sobre un ferrocarril entre Córdoba y el Río Paraná por el ingeniero Alan Campbell»

ferroviaria argentina y es por eso sólo se incluyeron aquellos que sirven para entender la importancia del sistema para el país.

### **II.2.1. El modelo agroexportador**

En sus inicios la red ferroviaria fue diseñada en concordancia con el modelo agroexportador, una dinámica económica basada en la exportación de productos agrícolas. El gobierno argentino, representado por Bartolomé Mitre, durante el período 1862-1868, impulsó la realización de obras ferroviarias a través de la generación de un marco confiable para que las empresas decidieran invertir en nuestro país: fijó garantías a los capitales extranjeros, otorgó subvenciones a las empresas foráneas y exenciones impositivas a la importación de material para la construcción de vías férreas. Fue un período de rápida expansión: al iniciarse la década del 60, existían 39 kilómetros de longitud de vías férreas, mientras que para el año 1870 ésta alcanzaba una longitud de 732 kilómetros (López, 2007b). Hasta 1886 «la política ferroviaria había sido pragmática: con el ánimo de dotar al país cuanto antes de un sistema de transportes modernos no se hacía cuestión de quién concedía ni de quién construía y explotaba» (Gomez, Regalsky & Schvarzer, 2007, p.92).

El 12 de octubre asumió como presidente Miguel Juárez Celman quien anunció un cambio en la política de administración de los ferrocarriles: decide la venta de las empresas del Estado por considerarlo «un mal administrador por naturaleza, que debía retirarse de todas aquellas actividades en las que estuviera dispuesto a invertir el capital privado, y que por ser los ferrocarriles un servicio público debía fomentarse la competencia y reducir la intervención estatal al mínimo» (López, 2007b, p.55). Durante su gobierno se otorgaron 67 concesiones. Sin embargo, el presidente modificó su posición debido a algunos problemas surgidos con las nuevas compañías ferroviarias, lo que condujo a medidas de gobierno incoherentes.

Además, la caída de la actividad económica, la desvalorización del papel moneda y la pérdida de valor de bonos y acciones de las compañías extranjeras significó una pérdida en los ingresos de los ferrocarriles y una significativa caída de las utilidades. En 1907 se promulga la Ley 5315, conocida como «Ley Mitre» que intentaba poner orden a las concesiones ferroviarias y definía el marco dentro del cual se desempeñarían las empresas durante los cuarenta años siguientes (Palermo, 2007).

### **II.2.2. El modelo de desarrollo por sustitución de importaciones**

En vísperas de la Primera Guerra Mundial (1914) las líneas férreas argentinas cubrían 35.000 km, posicionando al sistema ferroviario en el décimo lugar del ranking mundial en cuanto a su extensión y uno de los sistemas más integrados de toda América Latina. El crecimiento del sistema generó una gran demanda de mano de obra que fue abastecida por la llegada masiva de inmigrantes europeos que escapaban de la guerra (Palermo, 2008). En 1929 la caída de la bolsa en *Wall Street* desencadenó una crisis que se extendió durante toda la década y marcó limitaciones al modelo agroexportador en el que se sustentaba la economía argentina. A partir de esta situación se reformula la estrategia económica dando lugar a un proceso de

industrialización por sustitución de importaciones. La industria deja de estar subordinada al modelo agroexportador y adquieren importancia rubros como el textil, el alimentario y el metalúrgico liviano.

Para finales de la década 1940 la red alcanzaba una extensión de 46.815 kilómetros<sup>4</sup> y era explotada por once empresas que en su mayoría eran de capitales extranjeros, predominantemente británicos. Pero la situación estaba pronta de modificarse: Inglaterra se encontraba en su peor ruina financiera luego de la Segunda Guerra Mundial y tenía además una deuda externa de gran magnitud con la Argentina contraída principalmente por la compra de alimentos durante el conflicto bélico. El gobierno argentino recibe todos los ferrocarriles como pago por la abultada deuda inglesa (incluyendo una cantidad de empresas y bienes dependientes de aquellos, como así también las tierras que la Ley Mitre había otorgado a las empresas a ambos lados del trazado de las vías) (Solanas, 2008).

Al momento de la nacionalización, la red ferroviaria se posicionaba como la red más grande de América Latina y se conectaba con Paraguay, Bolivia, Chile, Brasil y Uruguay (Raúl Scalabrini Ortiz, 1975). Contaba con talleres para la construcción y reparación de locomotoras y vagones de pasajeros y de carga. En 1952 se crea la Fábrica Argentina de Locomotoras<sup>5</sup> (FADEL) cuyo objetivo era empezar a fabricar locomotoras diésel eléctricas en serie y contribuir de éste modo a que el país lograra independencia económica en materia ferroviaria. Paralelamente, se crearon escuelas de ingenieros ferroviarios donde se capacitaba a miles de personas y se originaban nuevos puestos de trabajos. Se construyen en el país las dos primeras locomotoras diésel-eléctricas, «La Justicialista» primero y luego «La Argentina». La construcción de las mismas se dio íntegramente en los Talleres Ferroviarios de Liniers por técnicos y obreros argentinos, quienes proyectaron la construcción de más locomotoras para modernizar el servicio ferroviario argentino. Este período es considerado la época dorada de los ferrocarriles (Waddell, 2007).

Si bien para 1948 el sistema ferroviario funcionaba relativamente bien, presentaba algunos problemas estructurales importantes. Como primer problema se puede nombrar que la red, que se había conformado sin ninguna planificación, presentaba líneas superpuestas entre sí y diversidad de trochas<sup>6</sup> resultado de la competencia que se dio entre los distintos ferrocarriles en sus inicios. Sumado a esto, la antigüedad del material rodante y de la infraestructura hacía necesario un mayor nivel de mantenimiento para poder prestar los servicios en buenas condiciones, lo que significaba la necesidad de mayor personal y un aumento de costos en ese rubro. Además, la relación ingresos-egresos era extremadamente negativa y se veía agravada por la crisis de 1930. Otro factor a considerar es la aparición de la competencia del transporte automotor. Estos problemas generaron un déficit de explotación que no se pudo revertir más y fue el gran problema del sistema ferroviario a lo largo de la segunda mitad del siglo XX (López, 2007b).

La red ferroviaria debía ser re-estructurada. Se crea entonces la empresa Ferrocarriles Argentinos que reorganiza a las antiguas compañías y les asigna nuevas denominaciones. El Ferrocarril Sud de Buenos Aires pasó a llamarse Ferrocarril Nacional General Roca, el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se llamó Ferrocarril

---

<sup>4</sup> De los 46.815 kilómetros de vías férreas, 13.713 kilómetros pertenecían al Estado, 29.109 kilómetros a empresas privadas, 849 kilómetros a gobiernos provinciales y 3.144 a entes secundarios (Cámara Argentina de la Construcción, 2012).

<sup>5</sup> Nacida de la Resolución 79/52 del Ministerio de Transporte el 1° de Mayo de 1952.

<sup>6</sup> Al término del proceso de nacionalización la red ferroviaria argentina de servicio público estaba formada por líneas de cinco trochas distintas.

Nacional General San Martín, las líneas del ex Estado, Ferrocarril Nacional General Belgrano, el Ferrocarril Central Argentino, General Bartolomé Mitre; el Ferrocarril Central Entrerriano y el Ferrocarril Nordeste Argentino, Ferrocarril Nacional General Urquiza, el Ferrocarril Oeste, Ferrocarril Nacional Domingo Faustino Sarmiento, y por último Ferrocarril Nacional Patagónico se llamó a las líneas de esa región. En Septiembre de 1955 el general Perón es derrocado por un golpe cívico-militar conocido como «Revolución Libertadora» que cerró y desmanteló la FADEL y puso fin a la expansión del ferrocarril (Waddell, 2007).

### **II.2.3. El modelo desarrollista**

En 1958 llega al gobierno Arturo Frondizi y sus políticas desarrollistas, orientadas principalmente al fomento de las industrias automotriz y petrolera, repercutieron en la situación de los ferrocarriles. La Argentina logró el autoabastecimiento de petróleo y muchas empresas automotrices se establecieron en el país (Cena, 2008). El fomento de dichas industrias tuvo un impacto negativo en la actividad ferroviaria, que comenzó a decaer debido al levantamiento de ramales, la falta de financiación y la caída en la participación en el transporte de cargas y de pasajeros (Araujo, 2014).

El permanente déficit que generaban los ferrocarriles constituía una carga pesada para la economía y era el principal componente del déficit fiscal. Para solucionar la situación del sistema ferroviario el gobierno anunció que tomaría medidas drásticas e inmediatas. Se cerrarían los ramales que no cubrieran los costos de explotación y se dejaría cesante a una gran parte del personal ferroviario. Dichas medidas provocaron el peor conflicto gremial que recuerda la historia ferroviaria argentina (Waddell, 2007). Como represalia a la huelga el gobierno decretó la clausura de varios ramales y talleres y se implementó una política de reducción de personal. La ausencia del ferrocarril por 40 días, especialmente en los servicios suburbanos, tuvo el efecto contrario al deseado por los gremialistas: provocó la aparición de todo un sistema informal de transporte alternativo automotor. Los pasajeros y la carga transportada a partir de 1961 se redujeron drásticamente, y se consolidó en la opinión pública la idea de que el ferrocarril era obsoleto, pues su ausencia durante 40 días demostró que si no existiera no se generarían grandes problemas (Palermo, 2008).

En 1959 el ministro Alsogaray acordó con el Banco Mundial realizar un estudio general del transporte en la Argentina que hiciera un diagnóstico de la situación y formulara propuestas para los años siguientes. Se conformó un equipo con técnicos norteamericanos y argentinos dirigidos por Thomas Larkin, un coronel norteamericano especializado en el tema transporte y se dio a conocer un plan a largo plazo conocido como Plan Larkin.<sup>7</sup> Sin embargo, nunca hubo una puesta en marcha del plan ni se

---

<sup>7</sup> La idea general del plan era la de reducir la extensión de la red suprimiendo ramales improductivos, 21.000 kilómetros en total. El material rodante obsoleto, todas las locomotoras a vapor, 70.000 vagones y 3.000 coches debían radiarse y con lo obtenido de su venta se financiaría la compra de la mitad de las locomotoras diésel necesarias para reemplazar a las desgastadas. Doce talleres de un total de 28 debían cerrarse, y 50 o 60.000 empleados debían ser despedidos. Lo que el plan proponía era la reestructuración de los ferrocarriles en base a tener una red más chica, reducir el número de empleados, modernizar la explotación y concentrar el servicio ferroviario en los corredores y tráficos más rentables, dejando a otros modos, especialmente el automotor, la tarea de reemplazarlo en los sectores de los cuales se retiraba. Al final del plan la red se habría reducido una tercera parte. La reducción del número de empleados se lograría a través de retiros voluntarios, jubilaciones anticipadas, despidos, transferencias a cooperativas, entre otras. Se establecía también la reducción de talleres y la reorganización de los mismos (Waddell, 2007).

obtuvieron los recursos para hacerlo. Si bien las clausuras de ramales del año 1961 comúnmente se asocian al Plan Larkin, no fueron fruto de sus recomendaciones sino de la dinámica propia del enfrentamiento del gobierno con los gremios<sup>8</sup> (Izureta, 2012).

La red ferroviaria tuvo un retroceso como resultado de la discontinuidad en las políticas de administración y manejo ferroviario, los cambios de representantes y posturas en el gobierno, la falta de inversión y control y una seguidilla de planes inconclusos no concordantes con la realidad del sistema ferroviario argentino de ese momento. De 42.578 kilómetros en 1947 la red argentina descendió a 36.930 kilómetros en 1977. Los ramales cerrados eran los considerados de explotación antieconómica. En cuanto a la explotación ferroviaria, el ferrocarril perdió participación en el mercado de transporte de cargas a manos del camión (Waddell, 2007).

La dictadura cívico-militar ocurrida entre 1976-1983 conocida como «Proceso de Reorganización Nacional» anuncia un plan económico en contra de las empresas del Estado. Este plan, implementado por José Alfredo Martínez de Hoz como Ministro de Economía, se basó en la racionalización ferroviaria que incluyó innumerables despidos, cierre de talleres, estaciones y apeaderos, levantamiento de ramales y la desaparición de los empleados ferroviarios que presentaron resistencia (Pompei, 2011).

#### **II.2.4.El modelo neoliberal: la privatización**

En 1989 asume la Presidencia de la Nación Carlos Saúl Menem. En plena crisis hiperinflacionaria el nuevo gobierno optó por privatizar todas las empresas estatales industriales y de servicios públicos para estabilizar la economía y reducir el enorme déficit del sector público. Este modelo se conoce como neoliberal. Ese mismo año se promulgaron la Ley 23.696 y el Decreto 666 que sentaban las bases y regulaciones de las privatizaciones, que en caso de los ferrocarriles fue a través de concesiones. Al cabo de 6 años todo el sistema suburbano y la mayor parte de la red de cargas habían sido privatizados. Ante la resistencia de los trabajadores, el presidente pronunció una frase que sintetizaba el dogma menemista: «ramal que para, ramal que cierra».

