

**CREACIÓN Y GESTIÓN DE ESPACIOS TURÍSTICO-RECREATIVOS EN BASE AL
PATRIMONIO FERROVIARIO.**

UNA PROPUESTA SUSTENTABLE PARA EL FERROCLUB ESCALADA.

Autora: Mg. Leticia Estévez.

Universidad Nacional de Quilmes.

Leticia.estevez@gmail.com

Resumen

La presente investigación tuvo lugar en el Ferroclub Argentino Centro de Preservación Remedios de Escalada, en el partido de Lanús. El Ferroclub Argentino es una asociación civil sin fines de lucro que preserva y restaura *patrimonio industrial ferroviario, mueble e inmueble*, con fines histórico-didácticos y turísticos.

Se partió de la hipótesis de que el Ferroclub Escalada ha incursionado en la actividad turística y recreativa de manera espontánea, sin procesos de planificación y gestión acordes, desaprovechando las potencialidades del turismo como actividad económica y poniendo en riesgo el patrimonio industrial que allí se preserva.

La investigación tuvo por objeto relevar, analizar y describir los aspectos a tener en cuenta para abordar el desarrollo de propuestas turísticas y recreativas sustentables en el Ferroclub Escalada, centradas en el turismo industrial como modalidad turística.

Se estableció un marco referencial sobre una modalidad turística cuyo desarrollo es incipiente en la Argentina, pero que la evolución de las ciudades y sus espacios hará que cobre importancia con el transcurrir de los años: *el turismo industrial*. Se parte desde un concepto general, considerando su vinculación con *el turismo cultural*, las declaraciones de las organizaciones referentes sobre la modalidad y las particulares que adopta.

Así también, se buscó determinar los aspectos de gestión a considerar para dotar a los bienes culturales que allí se encuentran de significado turístico y recreativo, contemplando los actores existentes, sus intereses, las potencialidades de la modalidad y el accionar posible para su mejor aprovechamiento dentro de un marco sustentable y respetuoso del entorno.

Mediante la presentación de dicha investigación se busca difundir las principales conclusiones abordadas en materia de patrimonio industrial, su puesta en valor con fines turísticos y recreativos, el turismo industrial ferroviario como modalidad turística, y el caso del Ferroclub Argentino CDP Remedios de Escalada, en el partido de Lanús.

INTRODUCCIÓN

El ferrocarril es uno de los máximos exponentes de la Revolución Industrial, movimiento que tuvo lugar en Inglaterra en la segunda mitad del Siglo XVIII. Llega a instalarse efectivamente en Centro y Sudamérica a partir de mediados del Siglo XIX, siendo Cuba el primer país en contar con tendido ferroviario en la región en el año 1837. Luego le seguirían la Guyana Inglesa (1850), Perú y poco después Chile (1851), Brasil (1854), Colombia (1855) y finalmente la Argentina (1857). (Kogan, 2004:22).

Este medio de transporte siempre ha estado cargado de nostalgias, fuertemente ligado a la historia de muchas localidades del país. Con los tendidos ferroviarios que abrían paso al interior viajaba el trabajo, la gente y la carga, otorgándole dinamismo a los espacios y aumentando el valor de las tierras. La llegada del tren era un acontecimiento social, un evento esperado. Alrededor de las estaciones ferroviarias se desarrollaron zonas comerciales y viviendas que marcaron el pulso del lugar.

El auge y expansión del ferrocarril en la Argentina, que tuvo lugar entre los años 1880 y 1916, fue liderado por la provincia de Buenos Aires, concentrando, por el año 1917, el 36,8% de todas las líneas férreas del país y con una densidad de vía por kilómetro cuadrado semejante a la de Gran Bretaña. (Justo López, 2007:40)

En este contexto, los talleres ferroviarios de Remedios de Escalada, ubicados en el actual partido de Lanús, provincia de Buenos Aires, han cumplido un rol fundamental. La construcción de los talleres y el barrio ferroviario que lo rodeaba comenzó allá por el año 1900. Al poco tiempo, todo este complejo se había convertido en un verdadero exponente industrial, una fábrica con galpones de herrería, fundición, aserradero, tornería y almacenes. Allí se fabricaban todo tipo de piezas para la construcción, reparación y mantenimiento de coches y locomotoras, tanto para la Argentina como para el exterior. Parte de los trabajadores de los talleres, muchos de origen extranjero, vivían en el barrio ferroviario conocido como “la colonia”, donde se habían construido 90 casas de estilo inglés de diversas categorías.

