

ESTACIÓN DE FERROCARRIL EN JARAMILLO (PROVINCIA DE SANTA CRUZ – ARGENTINA): CRONOLOGÍA DE LA GESTIÓN DEL PATRIMONIO DESDE EL 2003 A LA ACTUALIDAD

Reynoso Elio, Tagliorette Alicia, Sampaoli Patricia, Zubimendi Miguel, Castro María, Chacoma Graciela

Universidad Nacional de la Patagonia Austral – Unidad Académica Caleta Olivia, ruta N.º 3 s/n 9011
Caleta Olivia – Santa Cruz - ereynoso@uaco.unpa.edu.ar

Palabras clave: gestión del patrimonio, patrimonio arquitectónico, Patagonia

RESUMEN

Jaramillo es una pequeña comunidad localizada en el sur de la Patagonia Argentina, en el noreste de la provincia de Santa Cruz, la cual fue fundada como estación de ferrocarril intermedia en el marco de políticas nacionales con la idea de fortalecer y fomentar el poblamiento de este sector de la Patagonia, sin duda con un sentido geopolítico y estratégico.

La creación de la red nacional de ferrocarriles dio inicio a principios del siglo XX a dicha comunidad. Pocos años después en 1921 las huelgas de peones rurales imprimieron otra página en la historia que aún hoy se trata de completar. Jaramillo fue escenario de estos hechos históricos de trascendencia nacional y aunque no posee obras arquitectónicas de relevancia monumental configura un ámbito urbano con significativa cohesión formal y cultural que lo convierten en valioso referente de la memoria regional.

Este trabajo propone describir cómo la gestión del Patrimonio es un proceso complejo e interdisciplinario que alcanza a administradores, pobladores locales y científicos; y cómo estos proyectos de investigación integrados van evolucionando en el tiempo de acuerdo al accionar de estos tres actores.

El caso que aquí se presenta como elemento conductor es la Restauración, Refuncionalización y Puesta en Valor de la Estación de Ferrocarril en la localidad de Jaramillo en la provincia de Santa Cruz.

Las distintas administraciones políticas locales, provinciales y nacionales; sus pobladores; y la Universidad Nacional de la Patagonia Austral a través de sus investigadores son los protagonistas en todo el proceso desarrollado en esta exposición.

El relevamiento del estado inicial del inmueble, las recomendaciones para su restauración y el proyecto de refuncionalización como museo fue realizado por el equipo de investigación, en el marco del Proyecto de Vinculación Tecnológica denominado “Relevamiento del patrimonio histórico, arquitectónico y geográfico relacionado con los sucesos de las huelgas obreras de 1920/21 en Fitz Roy, Jaramillo y alrededores”, que luego se continuó en el “Programa de Desarrollo del Paseo Temático ‘La Patagonia Rebelde’”.

En este sentido, es que la estación de tren será entonces el elemento por medio del cual se observarán todas las instancias por las que pasó la gestión de este patrimonio edilicio, aunque

es un bien tangible y puntual se verá cómo el contexto de las políticas aplicadas a la localidad y a la región influyen y caracterizan las acciones que se toman para salvaguardar el patrimonio cultural.

ALGO DE HISTORIA

Ramal Puerto Deseado – Las Heras

En 1908 se sancionó la ley N° 5559 (Ley de fomento de Territorios Nacionales), siendo uno de sus objetivos, la valorización de las tierras fiscales con obras públicas en vías de comunicación. El Poder Ejecutivo era el encargado de estudiar, construir y explotar las distintas líneas férreas. Se llevó a cabo durante la presidencia de José Figueroa Alcorta y el Ministro de Obras Públicas Ezequiel Ramos Mejía, con la idea de fortalecer y fomentar el poblamiento de este sector de la Patagonia, sin duda con un sentido geopolítico y estratégico.

Entre las líneas proyectadas estaba la que, partiendo desde Puerto Deseado, debía llegar hasta el Nahuel Huapi, como parte de un sistema ferroviario patagónico que desde el citado lago se comunicaría con San Antonio Oeste y desde allí, vía el ferrocarril del Sur, llegaría a Buenos Aires, vinculando los centros cordilleranos con los puertos atlánticos y, de paso, promoviendo desde el Estado la radicación de pobladores en la Patagonia.