La forma en que se llevó a cabo el proceso de privatización no forma parte de este trabajo de investigación y es por eso que no se entrará en detalles. El destino del patrimonio ferroviario no concesionado sí constituye al objetivo de la tesis y sobre esto es importante destacar que luego de la liquidación de la empresa Ferrocarriles Argentinos, se creó el Ente Nacional de Administración de Bienes Ferroviarios – ENABIEF– (que más tarde sería incorporado por el Organismo Nacional Administrador de Bienes Ferroviarios –ONABE–) para administrar los inmuebles que estaban aún en posesión del Estado como playas y estaciones, almacenes, talleres, depósitos de locomotoras y no menos importante, el material rodante como rieles, materiales y repuestos. Algunos talleres que habían quedado innecesarios para los concesionarios fueron transferidos a cooperativas de ex trabajadores como por ejemplo Rosario, Junín, Laguna Paiva, entre otros (Martinez, 2007).

---

<sup>8</sup> Prueba de ello es que se clausuraron ramales sin el establecimiento de caminos alternativos y aun algunos que el plan decía que se debían mantener.

### II.3. El ferrocarril en Junín

La ciudad de Junín, fundada el 27 de diciembre de 1827 por Bernardino Escribano, está ubicada al noroeste de la provincia de Buenos Aires a 260 kilómetros de la Capital Federal. Se caracteriza por ser una zona agrícola-ganadera y se localiza en la confluencia de las rutas nacionales N° 7 y N° 188 y la ruta provincial N° 65 (Howden, 1961). En 1884 llega el ferrocarril a la ciudad y comienza a escribirse un capítulo totalmente nuevo en la historia de los juninenses. El primer tren que tuvo la ciudad perteneció al Ferrocarril Carril Buenos Aires al Pacífico. El domingo 11 de mayo llegan los rieles y el martes 13 arriba la primera locomotora (Archivos ferroviarios, Archivo Histórico Municipal, Junín).

En 1866 el Ferrocarril Oeste llegaba hasta Chivilcoy, a 144 kilómetros de Junín y pasaba por las ciudades de Luján y Mercedes. A final de la década de los años 60 el Ferrocarril Oeste comenzó a extender sus rieles para aumentar su zona de influencia y frenar la entrada de competidores (López, 2007a). Es en este contexto que se aprueba la realización del tramo Mercedes-Junín. También se evaluó la construcción de una línea central hacia el oeste hasta alcanzar la Cordillera de los Andes que requería el apoyo y ayuda económica del Gobierno Nacional, pero éste niega la ayuda al Ferrocarril Oeste y además le interpone en el camino una línea extranjera que venía a competirle en los primeros 100 kilómetros del recorrido desde Buenos Aires a Mercedes. La actitud del Gobierno Nacional se concreta con la Ley 583 del 5 de noviembre de 1872 que acuerda la concesión para construir una línea férrea «desde la ciudad de Buenos Aires hasta la de San Juan pasando por Rojas o Junín, Mercedes, San Luis, La Paz y Mendoza» (Scalabrini Ortiz, 1975). En 1882 se forma la Compañía Ferro-Carril Buenos Aires al Pacífico en Londres que compra la parte del contrato que Juan Clark había firmado con el gobierno argentino en 1874 y obtiene la concesión de la línea que contemplaba un ferrocarril entre Buenos Aires, Mendoza y la frontera con Chile. El Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico vinculó Buenos Aires con las provincias de Cuyo y los océanos Atlántico y Pacífico. El 13 de mayo de 1884 llega la primera locomotora y en 1885 se inaugura el primer servicio de tren de pasajeros y de carga hacia y desde la ciudad de Mercedes a Junín. Esta empresa decide instalar los «Talleres Ferroviarios Junín» que abrieron sus puertas oficialmente el sábado 30 de octubre de 1886 (Iacullo & Tarullo, 2013).

Para la misma época en que el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico llega a Junín, también lo hace la conexión Pergamino-Junín perteneciente al Ferrocarril Oeste que luego sería el Ferrocarril Central Argentino. Este hecho tuvo lugar debido a que para 1880 el Ferrocarril Central Argentino, que ya brindaba servicios en Córdoba y Santa Fe pero no llegaba a Buenos Aires, principal puerta de entrada y salida de productos, comienza su expansión adquiriendo los derechos de explotación del Ferrocarril Norte de Buenos Aires en 1889. Un año más tarde adquiere de la *Buenos*

*Aires Western Railway* (Ferrocarril Oeste) la línea Luján – Pergamino y sus dos ramales: Pergamino - Junín y Pergamino – San Nicolás (Raúl Scalabrini Ortiz, 1975).

A medida que se extendía la red, se fueron construyendo numerosas estaciones de ferrocarril dando lugar al nacimiento de pueblos y ciudades, y a la expansión de los pequeños poblados preexistentes gracias al aporte migratorio. El impulso de construcción provocada por los ferrocarriles fue tal que a principios de la década de 1870 comienza a hablarse de una «fiebre ferroviaria» (Pompei, 2011). Tartarini (2001) identifica el mismo proceso fundador de pueblos a lo largo del tendido ferroviario como «la urbanización de la locomotora». La estación del ferrocarril ocupaba un lugar importante a la par de los principales edificios cívicos. La aparición del camino de hierro introdujo cambios significativos en la arquitectura de la localidad, tales como el trazado de avenidas, diagonales, bulevares, construcción de puentes, galpones, depósitos, edificios de administración, barrios de empleados, clubes, etc.; como así también en las formas de trabajo, ya que requería trabajadores especializados y grandes industrias como fueron los talleres ferroviarios, que en muchos casos llegaron a ser la base de la economía del lugar. Cada empresa ferroviaria levantó su propio taller que al principio realizaba tareas de mantenimiento y reparación del material rodante, pero que con el tiempo comenzaron a fabricar coches, vagones y accesorios. Sin embargo, seguían importándose piezas provenientes de fundición, como chasis y ruedas y las locomotoras (Cuccorese, 1984).

Otros aspectos a considerar al comentar las consecuencias de la introducción del ferrocarril en la sociedad son los cambios en el ritmo de vida cotidiana, las rutinas y las costumbres. La sirena del ferrocarril estableció nuevas rutinas marcadas por los horarios de trabajo de los ferroviarios y los recorridos del tren (Tartarini, 2001).

Junín no permaneció ajeno a los efectos de la llegada del ferrocarril. La presencia de dos líneas ferroviarias y la instalación de los Talleres en 1886 provocaron el crecimiento vertiginoso de la población y el desarrollo de la localidad, que modificaron no sólo el trazado urbano sino también las características demográficas, por ejemplo, a través de la llegada de inmigrantes.

El Ferrocarril Central Argentino corría por donde hoy se encuentra la Avenida San Martín, la estación se ubicaba donde está la Terminal de Ómnibus y el trazado terminaba donde actualmente están los Colegios Nacional y Normal. Como hacía en todas las ciudades en las que tenía estación, el Central levantó un paredón a lo largo de la calle que hoy se conoce como 25 de Mayo, desde Cabrera hasta Alberdi, donde había dos pasos a niveles. Las vías del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico corrían paralelamente a unos 300 metros y tenían su propia estación. Con lo cual, la ciudad quedó dividida de la siguiente manera: al norte del paredón del Ferrocarril Central Argentino estaba el «Pueblo Viejo», entre el paredón y las vías del Ferrocarril BAP, se generó un espacio nuevo que se conoció como barrio «Pueblo Nuevo» y más allá de las vías estaba la zona conocida como «tierra del fuego» (Ramos, comunicación personal, 4 de Septiembre de 2014).

En Pueblo Nuevo se asentaron los habitantes ingleses que administraban los ferrocarriles (Véase Anexo VI.1) para más datos sobre el legado inglés). El Colegio San Marcos, antigua Iglesia Anglicana, es un ejemplo de construcción inglesa ubicada en dicho barrio. La zona del otro lado de las vías del BAP, hoy Barrio Belgrano, fue el lugar elegido por la mayoría de los nuevos habitantes que llegaron para trabajar en los talleres. Dimarco (1993) cuenta que en 1937 el Ferrocarril Central Argentino y el Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico se fusionan en el tramo Junín por lo que se acuerda unificar las líneas. La estación y vías del Central desaparecen y se utilizan las que instaló el BAP. En el espacio donde corrían las vías del Central se construye en 1950 la Avenida San Martín y una serie de plazas en homenaje a las principales

colectividades que llegaron a la ciudad con el ferrocarril. Las casas que se construyeron debían tener, por reglamentación, dos pisos y jardines al frente por lo que su estilo es similar a chalets ingleses o franceses.

### **II.3.1. La familia ferroviaria**

Las empresas ferroviarias en Argentina fueron verdaderos símbolos de la naturaleza híbrida multinacional de la sociedad de principios del siglo XX como correspondía a un país que hacia 1910 había recibido un saldo neto de tres millones y medio de inmigrantes del viejo continente (Palermo, 2008). Como la mayoría de las empresas ferroviarias argentinas, la del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico pertenecía a inversores extranjeros y sus empleados y trabajadores también eran en buena medida de origen europeo. La diversidad de orígenes en todos los niveles de la empresa se dio como resultado tanto de las políticas de la misma empresa como por las propias redes migratorias promovidas por los trabajadores. Los distintos grupos no permanecieron en una situación de fragmentación o aislamiento entre sí estableciendo sólo conexiones mínimas originadas por el trabajo cotidiano. Al contrario, gracias a políticas de las empresas y actividades organizadas durante el tiempo libre, como partidos de fútbol, se logró la socialización de los empleados ferroviarios contribuyendo a la integración de este universo de trabajadores tan diverso bajo una única comunidad ferroviaria.

De los testimonios de trabajadores ferroviarios recopilados en el libro *Ferrovianos. Nuestra historia* (Iacullo & Tarullo, 2013), a cuyos audios se tuvo acceso para la redacción de esta investigación, se extraen los siguientes fragmentos que reflejan el sentido de identidad y pertenencia de los trabajadores en la comunidad ferroviaria:

«Se formaban familias ferroviarias (...) todos los meses depositábamos un poquito de dinero y una o dos veces al año nos hacíamos un asado. Se organizaban partidos de fútbol entre secciones o entre talleres de distintas localidades (...) de diez a diez y media teníamos tiempo para la merienda, la mayoría se traía un paquetito de su casa con milanesas hechas, fiambre o masitas, nos sentábamos en los tablonos con nuestros compañeros a merendar y tomar mate cocido (...) nos juntábamos en “el túnel<sup>9</sup>” antes de ir a trabajar, comíamos maní y charlábamos del partido. Los ferroviarios eran ferroviarios exclusivamente<sup>10</sup> (...) fuera del trabajo también nos reuníamos, por ejemplo en la gran fiesta que se hacía a fin de año. Hoy nos seguimos juntando a cenar de vez en cuando (Juan Dall’Occhio, comunicación personal, 10 de diciembre de 2014).

### **II.3.2. Los Talleres Ferroviarios de Junín: inicio, evolución y cierre**

Los Talleres Ferroviarios de Junín, abrieron sus puertas el 30 de octubre de 1886. En sus inicios ocuparon a 9 operarios pero al cabo de dos meses el número

---

<sup>9</sup> Hace referencia a la entrada a los talleres sobre calle Newbery, que los conducía al patio a través de un túnel que pasaba por debajo de las vías.

<sup>10</sup> Los entrevistados nunca se llamaron a sí mismos ex ferroviarios, sino que se presentaban con su nombre seguido de «ferroviario».

ascendió a 51 trabajadores y a 441 para 1891. La instalación de los talleres demandó gran cantidad de mano de obra, lo que provocó un gran aumento en la cantidad de habitantes del pueblo (Pompei, 2011). Los Talleres Ferroviarios en expansión, sumado a dos ferrocarriles que transportaban pasajeros y mercaderías hacia los puertos de Buenos Aires y Rosario, contribuyeron al crecimiento y progreso del pueblo: para 1906, los Talleres contaban con 1607 obreros y empleados, que con sus familias sumaban 8000 personas, mientras que la población del pueblo (que sería declarado ciudad en 1906) se aproximaba a los 20.000. El efecto multiplicador se expandía sobre la economía de la incipiente ciudad a través de los salarios de los ferroviarios. La máxima dotación que tuvo el taller fue 3.473 empleados en 1926, en una ciudad de 23.000 habitantes (Crocco, 2010).



Figura 2: Evolución de la población del partido de Junín.<sup>11</sup>

Fuente: elaboración propia en base a Crocco, 2010.



Figura 3: Evolución del personal del taller.

<sup>11</sup> Los datos encontrados respecto a la cantidad de habitantes hacen referencia al partido de Junín integrado por las siguientes localidades: Agustín Roca, Agustina, Blandengues, Fortín Tiburcio, La Oriental, Laplacette, Las Parvas, Morse, Saforcada.