El esplendor de los talleres era el reflejo de una industria ferroviaria en auge, que había impulsado a la Argentina a convertirse en una potencia agraria e industrial. La materia prima y otras mercaderías que se producían en el interior de la pampa bonaerense llegaban a los grandes puertos a través de los caminos de hierro tendidos, facilitando la apertura comercial hacia los principales mercados del

mundo. El Ferrocarril contribuyó también a consolidar los procesos de urbanización que se habían iniciado en la provincia a fines del siglo XVIII.

La crisis internacional del 30' y la Primera Guerra Mundial marcó un antes y un después para la industria, y por ende para los talleres. Parte de los inmigrantes que trabajaban allí, entre ellos italianos, españoles e ingleses, regresaron a sus países para participar activamente de los diversos movimientos que tenían lugar en Europa por aquel entonces. La baja en los precios de las materias primas comenzó a limitar las posibilidades económicas de la provincia de Buenos Aires, ocasionando la pérdida de mercados. Las actividades de los talleres comenzaron a disminuir paulatinamente como consecuencia de la falta de inversiones de las empresas ferroviarias, sumado a políticas de transporte que promovían la construcción de nuevas carreteras y caminos como alternativa de desplazamiento.

En la actualidad, parte de aquellos talleres y su patrimonio se mantienen en pie, adoptando la figura de Centro de Preservación (CDP). Se albergan en su interior locomotoras, coches, herramientas, estructuras y saberes que forman parte del legado industrial de una época en la cual se determinó el rumbo del partido de Lanús. Allí se conservan y restauran piezas únicas, que dan testimonio de una época no muy lejana, de una herencia industrial joven. La mayor parte del patrimonio, que es de dominio público nacional y goza de su protección, se encuentra bajo la custodia del Ferroclub Argentino, una organización civil sin fines de lucro conformada por socios interesados y vinculados con la temática ferroviaria. Parte del patrimonio industrial ferroviario que se preserva en el CDP Remedios de Escalada ha sido declarado “Bien de Interés Histórico Nacional”, mediante el Decreto 1576/2008 de la Ley Nacional 12.665.

A través de la presente investigación se buscará determinar los aspectos de gestión a considerar para dotar a los bienes culturales que allí se encuentran de significado turístico y recreativo, contemplando los actores existentes, sus intereses, las potencialidades de la modalidad y el accionar posible para su mejor aprovechamiento dentro de un marco sustentable y respetuoso del entorno.

Marco referencial.

Del patrimonio cultural al patrimonio industrial ferroviario.

El patrimonio cultural nos aproxima a escenarios sociales, económicos y políticos que determinaron una época y un lugar. Mediante su interpretación es posible comprender los contextos y establecer lazos coherentes entre tiempo, territorio y sociedad, que promueven una mirada observadora y crítica de la actualidad. Lejos de plantearlo como algo ajeno a lo contemporáneo, Joseph Ballart Hernández, Jordi Juan i Tresserras (2001:11) lo definen como un nexo entre los seres humanos de ayer con los hombres y mujeres del presente, un eslabón para comprender una realidad cultural y darle sentido a la identidad.

La UNESCO, Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, en su 17º reunión celebrada en París en el año 1972, ha determinado la clasificación del patrimonio en dos grupos: patrimonio natural y el patrimonio cultural. Este último grupo abarca:

“ los monumentos, obras arquitectónicas, de escultura o de pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, los conjuntos: grupos de construcciones, aisladas o reunidas, cuya arquitectura, unidad e integración en el paisaje les dé un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia, los lugares: obras del hombre u obras conjuntas del hombre y la naturaleza así como las zonas incluidos los lugares arqueológicos que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico.”