Si bien ya existían en el lugar asentamientos previos, es indudable que el trazado ferroviario, que comienza a construirse el 22 de junio de 1909, trae aparejada la creación de varias estaciones de ferrocarril, como Jaramillo y Fitz Roy, entre otras. Estos asentamientos iniciales serían luego formalizados mediante la reserva de lotes cercanos a las estaciones para la conformación organizada de núcleos urbanos, mediante un decreto firmado por el presidente Hipólito Yrigoyen.

La mayoría de las estaciones del ramal se han perdido definitivamente en el tiempo, como por ejemplo Ramón Lista y Tehuelches. Otras, como las estaciones, Koluel Kaike y Tellier, perviven como pequeños caseríos, ya que sólo lograron aglutinar escasos habitantes durante el auge lanero y del ferrocarril, mientras que Pico Truncado y Las Heras, junto a Puerto Deseado, la estación cabecera del ramal, fueron las ciudades que más se desarrollaron durante el transcurso del siglo XX, incluyendo, en mucho menor escala, a Jaramillo y Fitz Roy. El crecimiento de las dos primeras se debió principalmente al desarrollo de la economía petrolífera en el noreste de Santa Cruz, mientras que las restantes se vincularon más con la actividad ganadera. De acuerdo al censo nacional de 2010, la localidad de Jaramillo cuenta con 420 habitantes, mientras que Fitz Roy tiene 326 habitantes.

LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL

La tipología de la estación corresponde a la de una estación intermedia del ramal, compuesta originalmente por un volumen con cubierta a dos aguas paralelo a las vías. La disposición de la cubierta deja prever la disposición funcional interior que se dividía en los espacios que dan hacia las vías y aquellos que dan al poblado. Los primeros de carácter principal y los segundos de carácter secundario.

Esta morfología inicial descrita, tras 5 años de construcción fue inaugurada en 1914, en su época este ramal fue una de las obras ferroviarias más importantes realizadas por Ferrocarriles del Estado en nuestro país. Posteriormente en 1935 se le anexaría un espacio de sala de espera y un semicubierto sobre el andén, ambos paralelos a las vías. Años después se le adicionaron algunos volúmenes que ampliaron la cocina y añadieron una habitación y baño que correspondían a la vivienda del jefe de la estación (figura 1).

Como la mayoría de las estaciones de este ramal, esta estación se corresponde al modelo de construcción industrializada, este modelo sistemático que importó la tecnología desarrollada en aquellos años en el continente europeo. La arquitectura e ingeniería ferroviaria que acompañó a los tendidos fue parte de un sistema indivisible donde cada elemento componente desarrolló una forma y función específica. El sistema ferroviario constituye uno de los sistemas patrimoniales más completos y tipificados que se haya conocido. La fabricación de elementos tipos brindó practicidad y rapidez en la ejecución de las obras, posibilitada por la prefabricación en serie [1].

Materiales como la madera y la chapa conforman los paneles prefabricados y modulados que materializan el modelo ferroviario de la época. Por lo cual esta estación tiene una estructura de paneles en madera revestida con chapa ondulada de zinc hacia el exterior y revestimiento en madera hacia el interior. Los pisos y cielorrasos son de madera al igual que sus carpinterías que se corresponden con el modelo normalizado de madera maciza y vidrio repartido. Solo en las fundaciones, el hogar, la letrina y el lavadero se observa el uso de otro tipo de material como el hormigón.

En el proyecto de restauración, refuncionalización y puesta en valor de la estación, bien que forma parte del patrimonio histórico cultural de Jaramillo, se siguieron los principios básicos de la doctrina restauradora contemporánea, y se formula a partir de un conocimiento pormenorizado del sector a intervenir; ya que se considera indispensable identificar las causas de los deterioros que lo afectan y además determinar la capacidad del inmueble para albergar nuevos usos, sin dañar sus usos originales [2].