Fuente: elaboración propia en base a Crocco, 2010 y Petraglia, 2012

La ciudad contaba con todos los edificios necesarios e instalaciones para Carpintería, Fundición, Ajustes, Usina Eléctrica, Herrería, Calderería, Tornería, Pinturería, Aserradero, etc. Además de los operarios del taller, la familia ferroviaria de Junín se componía por empleados de las secciones Almacenes, Vías y Obras, Tráfico y Departamento de Mecánica (Petraglia, 2012).

Como consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, los talleres comienzan a producir repuestos y herramientas que antes importaban de Europa pero que debido al conflicto bélico estaban restringidos. En 1892 el directorio de la empresa ordenó realizar una inspección en toda la línea del BAP y en especial en los Talleres Junín. En 1894 llegó una comitiva que fue recibida por el entonces Ingeniero Jefe Mecánico, Francis Colin York. La comitiva visitante pudo apreciar que se estaban reparando once motores, en la carpintería estaban siendo reconstruidos tres coches de pasajeros y un coche restaurant, 25 vagones de carga estaban siendo remodelados y bajo construcción estaba un coche dormitorio, que «iba a ser el mejor del país» (Petraglia, 2012, p.98).

Los Talleres Junín fueron verdaderos centros industriales que constituían la industria metal-mecánica más grande de América Latina, por su importancia, características y envergadura. Los graduados con mejores promedios de las escuelas técnicas entraban a trabajar en el ferrocarril y a su vez, continuaban estudiando, haciendo cursos y rindiendo exámenes dentro de la empresa y es por eso que en los talleres estaba la mano de obra más calificada de la ciudad. Además, tenían bajo su responsabilidad un total de 950 kilómetros desde Pilar hasta Diego de Alvear, los ramales Rawson-Arribeños, Chacabuco-Buchardo, Junín-Pergamino, Saforcada-Santa Isabel y de Alberdi a Orellanos (Iacullo & Tarullo, 2013).

Orlando Artime, del Departamento de Mecánica, en la entrevista que forma parte de los archivos documentales del Archivo Histórico Municipal de Junín resaltaba: «en los Talleres estaba la excelencia, tenían sistemas de gestión muy avanzados para la época, que hasta permitía combinar los costos con la liquidación de haberes. De la División Costos de los Talleres Junín dependían Mendoza, la Alianza y los depósitos de Villa Mercedes».

En otro testimonio, Italo Marone, Jefe del Departamento de Mecánica, comentaba: «Junín era un pueblito como cualquier otro hasta que los ingleses pasaron por acá y decidieron instalar el taller más grande de la zona de la línea Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Si bien el taller era el que agrupaba la mayor cantidad de gente, para la empresa la dependencia más importante era la Jefatura del Departamento de Mecánica con asiento en Junín, que la pusieron acá porque estaba el taller más importante. De Mecánica no sólo dependían los Talleres Junín, sino también el Taller de Vagones de Santos Lugares, el de Locomotoras Diésel de Mendoza, un desvío de coches de Retiro, tres de vagones (Alianza, Avanzada y Palmira), tres depósitos de locomotoras (Retiro, Villa Mercedes y Mendoza) y varias estaciones revisoras y de servicios (...) Gran parte de la inversión se hizo en los 50 cuando Perón hizo un acuerdo con Hungría, Polonia y Checoslovaquia. De esos países llegaron muchas maquinarias modernas para los talleres. El ferrocarril tenía la mano de obra más especializada en la ciudad: el mejor carpintero, el mejor tornero, el mejor soldador trabajaba en el ferrocarril».

Aroldo Taberna, Jefe de Sección Primera del Departamento de Mecánica, agregaba: «del Departamento de Junín dependían los tres talleres de la Línea San Martín: Alianza, Junín y Mendoza. Por eso Junín fue el verdadero polo ferroviario. Además, tenían asiento en Junín el distrito de Vías y Obras, el distrito de

Abastecimiento, la representación contable, la delegación de Recursos Humanos, el distrito Tráfico, el depósito de locomotoras y la Estación Revisora de Coches. Todo ese conjunto representaba la más importante fuente de trabajo de Junín y de toda una vasta zona de la provincia de Buenos Aires» (Iacullo & Tarullo, 2013).

La fecha oficial de cierre de Talleres Junin fue el 31 de diciembre de 1993. El millar de operarios cesanteados tuvo que emplearse en otros sectores de la economía que nada tenía que ver con su profesión, o bien cayeron en el desempleo (Crocco, 2010). «Jamás creí que los ferrocarriles fueran a cerrar definitivamente. La primera vez llegó el rumor de una circular que había firmado un alto gremialista con el Banco Mundial. Nosotros no lo podíamos creer: un monstruo como ese no podía caer. Hubo quienes se entusiasmaron porque les iban a pagar la indemnización: pusieron mercaditos, kiosquitos y los que estaban en condiciones de jubilarse, lo hicieron. Las oficinas que iban quedando vacías se cerraban. Nosotros embalábamos todo y venían de Buenos Aires a llevarse las cajas. Otro día se llevaron los relojes, y otro las campanas...» recuerda Orlando Artime, al ser entrevistado.

Juan Dall'Occhio fue jefe del Departamento de Mecánica y contaba que como jefe, tuvo varias situaciones difíciles pero que nada se compara con el momento en que tuvo que empezar a cerrar talleres y despedir gente «...en el Departamento había dos mujeres que se ocupaban de la limpieza, una tenía siete hijos y fue a la primera que despedí. Estuve toda la noche pensando. A los dos días me llamó una señora que tenía una actividad política muy importante y me dijo preguntó cómo me atrevía a despedir a una señora que tiene 7 hijos. Le respondí que yo cumplía con las órdenes del gobierno (...) que todavía quedaban algunos botes, algunas maderas a las que la gente se podía subir; es decir, afuera todavía había trabajo. Cuando larguemos a las 1200 personas que quedan acá no va a quedar ningún botecito ni madera. Nunca más hablé con ella pero la seguí y supe que consiguió trabajo. También me tocó tener que cerrar los Talleres de Mendoza, Alianza y toda la infraestructura mecánica de la Línea San Martín. En cada lugar era un drama» (Iacullo & Tarullo, 2013).

El cierre de los Talleres Junín generó un alto índice de desempleo que intentó ser atenuado a través de la creación de una cooperativa de trabajo, como sucedió en otros talleres del país que quedaron innecesarios luego de que la nueva empresa concesionaria comenzara a operar.

Pero no todas las instalaciones ferroviarias corrieron la misma suerte de continuar realizando actividades ferroviarias, aunque sea a una escala mucho menor, como ocurre con las cooperativas. Muchos talleres y estaciones se encuentran abandonados a la espera de algún proyecto mientras que otros fueron destinados a otras actividades que no tienen relación con los ferrocarriles. Ejemplos de proyectos de reciclaje y renovación de estructuras ferroviarias son el Shopping Alto Rosario, la Casa del Tango y el Distrito Centro, todos localizados en la ciudad de Rosario, provincia de Santa Fe<sup>12</sup>.

---

<sup>12</sup> Alto Rosario: se emplaza en las los antiguos talleres del Ferrocarril Central Argentino. El edificio que alberga la Casa del Tango antiguamente era un galpón destinado a cargar de agua a las máquinas de los trenes. El Centro Municipal de Distrito Centro "Antonio Berni" funciona en la antigua Estación Rosario Central del ex Ferrocarril Central Argentino (Municipalidad de Rosario, 2015).

El sistema ferroviario argentino llegó a tener 60.000 propiedades, 220.000 empleados, 37 talleres con miles de máquinas y repuestos, más de 3.000 locomotoras, 60.000 vagones, 1.600 estaciones, cientos de leguas de campos y 46.000 kilómetros de vías. Se constituía como una de las redes más extensas del continente. El ferrocarril conectaba cientos de pueblos y ciudades del interior del país que no eran abastecidas por otro medio de transporte. El cierre de ramales y la desactivación de centros logísticos provocaron la desaparición de más de 900 pueblos, como así también el despido de miles de trabajadores y la obsolescencia de estaciones, talleres y galpones (Solanas, 2008).

La constante «depredación» de la infraestructura ferroviaria dio lugar a todo un movimiento de restauración, preservación y protección del patrimonio ferroviario al mando principalmente de ex trabajadores y de organizaciones no gubernamentales. Con su esfuerzo y dedicación lograron la instalación de centros culturales dedicados a la historia del tren como así también museos ferroviarios. En el capítulo siguiente se ampliará sobre este tema.

### **III. PATRIMONIO INDUSTRIAL FERROVARIO**

#### **III.1. La importancia del patrimonio y su relación con la cultura y la identidad**

El patrimonio que ha producido a lo largo de su historia y ha logrado conservar un pueblo, es lo que lo distingue, lo que logra identificarlo, lo que alimenta su identidad cultural. No es sinónimo de monumentos arquitectónicos u objetos sin vida expuestos en un museo. El patrimonio es la identidad cultural de una comunidad y es uno de los ingredientes que puede generar desarrollo en un territorio, permitiendo equilibrio y cohesión social (Molano, 2007). La preservación del patrimonio asegura la perpetuidad no sólo del conjunto de elementos, valores o costumbres en cuestión sino también de la memoria y la identidad de la comunidad.

Almirón y Troncoso (2005) señalan que «el patrimonio es un elemento que permite conectar el pasado con el presente relacionando a las distintas generaciones» (p.59). Ahora bien, esta relación entre pasado y presente es abordada desde dos perspectivas según los autores: la primera considera al patrimonio como un legado que viene del pasado al presente, que es recibido por las generaciones actuales y transmitido a las siguientes. A esto, se le agrega la idea de que el patrimonio es dinámico, es decir que no es solamente lo que se hereda sino también aquello que se crea en el presente, y que eventualmente también será legado como patrimonio a las generaciones futuras. La otra perspectiva señala que es desde el presente que se mira al pasado para «seleccionar» elementos que van a constituir el patrimonio, en función de los propósitos y necesidades de la sociedad actual. Más allá de que perspectiva se adopte para estudiar el patrimonio de una comunidad, la cuestión fundamental es entender que «el verdadero valor del patrimonio es que sea reconocido como valioso por los miembros de la sociedad en la que está inserto. Esta conexión permite que los bienes mantengan su capacidad simbólica y trasmitan los valores de las gentes a las que representan, aunque se haya modificado el uso original de los bienes de patrimonio» (Velasco González, 2009, p.239).

#### **III.2. Turismo y conservación del patrimonio**

El crecimiento de turismo patrimonial se relaciona con la aparición de un nuevo turista que busca consumir productos diferentes a los de turismo de masas y por eso

procura acercarse y conocer la naturaleza y las culturas de las comunidades de acogida (Ballart Hernández & i Tresserras, 2001).

El patrimonio es o puede ser considerado como un atractivo turístico, es decir, un elemento que puede ser puesto en valor mediante la actividad turística. Esta vinculación entre patrimonio y turismo se manifiesta como una relación que produce beneficios para ambos: por un lado, el turismo se presenta como una actividad que posibilita el acceso, la difusión y el conocimiento de los elementos valorizados como patrimonio. Por ejemplo, a través de la práctica turística, se podría lograr una mayor conciencia sobre la importancia de su conservación. Por otro lado, el turismo también representa un medio que genera recursos económicos que pueden ser utilizados para la gestión y protección patrimonial. Por último, además, el turismo es percibido como una vía para lograr el desarrollo de los lugares donde se encuentra el patrimonio (Almirón & Troncoso, 2005).

Siguiendo la misma línea del análisis de los beneficios de ésta relación, el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS por sus siglas en inglés) en su carta sobre patrimonio y turismo cultural, describe al turismo como una fuerza positiva para la conservación de la naturaleza y la cultura, reconociendo la capacidad de captar los aspectos económicos del patrimonio y aprovecharlos para su conservación, obteniendo de esa manera los fondos necesarios para su mantenimiento, educando tanto al visitante como a la comunidad local e influyendo en sus políticas (ICOMOS, 1999).

### III.3. El patrimonio industrial

Si bien hoy edificios industriales continúan siendo acechados por infinidad de proyectos urbanísticos que surgen día a día a su alrededor, el patrimonio ferroviario recibe actualmente más atención de la que recibía en el pasado cuando otro tipo de edificaciones eran valoradas o «consagradas» por su historia. De hecho en algunos países han sido declaradas patrimonio. Aunque ha cambiado la actitud respecto a éstos, todavía queda mucho por hacer porque el grado de riesgo que afecta a la arquitectura ferroviaria no se debe sólo a los procesos de obsolescencia física y funcional sino, además, a la desaparición del sistema -y con él su coherencia, sistematización y riqueza tipológica- que hizo posible su construcción (Ferrari, 2002). Esto ha sucedido tanto por desafectación de ramales, como por la progresiva sustitución del tren por otros sistemas de transporte, la carencia crónica de recursos para asumir su conservación por parte de los entes responsables y el afán desmedido de lucro al planificar el aprovechamiento de los grandes terrenos ferroviarios con usos totalmente descontextualizados.