GESTIÓN DEL PATRIMONIO

Encuadre conceptual

El Gobierno de la Provincia de Santa Cruz, junto con la Comisión de Fomento de Jaramillo y Fitz Roy y la Universidad Nacional de la Patagonia Austral, han venido desarrollando desde 2003 una tarea conjunta orientada a la elaboración de propuestas para la recuperación y puesta en valor del patrimonio cultural existente en el norte provincial.

En el marco de estas actividades comunes, se encuentra el Programa denominado "Paseo Temático de la Patagonia Rebelde". Las huelgas de peones rurales ocurridas en Santa Cruz entre los años 1920 y 1921, conocidas comúnmente como Patagonia Rebelde, tienen su origen en la baja en el precio de la lana durante la década de 1910. Esto provocó un endurecimiento de las ya de por sí duras condiciones laborales de los peones y obreros rurales de Santa Cruz, lo que finalmente condujo a una primera huelga en el verano de 1920-1921. Ante esta situación, el gobierno radical de H. Yrigoyen envió en enero de 1921 tropas del ejército al mando del teniente coronel H. B. Varela con la orden de normalizar la situación, logrando un acuerdo por el cual los terratenientes se comprometían a cumplir con las exigencias de los peones [3]. Sin embargo, al poco tiempo los estancieros comenzaron a no respetar los acuerdos pactados, lo que motivó una nueva declaración de huelga total en todo el territorio en octubre de 1921. El movimiento se extendió por prácticamente toda la provincia de Santa Cruz. El gobierno nacional envió nuevamente al teniente coronel H. B. Varela, con el Regimiento 10° de Caballería, quien apenas desembarcó declaró la Ley Marcial, imponiendo el fusilamiento de un número variable, de entre 500 y 1500 peones y obreros rurales. En la zona norte de la provincia el movimiento huelguista estuvo liderado por José Font, conocido como *Facón Grande*, quien luego de un enfrentamiento armado con el Ejército Argentino se rinde al mismo, y es fusilado con otros compañeros. De esta forma, el Ejército logró restituir el orden en la provincia a fines de diciembre, imponiendo posteriormente durísimas condiciones de trabajo

para los obreros rurales [4]. El "Paseo Temático de la Patagonia Rebelde" es una iniciativa que planea el rescate y puesta en valor de los distintos testimonios históricos vinculados a las huelgas de 1920-1921, con la finalidad de ser incorporados a la oferta de turismo cultural de la región. Dicho Paseo Temático esboza un itinerario que une dos edificios y tres sitios en los cuales se proponen ciertas acciones y actividades:

- *Estación de Ferrocarril de Jaramillo*, el cual luego, de su restauración, está destinado a albergar el Museo Histórico Comunal "Facón Grande".
- *"Tienda La Asturiana" de Belarmino González*, donde habría estado preso José Font antes de ser fusilado. Destinado como lugar de venta de publicaciones y artesanías relacionadas con las huelgas.
- *Cañadón de los Muertos*, en estancia "El Moscoso", donde Facón Grande –junto con entre 17 y 50 peones rurales- habría sido fusilado. Requiere obras de accesibilidad, señalización y de conmemoración.
- *Cañadón del Carro*, en estancia "San Marcos", donde los huelguistas acamparon durante varios días, y desde donde partían para plegar a la huelga las estancias del noreste de la provincia. Desde este campamento además controlaban la estación Tehuelches. También debe intervenir el lugar facilitando la accesibilidad, demarcar y equipar los miradores naturales.
- *Estación Tehuelches*, donde los huelguistas, capitaneados por Facón Grande, se enfrentaron en combate con el ejército logrando que éste se retirara, y donde fallecieron un soldado conscripto y tres huelguistas. El sitio requiere una intervención de restauración y conservación de los vestigios allí existentes.

Dentro de dicho Paseo, uno de los elementos significativos es la Estación Jaramillo, construcción que será destinada a albergar el Museo Histórico Comunal "Facón Grande", figura líder del movimiento huelguista y protagonista principal en el noreste de Santa Cruz de las reivindicaciones planteadas por los trabajadores rurales de la época [4]. Debe tenerse presente que, en reconocimiento de sus valores patrimoniales, por Resolución N° 589/98 la Comisión de Fomento de Jaramillo y Fitz Roy ha declarado a este inmueble "Monumento Histórico Comunal".