La arquitectura ferroviaria en muchos casos puede satisfacer necesidades en materia de educación, cultura, salud, esparcimiento y vivienda debido a su capacidad de adaptación para diversos usos, su valor histórico, arquitectónico y testimonial, la calidad de sus elementos constructivos y la importancia de los espacios urbanos en donde se emplazan. Su valoración, no es únicamente un ejercicio nostálgico, debido a que todo patrimonio, si pretende conservar su condición de tal, debe mantenerse vivo e incorporado a las necesidades del presente (Tartarini, 2001).

Los cambios en las económicas y reglamentaciones locales así como la reorganización de los sectores productivos pueden provocar que se cierren industrias en un territorio, por lo que la comunidad se ve obligada a diversificar sus actividades económicas para su supervivencia y prosperidad. Los edificios que fueron ocupados

por las primeras industrias pasan a la obsolescencia en algunos casos o son re-utilizados por las nuevas. A raíz de esto se ha creado una conciencia colectiva social preocupada por salvaguardar los elementos materiales e inmateriales que formaron parte de la industria primera. Las propuestas de intervención se focalizan en proteger y conservar las estructuras industriales por encima de su supresión. Álvarez Areces (2001 citado en Benito del Pozo, 2002) sostiene que este modo de acción es «aconsejable por varias razones: por su condición de vestigios del pasado con valor testimonial; por tratarse de un recurso con atractivos per se susceptible de convertirse en producto turístico; y por actuar como un factor de revitalización socioeconómica y recuperación de la identidad para los territorios en crisis» (p.217-218).

Un ejemplo de lo mencionado son los talleres y estaciones ferroviarias que fueron cerradas en Argentina en la década de los 90<sup>13</sup>, que hoy son protagonistas de innumerables movimientos culturales orientados al rescate y preservación. La puesta en valor del patrimonio industrial ferroviario a través del turismo es un ejemplo dentro del proceso de diversificación económica.

Para Dias (2003 citado en Dias & Galvão, 2010) las políticas públicas urbanas deben considerar al turismo cultural como una estrategia para recuperar el patrimonio ferroviario y generar un producto nuevo y atractivo, que integre ciudades, aumente el flujo de turistas y contribuya al desarrollo socioeconómico de la región. La incorporación de políticas públicas de desarrollo a los proyectos turísticos permite la práctica de acciones de valoración y re-utilización del patrimonio ferroviario como medio revitalizador de las áreas posibilitando la recuperación de su valor histórico. Rufino (2006, citado en Dias & Galvão (2010) explica que:

La recuperación del patrimonio ferroviario propicia un escenario de cambio en la localidad, ya que estas áreas se habían vuelto obsoletas después del proceso de desindustrialización y re-estructuración económica. La transformación de esos espacios recalifica el entorno y valoriza la memoria de los actores sociales que construyeron su historia allí (p.396).

Se presentan de esta manera distintas alternativas para la rehabilitación física del componente edilicio ferroviario. Ramales desactivados como transporte de pasajeros han sido revitalizados a través de usos turísticos, como por ejemplo el «Tren de la Costa» en Buenos Aires; «Tren del Fin del Mundo» en Ushuaia, «Tren de las Nubes» en Salta, entre otros. Estaciones y talleres hoy albergan centros de exposiciones (San Miguel de Tucumán), un Museo de la Industria (Córdoba); y en las estaciones más pequeñas la transferencia a municipios y provincias ha permitido instalar unidades sanitarias y centros para la tercera edad (Tartarini, 2001).

#### III.4. Formas de conservación y resguardo: museos y lugares de memoria

En el marco teórico se definieron los conceptos de museo y lugar de memoria porque se considera se relacionan con el manejo del patrimonio cultural.

Siguiendo en ámbito museístico, Felipe Lacouture (1989) contribuye con su definición de museo y dice que «los museos son instituciones al servicio de la comunidad que adquieren, comunican y, sobre todo, exponen testimonios

---

<sup>13</sup> A principios de los años 90 el gobierno de Carlos Menem, mediante la Ley 23.696 y el Decreto 666, decide privatizar todas las empresas estatales industriales y de servicios públicos para estabilizar la economía y reducir el enorme déficit del sector público.

representativos de la evolución de la naturaleza y del hombre para fines de estudio, educación, de delectación y de cultura» (p.23).

DeCarli (2003) introduce la corriente teórico-metodológica llamada Nueva Museología, la cual plantea la necesidad de renovar e inclusive superar la institución tradicional del museo y que se incorpore a la dinámica del establecimiento la investigación, conservación y comunicación del patrimonio natural y cultural, conjuntamente con la comunidad local. Dentro de esta corriente, una de las nuevas modalidades museísticas es el museo comunitario. Olvera (2008) citando a diversos autores (Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1984; Camarena, Morales, & Valeriano, 1994, Camarena & Morales, 2006) diferencia al museo comunitario del museo clásico, en cuanto excede el marco de la mera conservación y valorización del patrimonio cultural, siendo enriquecido mediante aportes directos de la comunidad que lo rodea.

Por su parte, el Instituto Nacional de Antropología e Historia (1984) sostiene que un museo comunitario «impulsa la revaloración de su idioma, costumbres, condiciones geográficas, formas de producción y promueve además, una relación más cercana entre las comunidades. El museo comunitario es dinámico, la exposición y sus actividades complementarias varían de acuerdo a las sugerencias de la colectividad» (p.8)

Camarena y Morales (2006) han sido los asesores de diversidad de proyectos y definen al museo comunitario como una iniciativa de la comunidad, que responde a necesidades y demandas locales. Está dirigido por una organización comunitaria y ha sido creado y desarrollado con la participación directa de la población local. La comunidad es la dueña del museo. El Museo Cuitláhuac (Museo Regional Comunitario del Distrito Federal) presenta la siguiente definición en su página *web*:

Un museo comunitario es un espacio donde la comunidad realiza acciones de adquisición, resguardo, investigación, conservación, catalogación, exhibición y divulgación de su patrimonio cultural y natural, para rescatar y proyectar su identidad fortaleciendo el conocimiento del proceso histórico a través del espacio y el tiempo (...) Permite explorar dimensiones tan diversas como sus recursos naturales, sus monumentos históricos, su tradición oral y sus proyectos para el futuro, mientras se estimula la generación de proyectos de desarrollo basados en un aprovechamiento adecuado de su propio territorio (Museo Regional Comunitario Cuitláhuac, 2002).

En cuanto a lugares de memoria, entendemos que son también lugares de identidad: allí la comunidad que le da sentido encuentra expresada parte de su identidad (Augé, 2007 citado en Carluccio et al), y son valiosos para el mantenimiento de la misma. Como en todo aspecto relacionado a la memoria, en éstos lugares, se establecen luchas por los significados, por la apropiación, por el manejo, por la conservación o destrucción de esos elementos que están íntimamente relacionados con el dominio sobre las representaciones de la identidad (Carluccio, Diez, Scatena, Tardá, & Varela, s.f.).

#### **III.4.1. Museos Ferroviarios**

A continuación, se presentan algunos ejemplos de diferentes museos ferroviarios en el mundo, para intentar comprender cómo es el proceso que les da origen, qué tipos de elementos exhiben y de qué manera.

#### III.4.1.1. *España*

La idea de rescatar todo lo referente a la historia del ferrocarril no es nueva. Los museos ferroviarios se fueron creando en Europa en el marco de los festejos por los centenarios de las primeras líneas férreas. En España, ya las antiguas compañías ferroviarias habían comenzado a plantearse, por los años treinta, la conservación de varios objetos significativos, e incluso también de locomotoras, y se pensó en crear un Museo del Ferrocarril. El estudio dio comienzo tropezando con algunas dificultades importantes como la de conseguir un local adecuado, que debería reunir las siguientes condiciones: estar en una zona céntrica de tal manera que fuera visitable por el público de la capital y disponer de una vía para el acceso de locomotoras y material móvil en general. Se pensaba que los locales más adecuados para el cumplimiento de estos objetivos serían antiguas estaciones, depósitos de máquinas o talleres que hubieran dejado de prestar servicio, y como consecuencia serían la infraestructura ideal para la ubicación del museo. Posteriormente a la fecha en la que se decide crear el museo, se da comienzo a una búsqueda de material antiguo que pudiera engrosar los fondos a través de la compra y donación (Burgos, 1985). Los fondos para la creación del museo se clasifican en dos tipos:

1. Históricos: presentan una tipología variada y se componen principalmente de piezas pequeñas como aparatos telegráficos y telefónicos, relojes, medallas conmemorativas, documentos escritos, balances, billetes, etc.
2. Conmemorativos: se componen principalmente de piezas que fueron construidas para exponer al público como maquetas de ferromodelismo.

#### III.4.1.2. *México*

Tal como sucedió en la Argentina, en México la crisis ferroviaria dejó innumerables elementos del pasado ferroviario en estado de obsolescencia y abandono. En este contexto la empresa Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) comenzó a plantearse la necesidad de emprender un proyecto que permitiera salvaguardar el patrimonio histórico y cultural generado durante décadas de actividad ferroviaria. Este proyecto culminó con la creación del Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos (MNFM) en mayo de 1988, el cual se ubica en los terrenos de las antiguas estaciones del Ferrocarril Mexicano y del Ferrocarril Mexicano del Sur, en la ciudad de Puebla. El objetivo principal de la institución creada era el rescate, la preservación, el estudio y la difusión de la herencia cultural y tecnológica de este medio de transporte. Como primer trabajo el museo realizó entre 1993 y 1994 el Censo General de Estaciones de los Ferrocarriles Nacionales de México, cuyo propósito fundamental fue la localización, registro y acopio de bienes con valor histórico, artístico y cultural de los ferrocarriles. El equipo de trabajo logró agrupar piezas de equipo rodante y tractivo, maquinaria, herramientas, mobiliario de oficina, vestuario y archivos, los cuales fueron registrados y categorizados en tres tipos: bienes muebles, inmuebles y grupos documentales. Se creó una segunda parte del museo destinada a los fondos documentales que fueron agrupados en cuatro áreas: Archivo Histórico, Biblioteca Especializada, Fototeca y Planoteca (Marquez Martínez, 1888).

Especialistas mexicanos desarrollaron una serie de proyectos museológicos innovadores, entre los cuales destacan los impulsados por el Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) como lo fue el «Museo sobre Rieles». Para la creación del mismo, Ferrocarriles Nacionales de México donó vagones que fueron adaptados como espacios de exhibición para exposiciones «viajeras» armadas con colecciones

de las reproducciones de la propia institución y objetos de algunos grupos étnicos; más tarde, los vagones se enganchaban en el recorrido de las rutas para ir deteniéndose por unas semanas en cada estación (Olvera, 2008).

#### III.4.1.3 Estados Unidos

En la ciudad de San Francisco (California) existen dos instituciones que se relacionan con la historia de los trenes y el sistema ferroviario. Los nombres en inglés de las mismas son: *San Francisco Railway Museum* y el *Cable Car Museum* (Museo del tranvía).

Los museos de San Francisco presentan un fuerte componente digital e interactivo. Es decir, la forma en la que están presentados los elementos excede la mera exposición de objetos con sus respectivas leyendas, ya que lo que se aprende del patrimonio ferroviario debe ser «descubierto» por los mismos visitantes a través de juegos, rompecabezas, pantallas, murales, maquetas, réplicas, entre otros. Por nombrar un ejemplo, en el *Cable Car Museum* se presenta un tren pintado sobre la pared que tiene ventanas con preguntas relacionadas a la historia del ferrocarril en California, y para obtener la respuesta los visitantes deben abrir las ventanas del tren.

La ciudad de San Francisco es un referente a nivel mundial en materia de re-utilización de patrimonio ferroviario. A saber:

- Los *cable cars* and *street cars* son tipos de tranvías, que se diferencian en la mecánica que les permite moverse. Ambos medios de transporte son ejemplos de uso y conservación a través del tiempo debido a que algunos funcionan desde el 1800 y de re-utilización porque se restauró el material que estaba en obsolescencia para ponerlo en funcionamiento nuevamente.
- Los popularmente turísticos tranvías de San Francisco, *cable cars*, funcionan desde 1873. Existían 20 líneas que recorrían la ciudad, pero hoy sólo quedan tres que son utilizadas principalmente por turistas debido a que recorren sólo barrios turísticos de San Francisco. La mayor parte de los habitantes utiliza otros medios de transporte público porque llegan a zonas más alejadas y su boleto es más económico. También son un ejemplo de protección porque estuvieron a punto de desaparecer en 1947 debido a su elevado costo de mantenimiento, pero un grupo de ciudadanos se opuso a que los retirasen.
- Los *street cars* son otro tipo de tranvías que utilizan coches antiguos que operaban en la ciudad de San Francisco en el pasado o que fueron donados por diferentes ciudades de Estados Unidos y de otros países como Italia, Portugal, Inglaterra, Suiza, Japón, entre otros.



Figura 4: Street Car.

Fuente: Scaglione Martina



Figura 5: Cable Car.

Fuente: Scaglione Martina

#### III.4.1.4. Argentina

##### III.4.1.4.1 Ciudad Autónoma de Buenos Aires

La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (ADIF S.E.), que depende del Ministerio del Interior y Transporte, proporciona en su sitio *web* un «Índice de Museos Ferroviarios y Asociaciones de preservación ferroviaria y tranviaria de la República Argentina». Según este listado, en la Argentina hay 38 museos y asociaciones destinadas a preservar los vestigios del pasado ferroviario argentino, como así también su conocimiento, acceso y divulgación.

El Museo Nacional Ferroviario Raúl Scalabrini Ortiz está ubicado en un antiguo depósito de carga ferroviaria perteneciente a la estación Retiro, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Expone una serie de elementos históricos relacionados al transporte ferroviario como maquinaria antigua, uniformes del personal, colección de faroles, réplicas en miniatura de coches, aparatos eléctricos, señalética antigua tanto de coches como de estaciones, boletos, máquinas expendedoras de boletos, relojes, muebles y porcelanas (en su mayoría inglesas y francesas), campanas y silbatos, teléfonos y telégrafos, asientos de madera, entre otros. En la entrada del museo se encuentra una locomotora a vapor y en la parte trasera hay vagones antiguos. Además, cuenta con una biblioteca y un archivo histórico, que no pudo ser visitado en esa fecha por estar siendo trasladado a un espacio de mayor tamaño. Luego de consultar el sitio *web* de la institución se conoció que contiene documentos, fotografías históricas, actas de inauguración de estaciones y ramales, entre otras cosas.

Los objetos expuestos están dispersos por las salas, en el suelo, en las paredes, colgados del techo, en repisas, sobre mesas; y las exhibiciones están organizadas por tema y no cronológicamente. Aunque algunas piezas cuentan con carteles que ofrecen información sobre lo que se exhibe, no sucede con la mayoría. No se presenta como un paseo diseñado para recorrerlo en orden porque lo central de la exposición es la cantidad y variedad de elementos que se ofrecen.

#### III.4.1.4.2 Rosario

El Museo y Archivo Ferroviario Regional de Rosario se localiza en las dependencias de la Estación Rosario del Ex Ferrocarril Central Córdoba. Fue creado por iniciativa de la Asociación Rosarina Amigos del Riel. El *hall* central de la estación es el área que alberga la exposición de elementos ferroviarios tales como fotos, placas, instrumentos, maquetas y cuadernos de ferromodelismo, entre otros. Hay dos maquetas de ferromodelismo que los empleados del museo ponen en funcionamiento ante la presencia de visitantes que representan verdaderas obras de arte. Las locomotoras y vagones fueron comprados en Inglaterra pero las adaptaron para que se vean como las argentinas, mientras que todos los otros elementos constitutivos de la maqueta como son las casas, vías, túneles, andenes y hasta tendido eléctrico, fueron hechos a mano por personas de la asociación. A pesar de la popularidad de las maquetas, la *vedette* del museo es el antiguo reloj maestro de la estación que funciona con una pesa, en lugar de a cuerda o con baterías. Este reloj comandaba a todos los demás relojes de la estación para que estén sincronizados. Fue reparado por un relojero de la ciudad. El museo cuenta también con un archivo-biblioteca.

### III.5. Utilización de edificios de origen ferroviarios para fines museísticos

La idea de establecer un museo ferroviario en un galpón, depósito o ex estación ferroviaria se manifiesta como un común denominador entre los museos ferroviarios de Argentina como se podrá observar en el gráfico que se encuentra al final de esta sección. La Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del

Estado (ADIF S.E.) conjuntamente con el Ministerios del Interior y Transporte manifiesta tener como objetivos lo siguiente:

- Elaborar un plan para la optimización del sector, recuperación de infraestructuras con la participación de las provincias y gobiernos locales.
- Utilizar los bienes ferroviarios desafectados, para que, con su refuncionalización y puesta en valor, se reconstruya la infraestructura ferroviaria federalizando las políticas de desarrollo.
- Crear una Unidad de Diseño e Ingeniería, con capacidad de desarrollar proyectos, incorporando para si toda la capacidad ferroviaria dispersa hoy en una multiplicidad de organismos y dependencias, sistematizando los proyectos existentes y recreando el rol Estatal de planificador y decisor de la inversión pública (Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado, 2015).

Además, presenta un «Índice de Museos Ferroviarios y Asociaciones de preservación ferroviaria y tranviaria de la República Argentina». Con el objetivo de determinar cuántos de ellos funcionan en un edificio relacionado al ferrocarril, se visitaron los sitios *web* de los museos e instituciones. En algunos casos, cuando la ubicación no era provista o al menos no de manera clara, se contactó por correo electrónico a la administración y se obtuvo dicha información. Además, se contactó a dos encargados por teléfono cuando no se encontró una dirección de correo electrónico. En base a los datos recaudados de los 38 museos/instituciones se confeccionó una tabla (disponible en el Anexo VI.3) y se llegó a la conclusión que el 92% de los museos listados por la ADIF S.E. funcionan en edificios ferroviarios como estaciones, talleres o edificios administrativos.



Figura 6: Museos y organizaciones ferroviarias de Argentina

Fuente: elaboración propia.

### III.6. El debate en torno al futuro del predio en Junín

Definir qué hacer con el predio y los edificios que lo forman es de vital importancia para los vecinos de Junín y es por esto que desde hace años, los habitantes de la ciudad se encuentran en un debate continuo por definir el destino de las 40 hectáreas de los terrenos ferroviarios. En ese marco, algunas ideas para poner en valor ese espacio son el traslado de la Terminal a la zona conocida como la Quinta Florida<sup>14</sup>, la instalación de un complejo habitacional para más de 300 viviendas, el desplazamiento de la playa de maniobras, la creación de un campus universitario y la construcción del puente bajo nivel de Rivadavia para conectar los dos sectores (Diario Democracia, 2014).

El arquitecto Juan Pedro Dillón, delegado del ICOMOS en la ciudad de Junín, haciendo referencia al predio ferroviario en su blog personal comenta:

Son 40 hectáreas en medio de la ciudad, que son consideradas como una división (...) Los Talleres Ferroviarios no son una división, son la esencia de Junín, que han perdido su función en parte a políticas externas, en parte al desánimo local. Considerar al núcleo patrimonial de Junín, como una torta a cortar en rodajas y repartir, es terminar de liquidar la identidad ciudadana y rendir finalmente a Junín ante la globalización desértica del «uno más» (Dillón, 2010).

El Programa Ferro Urbano Junín<sup>15</sup>, realizado entre 1993 y 1999, destaca que los Talleres Ferroviarios son un bien patrimonial fundamental para el futuro de Junín y un testimonio fiel de su esencia histórica, su identidad cultural y su proyección urbana. Por consiguiente, ese núcleo de edificaciones y espacios naturales no es propiedad de ningún ente en particular, sino de la comunidad organizada del pueblo de Junín. Indica, además, que de igual manera en que los acuerdos o pactos son constitutivos de las sociedades y estados, dicho emprendimiento debe ser constitutivo de un nuevo Junín, cuyo objetivo sea el redesarrollo urbano y no la apropiación de un predio.

En el 2010 el intendente Mario Meoni firmó un convenio con la Universidad Nacional de La Plata y la Asociación de Arquitectos de Junín para llevar adelante un estudio urbanístico de la ciudad. Este convenio se basaba en la realización de estudios, investigaciones y proyectos que den respuestas a las necesidades de desarrollo de la ciudad, incluyendo aspectos económicos, sociales y culturales, considerando que el predio divide a la ciudad en dos sectores. La política de integración tiene como objetivo la comunicación de ambos sectores. El predio ferroviario fue seleccionado para la concreción de un proyecto de escala urbana, considerando las múltiples variables posibles para su desarrollo. Se conformaron 7 grupos de alumnos y docentes – tutores, cada uno de los cuales tomó una alternativa diferente con respecto a la estructura ferroviaria como situación de partida (Gobierno Local de Junín, 2010).

Al contactar al «Servicio de Consulta Electrónico (Biblioteca FAU-UNLP)» solicitando material bibliográfico referido a los proyectos presentados por la UNLP, se obtuvo un *power point* con un listado de las propuestas de los alumnos:

- Estación de Transferencia Tren Ómnibus.
- Centro deportivo a escala Mar del Plata.
- Ciudad Judicial a escala regional.
- Centro de convenciones.
- Hotel.

---

<sup>14</sup> Sector comprendido entre las vías del ferrocarril, Avenida República, Avenida Primera Junta y barrio Foetra (Gobierno Local de Junín, 2010).

<sup>15</sup> A cargo de los arquitectos Juan Pedro Dillón y Graciela Gladys Telleria, con la participación de la arquitecta Laura Franco.

- Edificios para uso de la UNNOBA (Universidad Nacional del Noroeste de Buenos Aires).
- Centro cultural.
- Cine/teatro.
- Escuela de Arte y Conservatorio.
- Predio ferial para exposiciones.
- Comercios Varios.
- Viviendas.
- Incubadoras de Empresas.
- Espacio abierto de esparcimiento recreativo público.

Sin embargo, la mayoría de estas propuestas no llegaron a materializarse debido a diferentes razones tales como los intereses de grupos particulares, la multiplicidad de jurisdicciones, trabas legales, económicas y sociales<sup>16</sup>. Entre los proyectos que sí se concretaron se destacan la utilización de ciertos edificios históricos por parte de la Universidad Nacional del Noroeste de Buenos Aires (UNNOBA)<sup>17</sup>, los galpones y talleres que hoy están afectados a un programa de inclusión social, la Cooperativa de Trabajo «Talleres Junín» y el predio deportivo municipal destinado a escuelas.

A pesar del deterioro físico y funcional del patrimonio ferroviario, los ex trabajadores de los talleres continúan esforzándose día a día por revertir la situación de abandono y obsolescencia en que se ha sumido todo el sistema ferroviario, contando su historia, sembrando conciencia y poniendo en valor el patrimonio en desuso. Prueba de ello es el libro *Ferrovianos. Nuestra historia* (Iacullo & Tarullo, 2013), compuesto por 14 testimonios de antiguos trabajadores del ferrocarril, que demuestra que aun hoy el ferrocarril está presente en cada uno de ellos y en sus familias. Otros ejemplos que demuestran la importancia del ferrocarril para la ciudad son:

- La muestra «Memorias Ferroviarias» que incluye charlas sobre el ferrocarril a cargo de ex ferroviarios, visitas guiadas a los talleres y exposición de dibujos, maquetas y otros objetos de la época, que se realiza desde el año 2013 en el Archivo Histórico Municipal.
- El circuito turístico ferroviario, sugerido por la dirección de turismo de la ciudad en su página *web*, que incluye edificios, talleres, molinos, barrios, plazas y estaciones relacionadas a la historia del ferrocarril en Junín (Gobierno Local de Junín, 2015).
- La propuesta reciente de que en Junín se realice el Festival Nacional del Tren (Junin Noticias, 2012).

Los talleres son el centro geográfico de la ciudad, un símbolo del pasado industrial y productivo y de la identidad juninense. Generaron al mismo tiempo

---

<sup>16</sup> El predio corresponde al estado nacional pero la Ley de Uso del Suelo Provincial (Ley 8912), le da a la ciudad de Junín la autoridad de decidir sobre predio, más allá de que su propiedad esté declarada en otro nivel (nacional) y de los usos y/o concesiones que de ella se hayan hecho (Dillón, 2010).

<sup>17</sup> El edificio donde funcionó el Centro de Empleados del Ferrocarril Pacífico (conocido popularmente como «Club Inglés») fue sede del Rectorado de la Universidad hasta el 2012. El «Chalet de Mr. York», que fue la vivienda de los jefes mecánicos del ferrocarril, hoy se llama Edificio Reforma Universitaria y alberga el Rectorado de la UNNOBA. El edificio del Departamento de Mecánica en calle Newbery y Sarmiento, es la sede actual de la Escuela de Tecnología y los laboratorios de la universidad. Además, recientemente adquirió el ex Policlínico Ferroviario, que será puesto en valor y utilizado para el desarrollo de actividades académicas y administrativas.

procesos de división y de integración entre los habitantes. Aun hoy, existe una actitud mítica respecto al ferrocarril, que no debe ignorarse en un planteo de recuperación urbana. La decisión que se tome respecto al futuro del predio debe buscar la urbanización del conjunto manteniendo su características, el re-posicionamiento del área como centro urbano y productivo, la restauración de su identidad y la re-inclusión de la comunidad local incorporando actividades cívicas, culturales y de recreación (Dillon, 1999).