Este museo además de ofrecer un mensaje particular a los visitantes foráneos, espera brindar una ocasión para la participación de los propios pobladores del lugar, estimulándolos a contar sus historias y a pensarse y pensar "su lugar en el mundo" de una manera diferente, cuando este ha sido abierto a la mirada de otros.

El equipo de investigación diseñó el programa del Paseo Temático con la concepción de lo que Francesco Di Castri denomina proyectos de investigación integrados. En éstos confluyen los tres tipos de actores esenciales para la planificación del medio ambiente: los administradores, las poblaciones locales y los científicos [5].

En estos proyectos de investigación/gestión, los actores mencionados llegan a este escenario común con intereses y aspiraciones muy diferentes, por lo tanto la identificación de los problemas y la evaluación de la situación también muestran desigualdades. Esa heterogeneidad resulta el punto de inicio, conflictivo sin duda, de un trabajo que debe esforzarse en construir una gestión coherente, direccionada unívocamente y representativa. Los técnicos que desde la Universidad asumen la asistencia se ven obligados a abandonar sus laboratorios para interactuar socialmente, buscando oportunidades "de comunicación, de discusión, de concertación, de consenso, de resolución de conflictos" [6] que permitan avanzar en las decisiones que correspondan al proceso de gestión.

Este encuadre vinculado al desafío de la Gestión Participativa se completa con la mirada del Turismo como factor necesario para la sustentabilidad del Patrimonio en esta región asociada a la memoria, la recuperación de la historia oral, al aprendizaje de los reclamos obreros y el silencio de las autoridades y la represión de los huelguistas. Las posibilidades del

paisaje para poner vínculo a esta relación, entre la pluralidad de la memoria, relativizando y acotando el lugar de la historia “oficial” y sus mitos cohesivos, pueden dejar lugar a otras formas para que el diálogo sea más productivo [7].

UNA MIRADA A LOS TRES ACTORES

Cronología del proceso de gestión 2003 - 2015

La Provincia de Santa Cruz tiene, en la actualidad, una oportunidad ineludible en el contexto nacional que le permite contar con las mejores posibilidades de desarrollo de la región a fin de invertir el papel que se le otorgara en su incorporación al sistema económico en vigencia en el cual cumple un rol sólo como productor de recursos primarios sin reposición. El trabajo que viene realizando en relación al patrimonio cultural, y otras iniciativas podrían ser el valor agregado que la zona adicione a los atractivos naturales por los que el turista se acerca.

En el año 2003 se firma un Convenio entre la Universidad Nacional de la Patagonia Austral, la Subsecretarías de Cultura, de Turismo y de Obras Públicas de la Provincia de Santa Cruz y la Comisión de Fomento de Jaramillo y Fitz Roy. Este Convenio es ratificado mediante Decreto N° 1295 del 27 de abril de 2004. En relación al mismo se visualiza un avance mayor en lo referente a obras de servicio complementarias (remodelación del camping de Jaramillo, habilitación de un Centro de Información Turística en Fitz Roy) que en las referentes a la concreción del Paseo Turístico. Se destaca una primera contratación de especialistas sugeridos por el equipo de investigación de la UNPA, que permitió elaborar el Proyecto Restauración, Refuncionalización y Puesta en Valor de la estación de Ferrocarril de Jaramillo como “Museo Facón Grande”, trabajo coordinado por el arquitecto Jorge Tartarini, experto en Arquitectura Ferroviaria, y realizado por las arquitectas Liliana Carnevale, Ana María Ibarroule y la profesora en Historia Patricia Sampaoli. En este trabajo se delinea el proyecto de musealización a cargo de la museóloga Verónica Rath. Dentro de los componentes del Proyecto se destaca el apartado sobre descripción del estado de conservación, en donde se describe el estado de los trabajos anteriores y el estado general del interior y exterior del edificio, y el apartado de técnicas de intervención en el cual se definen los locales anexos a retirar, el tratamiento de la envolvente exterior de chapa y el tratamiento de maderas exteriores, entre otros [8].