#### **IV. CONCLUSIONES**

El destino del predio ferroviario de Junín, que se encuentra en estado de deterioro desde su cierre en 1993, es un tema que genera un continuo debate entre los ciudadanos y mandatarios de la ciudad. Notas periodísticas, informes, planes de acción, políticas y presentaciones dan a conocer alternativas de reutilización para el predio. Las acciones propuestas son muchas y de las más diversas desde lotear el terreno y venderlo por partes, abrir calles que conecten las dos áreas de la ciudad hasta instalar mega emprendimientos al estilo Puerto Madero.

No necesariamente la decisión de realizar uno de los proyectos excluye al resto de las propuestas. Un predio de 40 hectáreas ubicado en el centro de la ciudad, que dispone de espacios verdes y un vasto patrimonio edilicio ferroviario susceptible de ser afectado a diversos usos, puede destinarse a diferentes actividades. Sin embargo, si se llevaran a cabo iniciativas no relacionadas al ferrocarril, si bien se estaría incorporando ese espacio al uso urbano, implicaría olvidarse de la esencia de este patrimonio que es conservar una parte importantísima de la memoria e identidad de todos los juninenses. El destino del predio debería mantener (o recuperar) la identidad ferroviaria. Es por esto que al iniciar este trabajo de investigación se planteó la

posibilidad de que una parte del predio -los galpones de los ex talleres ferroviarios- fueran destinados a albergar un museo ferroviario.

Luego de revisar bibliografía referida a la creación de museos comunitarios en general, y de ferroviarios en particular, se conocieron una serie de condiciones que deberían tenerse en cuenta a la hora de planear la apertura de un museo como son la elección del espacio físico y la participación de la comunidad local.

El espacio físico susceptible de albergar un museo ferroviario debería disponer de una vía para el acceso de locomotoras y material rodante en general, estar en una zona céntrica de tal manera que pueda ser visitado por todo el público y tener dimensión suficiente para exponer material a gran escala. Los galpones del predio ferroviario de Junín cumplen con dichos requisitos sugeridos. Además, otro dato importante que apoya la propuesta de instalar un museo en ese sitio es el hecho de que en Argentina el 92% de los museos y organizaciones se localizan en edificios de origen ferroviario ya sea estaciones, galpones, talleres u oficinas (Figura 6).

En cuanto a la participación de la comunidad todos los autores consultados coinciden en que el museo es una herramienta que le permite a una localidad rescatar su patrimonio e historia y proyectar su identidad. Es decir que la iniciativa debe nacer en la comunidad como respuesta a necesidades y demandas locales, nutrirse con aportes de sus integrantes y perseguir fines que la beneficien. La obra *Ferrovianos. Nuestra historia* (Iacullo & Tarullo, 2013) expresa, mediante las voces de algunos ex trabajadores ferroviarios, el deseo de la comunidad de ver revertida la situación en que está sumido el espacio correspondiente a los talleres. Otro ejemplo de iniciativa local es el trabajo de restauración y re-utilización de edificios históricos ferroviarios llevado a cabo por la Universidad Nacional del Noroeste de Buenos Aires.

Gran parte del patrimonio ferroviario de Junín se encuentra diseminado dentro del predio. Pero además, existen otros tipos de documentos -como actas, planos, certificados, billetes, etc- que se encuentran en el Archivo Histórico Municipal y en el Museo Histórico Municipal. Estos espacios, debido a sus dimensiones y a su no especificidad ferroviaria, no permiten concentrar y exponer material ferroviario a gran escala. El Archivo se emplaza en un edificio de modestas dimensiones, por lo que concentrar y exponer material ferroviario de gran tamaño resultaría imposible, pero sí podría llevarse a cabo si se dispone de un espacio como el que constituyen los galpones. Otra parte de los objetos relacionados con el ferrocarril se encuentran en posesión de algunos ex trabajadores ferroviarios que pudieron rescatarlos antes del cierre de las oficinas.

Los galpones que una vez fueron sede de las unidades de Carpintería, Fundición, Ajustes, Usina Eléctrica, Herrería, Calderería, Tornería, Pinturería, Aserradero, etc. hoy se encuentran en estado de deterioro total pero por su tamaño y conectividad asociada a la vía que los atraviesa, dichos galpones parecen ser ideales para la instalación del museo (Véase Anexo Fotográfico). Para la conformación del mismo, sería necesario realizar una colecta de material ferroviario en desuso (tanto de la ciudad de Junín como de la zona), que luego de ser adecuadamente restaurado se exhibiría para el disfrute de toda la comunidad.

Más allá de los datos y análisis con los que este estudio de investigación trabajó, con el fin de demostrar que un Museo Ferroviario en el predio de los Talleres sería una respuesta altamente viable a la pregunta sobre qué destino darle a las 40 hectáreas que se ubican en el centro de la ciudad, recuperar la memoria ferroviaria, que es reencontrar la identidad cultural de la ciudad, es el eje esencial sobre el cual se

debe comenzar a pensar y a debatir cualquier proyecto respetuoso de la historia y del patrimonio de Junín.

## **V. RECOMENDACIONES**

De realizarse el proyecto museístico en la ciudad de Junín, algunos aspectos y recomendaciones que podrían considerarse son los siguientes:

- La comunidad local debe ser participe en la gestión del proyecto.
- Los ex empleados del ferrocarril deberían ser los responsables de determinar el contenido y las exposiciones por ser ellos los que mejor conocen la temática.
- El museo podría contar con salas para exhibiciones de menor tamaño como herramientas, documentos, fotografías, antiguos billetes, uniformes, maquetas, etc, y dedicar otro espacio, en el exterior y abastecido por la vía, para la exposición del material rodante de mayor tamaño como lo son vagones, locomotoras, «zorritas», etc.

- Con el objetivo de crear un espacio que inspire «memoria ferroviaria» y suponga un viaje en el tiempo para sus visitantes, la sala destinada a conferencias, proyección de documentales o películas, presentaciones de diapositivas y realización de charlas educativas a cargo de los empleados del museo, profesores o ex ferroviarios, podría localizarse en auténtico coche cine restaurado, como el de los trenes de antaño si fuera posible conseguir uno, o bien equiparse un vagón común con pantallas y butacas para que se parezca al coche cine.
- Siguiendo la misma línea de búsqueda y restauración de material ferroviario, podría utilizarse un coche comedor para emplazar la cafetería/buffet del museo.
- El museo podría contar además con un salón de usos múltiples para recibir exposiciones «viajeras» pertenecientes a otros museos de la zona o del país.
- El museo podría incluirse dentro del recorrido turístico ferroviario de la ciudad.

## **VI. ANEXOS**

### VI.1. El legado británico.

La influencia inglesa se manifiesta en la ciudad a través de las instituciones deportivas y sociales, el trazado urbano y el estilo arquitectónico.

Iglesia Anglicana. El inmueble ubicado en la esquina de Coronel Borges y Leandro N. Alem, inaugurado en 1912 fue primero sede de la Iglesia Anglicana que ofrecía servicios para británicos y descendientes. Más tarde allí funcionó el Colegio Inglés (*Junin English School*) que dictaba clases para los hijos de los ingleses. Diferentes academias de inglés se establecieron en esta esquina del barrio Pueblo Nuevo, siendo el más recordado el «Colegio San Marcos».

Club Inglés. Oficialmente llamado «Centro Empleados Ferrocarril Pacifico» era una institución a la cual podían asociarse sólo los empleados de la empresa cualquiera sea su nacionalidad, pero fue popularmente conocido como «Club Inglés» por el

predominio de ingleses entre sus socios, las costumbres y las tradiciones británicas. El edificio que hoy alberga la sede del Rectorado de la Universidad (UNNOBA) está ubicado en la confluencia de las calles R.S. Peña y J. Newbery, enfrente de la plaza Ferrocarriles Argentinos, en diagonal con la Estación de Trenes de Junín. Dicha plaza, primero recibió el nombre «Plaza Británica» y en ella la colectividad inglesa erigió un monumento en homenaje a los caídos en la Primera Guerra Mundial. En 1925 visitó la plaza Eduardo de Windsor, Príncipe de Gales.



Figura 7: El «Club Inglés» en 1914.

Fuente: Archivo histórico municipal

**Club BAP.** En este establecimiento se practicaba fútbol, cricket, golf, rugby, boxeo y atletismo. Además, fue el primer lugar de Junín donde se jugó al Basquetbol. Los socios era todos empleados del ferrocarril.

**El Chalet de Mr. York.** Francis Colin York nació en 1860 Inglaterra, en la cuna de la Revolución Industrial. Fue Ingeniero Jefe Mecánico en los Talleres de Junín. Las tierras donde hoy se ubica el chalet pertenecieron a Ataliva Roca, luego fueron vendidas a Angelo Serritella para terminar luego en manos del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Al principio los lotes lindantes pertenecían a Edith May Hannay de York, pero más adelante fueron vendidos a la empresa ferroviaria cuando la familia York partió para Inglaterra. Con la nacionalización, el inmueble pasó a manos del Estado Nacional en 1949 y finalmente, después de varios pedidos elevados al gobierno, la Municipalidad de Junín toma custodia del Chalet junto con otros inmuebles ferroviarios en 1989. Nuevamente el edificio cambia de manos cuando la Municipalidad de Junín se lo dona al Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación. Actualmente alberga el rectorado de la Universidad Nacional del Noroeste de Buenos Aires.

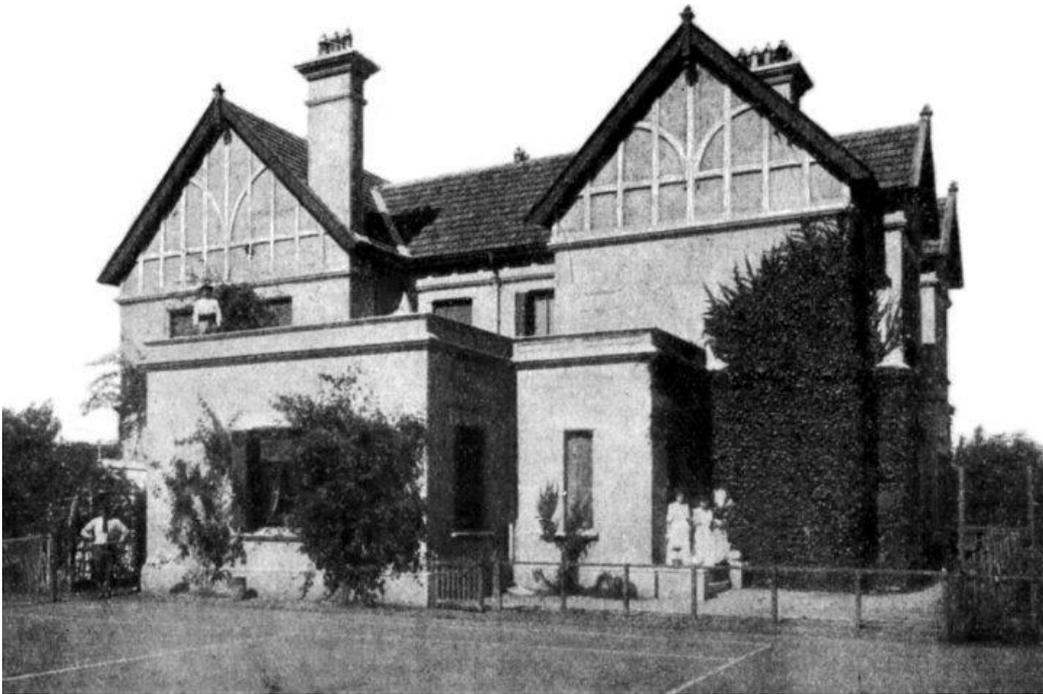


Figura 8: «El Chalet de Mr. York» en 1910.

Fuente: Archivo Histórico Municipal

## VI.2. Código Urbano Ambiental de Junín

### Capítulo 8.

#### 8.3 AREAS DE DESARROLLO PRIORITARIO

Se denominan Áreas de Desarrollo Prioritario a aquellos polígonos que se delimitan para lograr los objetivos enumerados en este Capítulo, por medio de la realización de desarrollos públicos o privados para la transformación de la situación actual.

Se corresponden con tierras e inmuebles de propiedad pública o privada, localizadas en áreas urbanas y rurales para los que se prevé un cambio de uso y un régimen especial de gestión de suelo. Se encuentran ocupados por instalaciones y usos pasibles de remoción futura, tierras de uso ferroviario y terrenos aledaños a esos usos y, áreas en las que exista la necesidad de una reestructuración integral por obsolescencia y deterioro de algunos de sus sectores o elementos, por afectación a obras trascendentes de interés público.

Los polígonos que delimitan las Áreas de Desarrollo Prioritario serán propuestos por el Departamento Ejecutivo y aprobados por el Honorable Concejo Deliberante. Estas áreas destinadas a desarrollos integrales, exigen un plan de conjunto previo, planes de sector, planes sectoriales y/o de protección patrimonial y ambiental para su posterior desarrollo y regulación, sobre la base de los procedimientos especificados en este capítulo. La zonificación preexistente a la delimitación de un Área de Desarrollo Prioritario mantiene plena vigencia hasta su efectivo desarrollo.

Se declaran Áreas de Desarrollo Prioritario a las enumeradas en el siguiente listado

Adp 1 PREDIO FERROVIARIO

Adp 2 ZONA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS

Adp 3 LAGUNA DE GOMEZ

### **Adp1 PREDIO FERROVIARIO**

Delimitación según plano de zonificación

Lineamientos propositivos

La renovación urbana del predio ferroviario como área de nueva centralidad, prevé su revalorización funcional y ambiental y la provisión de equipamiento e infraestructura adecuados para contener funciones ligadas al paseo y la recreación, la residencia, la educación y las actividades económicas, manteniendo la singularidad de su patrimonio edilicio.

La propuesta de desarrollo y la renovación urbana del predio ferroviario se realizará a través

del desarrollo de planes de sector y planes sectoriales temáticos y proyectos específicos, de acuerdo a las diferentes escalas y temáticas de intervención.

### **Componentes**

#### **- Espacio público**

La estructuración del espacio público deberá conformar una trama distintiva, con apertura limitada de vialidades, para mantener sus características singulares dentro de la Ciudad.

Se deberá prever con destino a uso público aproximadamente el 50%, de la superficie del predio, estructurando situaciones de recorrido y paseo, otorgando calidad ambiental al sector a partir de la recuperación y diseño de los espacios verdes.

Toda intervención deberá contemplar el tratamiento integral del espacio público con el entorno circundante, generando un ordenamiento y adecuación del mismo a las determinaciones de diseño del predio.

#### **- Edificios de valor patrimonial**

El valor patrimonial del predio se encuentra representado por el sitio en sí mismo y por los edificios de distinta escala que lo estructuran, los objetos e instalaciones y la forestación. Se prevé la refuncionalización de los edificios los que deberán estar rodeados por un espacio público abierto, que mantenga las actuales características de emplazamiento e imagen.

Los objetos e instalaciones singulares y la forestación existente deberán integrarse a los recorridos estructuradores del espacio público.

#### **- Infraestructura ferroviaria y afectaciones**

El predio cuenta con una infraestructura que consiste en un corredor ferroviario, varias playas de cargas y maniobras, dos sectores de depósitos, la Estación ferroviaria y los Talleres Ferroviarios. La intervención prevé la relocalización de las playas operativas vinculadas al transporte de carga, playas de carga y de maniobra.

#### **Nuevas Construcciones**

Los indicadores de la zona se especificarán con relación a la propuesta proyectual resultante de los Planes de sector para el área que oportunamente se desarrollen. Se prevén intensidades mínimas de ocupación del suelo y la propuesta morfológica de las nuevas edificaciones deberá ser de características contemporáneas, promoviendo la estructuración del predio a partir del reconocimiento de los edificios históricos.

#### **Lineamientos de Intervención**

El predio es propiedad del Estado Nacional y se encuentra en parte concesionado a un operador de cargas y en parte alquilado a una Cooperativa de Trabajo, por lo que se prevé un desarrollo a través de Convenios Urbanísticos y Programas de Actuación.

Se prevé la participación de la comunidad y de las entidades profesionales en la formulación de propuestas alternativas de desarrollo a partir de la implementación por parte de la Autoridad de Aplicación de talleres de diseño y concursos de ideas, en el marco de lo especificado en este Capítulo.

El desarrollo del sector se debe prever para cada uno de los componentes enumerados, etapas sucesivas y alternativas de intervención, cuya implementación parcial no interfiera en la implementación de las restantes ni altere el proyecto de desarrollo integral para el predio.

La Autoridad de Aplicación podrá requerir toda vez que lo considere necesario, la evaluación de impacto ambiental de los proyectos a localizar, según los procedimientos especificados en el Capítulo 9 de este Código.

La preservación del patrimonio se realizará a partir de la incorporación de los edificios con valor patrimonial, en el Catálogo de Bienes Patrimoniales con la determinación fehaciente de los grados de intervención requeridos, según lo especificado el Capítulo 6 de este Código.

### VI.3.Tablas

Las siguientes tablas contienen información sobre los edificios que alojan los museos ferroviarios en Argentina listados por la Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado.

#### Provincia de Buenos Aires.

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Ferroclub argentino: sede Lynch	Coronel Lynch (partido Tres de Febrero)	Predio que originalmente perteneció al galpón de

		locomotoras del Ferrocarril Nacional General Urquiza y parte de la playa de Cargas Cnel. Lynch
Ferroclub argentino: sede Escalada	Remedios de Escalada (partido de Lanús)	El predio forma parte de los Talleres del Ferrocarril Roca.
Ferroclub argentino: sede Tolosa	Tolosa (partido de La Plata)	El edificio que oficia de taller perteneció al complejo de Talleres Tolosa construido por el entonces Ferrocarril Oeste de la Provincia de Buenos Aires.
Ferroclub argentino: sede Haedo	Haedo (partido de Morón)	El predio originalmente perteneció Ferrocarril Oeste.
Museo Ferroviario de la ciudad de Campana	Campana	Funciona en la antigua estación de cargas del ex-Ferrocarril Central Argentino
Museo Ferroviario - Ex Ferrocarril Provincial	Avellaneda	Ex Estación Avellaneda del Ferrocarril Provincial
Ferroamigos Club Escobar - Museo del Tren	Belén de Escobar	Galpón de carga de la estación ferroviaria de Escobar
Ferrowhite	Ingeniero White (partido de Bahía Blanca)	Opera en las instalaciones del taller de reparaciones de la ex usina General San Martín
Museo Ferroviario de Navarro	Navarro	Opera en las instalaciones de la ex-estación del CGBA de la ciudad de Navarro
Museo Ferroviario de Villars	Villars (partido de General Las Heras)	Emplazado en el propio edificio de la estación Ferroviaria de Villars.
Museo Ferroviario Ranchos	Ranchos (partido de General Paz)	El museo funciona en una casa particular, que corresponde a Adolfo Giles, ferroviario jubilado.
Museo Ferroviario Talleres Mechita	Mechita (se localiza en el límite entre las jurisdicciones de Bragado y Alberti)	El museo se encuentra dentro de las instalaciones del ferrocarril
Museo Ferroviario - Ferroclub Azul	Azul	Se encuentra dentro del predio ferroviario entre la estación ferroviaria y el cabin de señales lado norte
Asociación de Preservación Ferroviaria de Pergamino	Pergamino	El museo se ubica en los ex galpones de

*Museo «Memorias Ferroviarias». Patrimonio Ferroviario de la Ciudad de Junín.*

(APREF)		mantenimiento de máquinas.
Museo Ferroviario de Tandil	Tandil	El museo está situado en los galpones que fueron la antigua estación de Tandil
Museo Regional de Ayacucho	Ayacucho	Está instalado en el predio de la antigua Barraca Lahusen, establecimiento que funcionó desde 1886 como un polo de actividad económica en la zona, dedicada a la exportación de lana.
Museo Ferroviario de estación Indio Rico	Índio Rico (partido de Coronel Pringles)	La estación del ferrocarril fue convertida en museo
Ferrocclub Chivilcoy	Chivilcoy	No hay datos

Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Asociación Amigos del Tranvía (AAT) y Biblioteca Popular Federico Lacroze	Caballito	Utiliza el edificio de la Estación Polvorín, edificado en 1912, y que fue construido como el taller central de mantenimiento de la línea A de subterráneos. Actualmente sirve como taller central de reparaciones para material rodante de todas las líneas excepto la B. La vía primer está reservada para la Asociación Amigos del Tranvía, donde alojamos nuestra Flota Colección de Tranvías y subtes históricos.

Provincia de Córdoba.

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Complejo museológico la Estación (Cruz Alta)	Cruz Alta (departamento Marcos Juárez)	Funciona en lo que ha sido la casa del Jefe de la estación ferroviaria
Museo Ferroviario - Exposición de locomotoras y vagones (Cruz del Eje)	Cruz del Eje	Viejos galpones del ferrocarril Tren de las Sierras

Provincia de Salta

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Museo Ferroviario estación de Salta	Salta	Estación de Trenes del Ferrocarril Belgrano, en la esquina de las calles Ameghino y Balcarce.
Museo Ferroviario de Alemania	Alemania (departamento de Guachipas,)	El predio ferroviario fue reconvertido en un museo

Provincia de Santa Fe

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Museo Ferroviario Regional de Santa Fe	Santa Fe	Casa Hume. Edificio construido como parte de sus proyectos ferroviarios por precursores de importantes redes ferroviarias en el país y en el extranjero.
Museo Histórico Ferroviario Escribano "Alfredo Rueda"	Rueda (departamento de Constitución)	Ubicado en la vieja estación del Gran Ferrocarril del Sud de Santa Fe y Córdoba.
Museo La Vieja Estación (María Teresa)	María Teresa (departamento de General Lopez)	Ex estación del Ferrocarril General Bartolomé Mitre
Museo Ferroviario de Rafaela	Rafaela (departamento de Castellanos)	Ex estación del Ferrocarril Provincial de Santa Fe

Provincia de Entre Ríos

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Museo Ferroviario de Gualaguaychú	Gualaguaychú	Emplazado en la antigua estación de trenes de la línea General Urquiza, actualmente el Corsódromo.
Museo Ferroviario de Basavilbaso	Basavilbaso	El museo se encuentra en la estación de Basavilbaso
Museo Histórico Regional de Ubajay	Ubajay (Departamento de Colon)	Funciona en la estación de Ferrocarril de Ubajay

Provincia de Chubut

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Museo Ferroviario de Comodoro Rivadavia	Comodoro Rivadavia	Funciona en el edificio de la antigua estación de ferrocarril de la ciudad de Comodoro Rivadavia

Provincia de Santa Cruz

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Museo Ferroviario "Roberto Galián"	Río Gallegos	El museo se encuentra en las viejas instalaciones del complejo ferropuerto que la empresa Yacimientos Carboníferos Fiscales tenía en la ciudad de Río Gallegos. En estos terrenos funcionaba la estación Río Gallegos del Ramal Ferro Industrial de Río Turbio.

Provincia de San Luis

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Museo Ferroviario de Villa Mercedes	Villa Mercedes (departamento de General Pedernera)	Se encuentra en la ex oficina de Movimiento de la estación de ferrocarril de la Línea San Martín.

Provincia de Mendoza

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Museo Ferroviario de San Rafael	San Rafael	El Museo se forma en el edificio de la antigua estación ferroviaria correspondiente al ramal San Martín
Ferroclub Trasandino	San José ( departamento de Guaymallén)	Los miembros se reúnen en el predio de Vía y Obras de la estación Mendoza del Ferrocarril Belgrano
Museo Ferroviario "Alejandrino Alfonso"	Las Compuertas (departamento de Lujan de Cuyo)	Funciona en la estación ferroviaria "Blanco Encalada" del ex ferrocarril Belgrano

Provincia de Tucumán

Museo/institución	Localidad	Ubicación
Museo Ferroviario Estación Tucumán	San Miguel de Tucumán	Ex estación del FC General Belgrano
Museo Ferroviario de los Talleres de Tafí viejo	Tafí Viejo	Talleres Ferroviarios de Tafí Viejo

VI.4. Anexo fotográfico

-Talleres del Ferrocarril Buenos Aires al Pacifico. Fuente: Archivo Histórico Municipal.

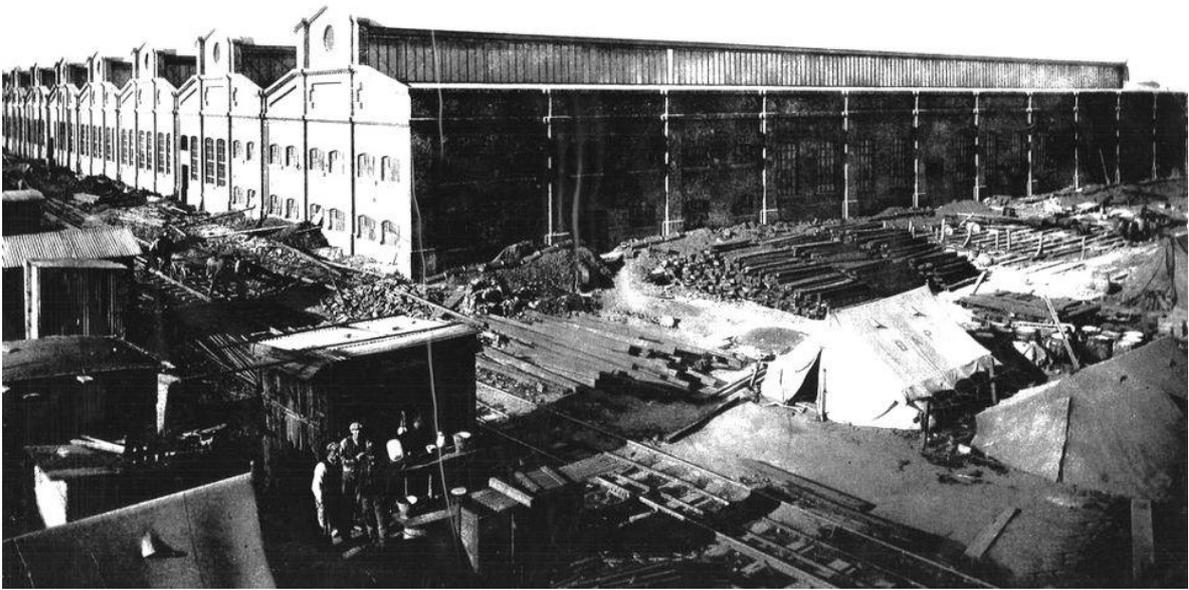


Figura 9: Construcción de las vías dentro del taller en 1910.