La creación de la Dirección Provincial de Patrimonio bajo jurisdicción de la Subsecretaría de Cultura en el 2004, materializó el interés de las autoridades provinciales demostrado por el tema hasta ese momento. Si bien significó un avance en lo general, el plan de acción desarrollado desde esa Dirección buscó la diversificación y el impulso de propuestas generadas en todo el ámbito provincial. Esto se tradujo en una escasa injerencia en el desarrollo del proyecto iniciado por la Comisión de Fomento de Fitz Roy y Jaramillo.

La mencionada Comisión de Fomento aporta al Convenio firmado una actividad constante durante los años previos a la firma del mismo desarrollada en relación a la recuperación de su patrimonio cultural procurando generar trabajo para sus habitantes, vinculando esta propuesta con la oferta tradicional brindada al Turismo a través del atractivo convocante que es el Parque Nacional Bosques Petrificados de Jaramillo, creado en el año 2012, monumento natural desde el año 1954. En ese tramo de gestión previa, se inauguró en 1998 el monumento a Facón Grande en la intersección de la Ruta Nacional N° 3 con la Ruta Provincial N° 14, a pocos kilómetros de Jaramillo y declaró Monumento Histórico Comunal a la Estación de Ferrocarril de esa localidad. También en 2002 se inició la restauración de ese edificio gracias a la colaboración del gremio de los trabajadores rurales (UATRE), habiéndose renovado en aquella primera instancia el total de las chapas de la cubierta y de la crestería de madera además de toda la carpintería. Luego en 2005, bajo Convenio, y tomando como base el

proyecto de restauración de los especialistas de la UNPA, se lanzó el proceso de licitación y concreción de la restauración, refuncionalización y puesta en valor de la estación (figura 2).

En relación a lo propuesto y lo efectivamente realizado en la restauración llevada a cabo por la empresa contratista del Instituto de Desarrollo Urbano y Vivienda de la provincia, se observa inicialmente que a pesar de no contar en la zona con empresas especialistas en el tema de restauración de edificios, el desarrollo de los trabajos se realizó de acuerdo a lo establecido en el pliego de condiciones realizado por el equipo de proyecto de la UNPA. De aquí en más queda verificar algunos detalles que pueden otorgarle a la estación un carácter aún más original como puede ser el estudio, en laboratorios, de los pigmentos de la pintura original para recrear los mismos según sus orígenes. Un aspecto a destacar, es que desde el punto de vista de la gestión, los sucesivos cambios de autoridades en la conducción de la Comisión de Fomento brindaron discontinuidad en la concreción del Museo con avances intermitentes y con dispares gestiones, que aún no logran concretar la puesta en marcha del mismo.

Durante este período de tiempo se destaca también el trabajo realizado por la arquitecta Ana María Ibarroule en el diagnóstico de estado de conservación de dos viviendas históricas - entre ellas la llamada "Tienda La Asturiana" de Belarmino González- que fuera denominado "Memoria Descriptiva: Vivienda Histórica frente a la Estación Jaramillo" y que forma parte de la licitación N° 49/IDUV/2007 por la "Recuperación y Puesta en valor del Patrimonio Arquitectónico de Jaramillo y Fitz Roy". Luego del proceso licitatorio y de realizada la restauración de las mismas, se encuentran fallas en la misma, como por ejemplo, que no se respetara el modelo de abertura original. No solo la falta de empresas especializadas acarrea problemas en este tipo de construcciones sino también la falta de inspección de especialistas por parte del Estado, como complemento a estos procesos licitatorios está en deuda un proceso integral de gestión de la localidad en base a un Código de Planeamiento Urbano Ambiental que proteja y ordene los espacios y sus edificios.

Durante los años 2008 a 2010, el trabajo desarrollado entre la Universidad y la Comisión de Fomento, referencio a actividades de capacitación en distintos niveles educativos sobre Historia, Patrimonio y Turismo, buscando el compromiso de la población local en recuperación del patrimonio material e inmaterial. Con este objetivo, estos últimos cuatro años, se seleccionaron fuentes primarias y secundarias pendientes, se analizaron entrevistas realizadas a antiguos pobladores, se relevó material audiovisual y fotográfico del equipo de investigación que forma parte del archivo de más de una década de trabajo.