Figura 10: Prueba de locomotoras a vapor en 1930.



Figura 11: Vista aérea de los talleres en 1970.



Figura 12: Talleres Ferroviarios puerta norte 1910.

-Fotografías de la situación actual de los ex talleres obtenidas durante la visita al predio. Fuente: Scaglione Martina.





## **VII. BIBLIOGRAFÍA**

- Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (s.f). Índice de Museos Ferroviarios y Asociaciones de preservación ferroviaria y tranviaria de la República Argentina. Recuperado el 6 de septiembre de 2014 de <http://www.adifse.com.ar/otros-museos.php>
- Administración de Infraestructuras Ferroviarias Sociedad del Estado (s.f). Institucional. Recuperado el 4 de enero de 2015 de <http://www.adifse.com.ar/institucional.php>
- Almirón, A., Bertoncetto, R., & Troncoso, C. A. (2006). Turismo, patrimonio y territorio: una discusión de sus relaciones a partir de casos de Argentina. *Estudios y perspectivas en turismo*, 15(2), 101-124
- Almirón, A., & Troncoso, C. A. (2005). Turismo y patrimonio. Hacia una relectura de sus relaciones. *APORTES Y Transferencias*, 1.
- Álvarez Areces, M. Á. (1992). Recuperación y uso del patrimonio industrial. *ABACO. Revista de Ciencias Sociales*, (2), 57-66.
- Archivo Histórico Municipal de Junín. Archivos documentales.
- Araujo, R. (2014). La vigencia del pensamiento de Raúl Scalabrini Ortiz a 55 años de su fallecimiento. *ULRICO Revista Digital de Historia y Cultura de la Ciudad de Buenos Aires*. Patrimonio E Instituto Histórico, 1.
- Augé, M. (2007). *Los “no lugares” espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Ballart Hernández, J., & i Tresserras, J. J. (2001). *Gestión del patrimonio cultural*. Barcelona: Ariel.
- Benito Del Pozo, P. (2002). Patrimonio Industrial Y Cultura Del Territorio. *Boletín de La A.G.E.*, (34), 213–228.

- Burgos, M. (1985). Génesis y sistema de documentación del Museo Nacional Ferroviario. *Boletín de La ANABAD*, 485–492.
- Cámara Argentina de la Construcción. (2010). *Infraestructura ferroviaria 1810-2010*.
- Camarena, C. & Morales, T. (2006). El poder de la autointerpretación. Ideas para la creación de un museo comunitario. En K. Cooper & I. Sandoval (Eds.), *Living Homes for Cultural Expression: North American Native Perspectives on Creating Community Museums*, (pp. 79-88). Washington, D.C: National Museum of the American Indian, Smithsonian Institution.
- Camarena, C., Morales, T., & Valeriano, C. (1994). *Pasos para crear un museo comunitario*. México: Consejo Nacional para la Cultura y las Artes.
- Candau, J. (2002). *Antropología de la memoria*. Buenos Aires: Nueva visión.
- Carluccio, V., Diez, P., Scatena, G., Tardá, C., & Varela, B. (s.f.). *Construcción de lugares de memoria y su aplicación didáctica. Estudio de un caso en la región pampeana*.
- Cena, J. C. (2008). *El Ferrocidio* (2da ed.). Buenos Aires: La rosa blindada.
- Código Urbano Ambiental de Junín, cap.8, § 8.3 (2004). Disponible en <http://www.junin.gov.ar/archivos/codigoambiental/capitulo8.pdf>
- Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS) (1999). Carta internacional sobre el turismo cultural. La Gestión del Turismo en los sitios con Patrimonio Significativo. 12ª Asamblea General. México
- Consejo Internacional de Museos (ICOM) (2007). Estatuto aprobado el 24 de agosto de 2007 en Viena, Austria, artículo 3, § 1.
- Crocco, A. (2010). *Talleres Junín. Reseña histórica-Potencial alcanzado*. Junín: Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.
- Cuccorese, H. J. (1984). *Historia de los ferrocarriles en Argentina*. Buenos Aires: Macchi.

- Dahnke, G. L., & Fernández Collado, C. (1986). *La comunicación humana: ciencia social*. México: Mc Craw-Hill.
- DeCarli, G. (2003). Vigencia de la Nueva Museología en América Latina: conceptos y modelos. *Revista ABRA*, 2–22.
- Democracia (2014), «Predio ferroviario: sin grandes obras, se apuesta a pequeños emprendimientos» (2014), *Diario Democracia* [en línea]. <<http://www.diariodemocracia.com/notas/2014/4/6/predio-ferroviario-grandes-obras-apuesta-pequenos-emprendimientos-80184.asp>> [Consulta: 2 de septiembre de 2014].
- Dillón, J.P (2010). Programa Ferro Urbano Junín. [mensaje de blog]. Recuperado el 2 de junio de 2015 de <http://programa-ferrourbano-junin.blogspot.com>
- Dillón, J.P., Franco, L.A., Tellería, G.E. (1999). *El patrimonio como recurso económico, los ex Talleres Junín del Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico. Un rescate en la complejidad y contradicción urbana*. Ponencia ICOMOS, Universidad Nacional de Córdoba.
- Dias, R. (2003). *Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do Turismo no Brasil*. São Paulo: Atlas.
- Dias, R. & Galvão, M. (2010). Turismo y patrimonio ferroviario. Un estudio sobre el Trem da Vale (MG) - Brasil. *Estudios y Perspectivas En Turismo*, 19(3) 394-408.
- Dimarco, R. C. (1993) "*Manual de Historia de Junín*." Buenos Aires: Ediciones Salido
- Felder, R. (2007). ¿Por qué te quedas en la vía muerta?: las políticas ferroviarias de los '90 y el debate acerca del futuro de los ferrocarriles. In V. Basualdo & K. Forcinito (Eds.), *Transformaciones recientes en la economía argentina. Tendencias y perspectivas*. Buenos Aires: Editorial Prometeo.
- Ferrari, M. (2002). Patrimonio ferroviario en el noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. En *IV Congreso de Historia Ferroviaria* (pp. 1–27).
- Gobierno Local de Junin. (2010). Se hará un estudio sobre el desarrollo urbanístico. Recuperado el 2 de septiembre de 2014 de

<http://www.junin.gov.ar/index.php?sector=0&div=10010&divLnk=15167&sdiv=0&IT=0&idTxt=15167>

Gobierno Local de Junín. (2015). Circuitos turísticos: circuito ferroviario. Recuperado el 2 de junio de 2015 de <http://www.junin.gov.ar/index.php?sector=9&div=10009&divLnk=639&sdiv=1610&IT=0>

Gómez, T., Reglasky, A., & Schvarzer, J. (Comps.) (2007). *Estudios sobre la Historia de los Ferrocarriles Argentinos (1857-1940)*. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Económicas, CESPA, 123-152.

Howden, J. G. (1961). *Junín. Fundación y gobierno 1827-1852*. Buenos Aires: Talleres gráficos "La verdad."

Iacullo, A. & Tarullo, R. (2013). *Ferrovianos. Nuestra historia*. Junín: Colección testimonios.

Instituto Nacional de Antropología e Historia. (1984). *Programa para el desarrollo de la función educativa de los museos del INAH*. México: Departamento de Servicios Educativos, Muses Escolares y Comunitarios.

Izureta, A. (2012). *El Ferrocarril en Argentina*.

Junín Noticias. (2012). Avanza la posibilidad de que Junín tenga el Festival del Tren. Retrieved June 2, 2015, from <http://www.juninnoticias.com/nota/2015-5-1-avanza-la-posibilidad-de-que-junin-tenga-cada-ano-el-festival-del-tren>

Lacouture, F. (1989). La Nueva Museología. Conceptos básicos y *declaraciones*. *Revista de la Escuela Nacional de Artes Plásticas*, Vol 2, num. 8, 19–28.

López, M. J. (2007a). La combinación de la acción nacional y provincial y la suma del capital privado y público en la construcción de las primeras líneas ferroviarias. 1857-1886. En M. J. López & J. E. Waddell (Comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (p. 520). Buenos Aires: Lumiere.

López, M. J. (2007b). Un sistema ferroviario con empresas privadas extranjeras y control estatal. 1887-1916. En M. J. López & J. E. Waddell (Eds.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (p. 520). Buenos Aires: Lumiere.

Manacorda, L. (s.f.). Reseña histórica de Junín. Recuperado el 27 de mayo de 2015 de <http://www.junin.gov.ar/index.php?sector=0&div=10000&divLnk=633&sdiv=1502&IT=0>

Marquez Martinez, T. (1888). *Los archivos de ferrocarriles nacionales de México*.

Martinez, J. P. (2007). 1977-2006: el ciclo de las reformas traumáticas. En M. J. López & J. E. Waddell (Comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina*. 150 años de política ferroviaria. Buenos Aires: Lumiere.

Molano, O. L. (2007). Identidad cultural un concepto que evoluciona. *Revista Opera*, 17.

Municipalidad de Rosario. (2015). Centro Municipal de Distrito Centro "Antonio Berni." Recuperado el 20 de mayo de 2015 de <http://www.rosario.gov.ar/sitio/lugaresVisual/verLugar.do?id=2473>

Municipalidad de Rosario. (2015). La casa del Tango. Recuperado el 20 de mayo de 2015 de <http://www.rosario.gov.ar/sitio/lugaresVisual/verLugar.do?id=1967>

Municipalidad de Rosario. (2015). Shopping Alto Rosario. Recuperado el 20 de mayo de 2015 de <http://www.alto-rosario.com.ar/elshopping>

Museo Regional Comunitario Cuitlahuac. (2002) ¿Qué es un Museo Comunitario? Recuperado el 20 de noviembre de 2014 de [http://www.cuitlahuac.org/c/sec\\_2.htm](http://www.cuitlahuac.org/c/sec_2.htm)

Olvera, C. V. (2008). Estudio introductorio. Revisiones y reflexiones en torno a la función social de los museos. *Cuicuilco*, 5–14.

Ordoñez, C. (2002). Un museo en una barraca mexicana. En M. Bolaños (Ed.), *La memoria del mundo. Cien años de museología (1900–2000)* (pp. 293–296). España: Trea.

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) (2003). Texto de la Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial, en su 32ª reunión.

Organización Mundial del Turismo (OMT). Entender el turismo: glosario básico. Recuperado el 02 de junio de 2015 de en <http://media.unwto.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>.

Palermo, S. A. (2007). Actores e instituciones en la construcción de los Ferrocarriles del Estado 1862-1916). *En V Coloquio de Historia de Empresas: "Investigaciones en curso en la historiografía argentina"* (pp. 1–38). Buenos Aires.

Palermo, S. A. (2008). *Protesta laboral, nacionalismo e internacionalismo: La huelga ferroviaria de 1917 en tiempos de la Gran Guerra*.

Petraglia, P. (2012). *El Chalet de Mr. York*. Junin: Colección testimonios.

Prats, L. (1998). El concepto de patrimonio cultural. *Política Y Sociedad*, 27, 63–76.

Pompei, A. L. (2011). *Historia de los talleres ferroviarios de Junín. Desde su creación a la conformación de la Cooperativa de Trabajo Talleres Junín (1886-1994)*. Universidad Nacional del Noroeste de Buenos Aires.

Raúl Scalabrini Ortiz. (1975). *Historia de los Ferrocarriles Argentinos* (7ma Ed.). Buenos Aires: Reconquista.

Rufino, S. (2006) *Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas*. Belo Horizonte.

Solanas, F. (2008). *La Próxima Estación*. Argentina.

Tagil, N. (2003). Carta sobre el Patrimonio Industrial. En *Comité Internacional para la Conservación del Patrimonio Industrial*. Moscu. Disponible en <http://international.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>

Tartarini, J. (2001). *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires: Colihue S.R.L.

Velasco González, M. (2009). Gestión Turística Del Patrimonio Cultural: Enfoques Para Un Desarrollo Sostenible. *Cuadernos de Turismo*, (23), 237–253.

Verhelst, T. (1994). Las funciones sociales de la cultura. *Cultura y desarrollo rural*.

Waddell, J. E. (2007). De la nacionalización a los planes de modernización. 1947-1976. En M. J. López & J. E. Waddell (Eds.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria* (p. 520). Buenos Aires: Lumiere.