Con este compromiso en el año 2014 se firmó un convenio entre la Universidad Nacional de la Patagonia Austral y el Archivo Nacional de la Memoria, el cual incluye un protocolo adicional de investigación para la ubicación de cuerpos de peones rurales fusilados en Santa Cruz durante las huelgas rurales de 1921, que complementa al Programa de cooperación Binacional con Italia SECyT – IMAE, denominado "Nueva Tecnología y Patrimonio Poniendo En Valor Paisajes Culturales En Santa Cruz. Una Experiencia De Cooperación Entre Italia y Argentina". Este convenio y programa se hallan actualmente en desarrollo promoviendo la identidad cultural y la interacción de los tres actores mencionados previamente.

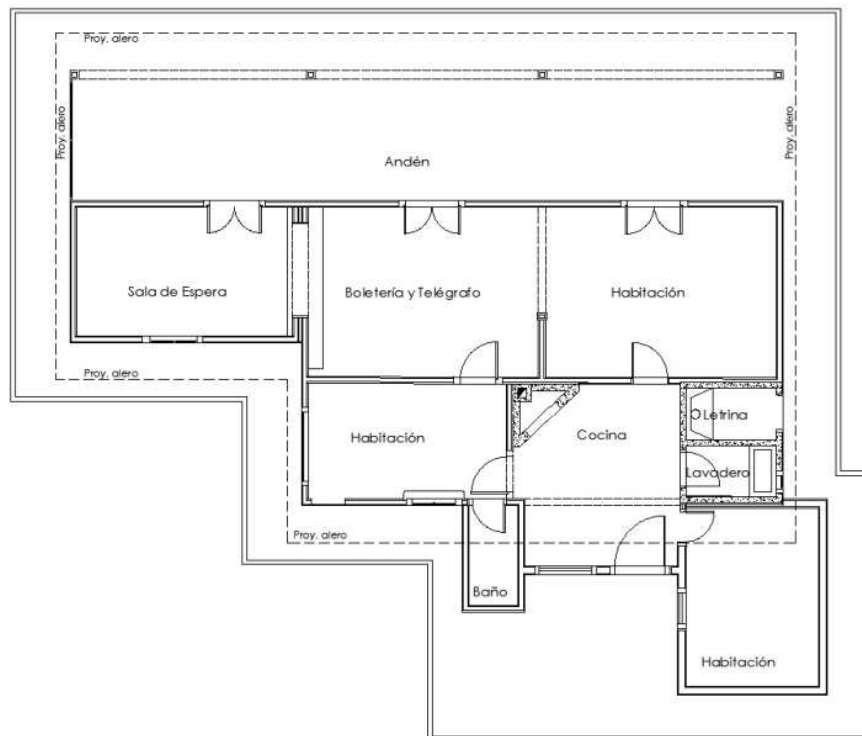


Figura 1: Planta de arquitectura previa a la restauración.



Figura 2: Vista de la estación de ferrocarril de Jaramillo antes (foto del 22 de enero de 2003) y luego de la restauración (foto del 6 de febrero de 2011).

ALGUNAS REFLEXIONES Y CONCLUSIONES

El proyecto de Restauración, Refuncionalización, y puesta en valor de la Estación de Ferrocarril Museo Facón Grande, permitió el arribo del equipo de trabajo a una instancia de procesos, y donde las decisiones tomadas buscaron el equilibrio entre lo posible y lo deseable.

Con la participación de la comunidad se intenta buscar la fusión del respeto por el pasado y su presencia activa en el presente. Se procura constituir un ámbito en el que encuentren expresión temas cercanos al patrimonio de Jaramillo material e inmaterial y a sus tradiciones vivas, vinculadas a la gastronomía, artesanías, etc.

El turismo que se desarrolle en la región, cualesquiera sea la definición que se adopte, ya sea como actividad única, o como complementaria de la tradicional actividad ganadera, debe considerar los tres aspectos de la actividad turística: ambientales, socioculturales y económicos. Asimismo este turismo deberá enfatizar tanto en la valoración como la utilización y la difusión de la importancia histórica, arquitectónica patrimonial, y al mismo tiempo estimular la revalorización de la identidad de la comunidad local.

El caso de investigación/gestión que aquí se presenta, pretende recuperar el trabajo interdisciplinario, la interacción con sus pobladores y memorias, el origen en lo local, las vinculaciones con el medio educativo y socioeconómico y la conservación del patrimonio natural y cultural a través de la actividad turística como alternativa sustentable. El convencimiento y la voluntad política de la gestión municipal y provincial, son esenciales para concretar el Museo y el Paseo Temático.

Es de destacar que no fueron los científicos quienes iniciaron esta gestión del patrimonio, su origen es local puesto que se lleva a cabo como consecuencia de la decisión, el impulso y el convencimiento de la Comisión de Fomento de Fitz Roy y Jaramillo. Esta situación implicó admitir desde un principio que se acompañaba un proceso en marcha. Este interés local en el patrimonio trasciende los cambios en la Comisión de Fomento, aunque ha variado a lo largo del tiempo el énfasis que se ha brindado a estos temas.

Por otra parte el desarrollo del proyecto hasta el momento, ha permitido la legitimación social del grupo universitario en tanto la capacidad demostrada para proveer una asistencia técnica correcta en lo que va del proceso, cuestión reconocida especialmente por los pobladores locales con quienes se han logrado alianzas fuertes y de considerable respeto. Se demuestra así que las relaciones interinstitucionales se han ido consolidando durante el curso de la tarea. Pero no puede afirmarse que se haya logrado la legitimación socio-política del proyecto pues hasta para las autoridades locales ha resultado difícil la negociación con la provincia y para el equipo universitario ha sido dificultosa, la competencia y habilidad para gobernar un proceso que, hasta el momento muestra ser más bien desordenado, confuso y esquivo. De esa manera se puede conocer con mayor exactitud si la diferencia existente entre lo proyectado y lo efectivamente logrado es una ecuación que refleja realmente lo que es posible de aquello que se pretendía como deseable.

REFERENCIAS

- [1] Méndez P., coord. I. Barcina F., coord.. II. Gutiérrez R. ed. Lit. (2007), "Miradas sobre el Patrimonio Industrial". En: Méndez P. y Barcina F.. (Compiladoras): Ferrari M. "El Ferrocarril Jujuy – La Quiaca".
- [2] Tartarini J.D., Carnevale L., Ibarroule A. M. y Sampaoli P. E. (2007), "Restauración Refuncionalización y Puesta en Valor de la estación de ferrocarril de Jaramillo 'Museo Facón Grande'". Ponencia presentada al quinto coloquio Latinoamericano e Internacional sobre rescate y preservación del Patrimonio Industrial.
- [3] Bayer, O. (1972a), "Los Vengadores de la Patagonia Trágica, Tomo I Los Bandoleros", Buenos Aires: Editorial Galerna.
- [4] Bayer, O. (1972b), "Los Vengadores de la Patagonia Trágica, Tomo II La Masacre", Buenos Aires: Editorial Galerna.
- [5] Di Castri F. (1982), El ambientalista 10. Revista A/ambiente N° 34, Editorial A/ambiente. La Plata, Argentina.
- [6] Robirosa M. (1995), "La participación en los procesos de gestión ambiental". En Documentos AMBIENTE N° 2, Editorial A/ambiente. La Plata, Argentina.
- [7] Lopo, M. (2007). "Los "paisajes (culturales)" como potenciales integradores del patrimonio fragmentado - Otro aporte para las clasificaciones desde una mirada socio-territorial (nada apocalíptica)". En Jornadas Paisajes Culturales en Argentina. Rosario, Argentina.
- [8] Tartarini J.D., Carnevale L., Ibarroule A. M. y Sampaoli P. E. (2005), "Restauración Refuncionalización y Puesta en Valor de la estación de ferrocarril de Jaramillo 'Museo Facón Grande'". Propuesta de Trabajo elevada a las autoridades de la Provincia y de la Comisión de Fomento.