En cuanto a los bienes que constituyen el patrimonio cultural, éstos pueden ser:

“Materiales, perceptibles por los sentidos (“cosas”); Inmateriales, (historias, creencias, tradiciones, técnicas, etc.).”

Los bienes culturales son considerados de valor testimonial y de interés para las generaciones presentes y futuras, gozando por ello de cierto grado de protección y cuidado por parte de actores interesados. Para su mejor comprensión, se suele contextualizar al patrimonio en determinadas épocas o períodos de la historia que facilitan la delimitación temporal de su funcionalidad y lo sitúa en un escenario de características homogéneas.

La sociedad industrial viene experimentando una transformación tecnológica de tal magnitud que los edificios, instalaciones y maquinarias utilizados en los últimos doscientos años han quedado, en su mayoría obsoletos. Esto se agudiza más aún en países latinoamericanos debido a la debilidad de las políticas de protección patrimonial, la crónica escasez de recursos para la conservación y el progresivo abandono por parte del Estado de los equipamientos y las redes de servicios e infraestructura que antes se encontraban bajo su admisión. (Tartarini, 2007:11)

Dentro del patrimonio cultural, se encuentra contemplado lo que se conoce como *patrimonio industrial*. El término surge a partir de una publicación de Michel Rix titulada "*El Historiador Amateur*" en el año 1955, época en el cual comienza a ser objeto de estudio de manera sistematizada (García García; Rivas Badillo, 2007:64). En dicha publicación se enfatiza la importancia de la conservación de los testimonios heredados de la revolución industrial para la formación de la identidad de los grupos sociales involucrados durante todo este período y sus descendientes.

El Comité de Patrimonio de la UNESCO reconoce al patrimonio industrial y lo incorpora en la Lista de Patrimonio Mundial en el año 1978, siendo la mina de sal de Wieliczka en Polonia el primer exponente.

El organismo internacional encargado de abordar e investigar sobre esta temática específica es el *International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (TICCIH), en el cual participan de manera activa 43 países. En la Asamblea Nacional del TICCIH que se desarrolló en Moscú en el año 2003, se elaboró la Carta De Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial, en la cual se indica:

“[...] El patrimonio industrial hace referencia a un período que se extiende desde el principio de la Revolución Industrial, la segunda mitad del siglo XVIII, hasta la actualidad, incluida. [...] se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación. [...] Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.”

El contenido de la Carta se distribuye en siete artículos, con los siguientes títulos: 1) definición de patrimonio industrial. 2) valores del patrimonio industrial. 3) la importancia de la identificación, el inventario y la investigación. 4) protección legal. 5) preservación y conservación. 6) educación y formación. 7) presentación e interpretación.

Pardo Abad (2008:12), en referencia a la temporalidad del patrimonio industrial, afirma que es el más joven de todos los patrimonios porque abarca un conjunto de estructuras, piezas y máquinas que han sido utilizadas en muchos casos hasta fechas recientes. Este dato invita a reflexionar sobre el vínculo y relación que una comunidad puede tener con su patrimonio industrial.

El autor (Ib.:14) ordena la definición de patrimonio industrial expuesta, aplicando la siguiente clasificación del patrimonio industrial:

- *“Tangible: Referido a los bienes materiales heredados de la industrialización que se puedan percibir de manera precisa.*
 - *Inmueble: Fábricas, talleres, minas, colonias, etc.*
 - *Mueble: archivos, documentales, fotografías, máquinas, herramientas, etc.*
- *Intangible: referido a todo aquello no material que rodea a la cultura industrial. Conocimiento del mundo laboral, tradiciones, costumbres, formas de vida, saber- hacer, memoria del trabajo, etc.”*

En relación al patrimonio industrial tangible, se hace hincapié en la funcionalidad con la que cuentan los espacios y construcciones vinculadas a las industrias, indicando que lo estético es secundario en comparación con otros patrimonios, y que probablemente esta sea la razón por la cual existe cierto desinterés hacia el legado industrial.

Las características propias de las construcciones industriales (grandes ventanales, salas diáfnas, estructuras y materiales resistentes, etc.), son aptas para incorporar nuevas funciones, siendo esto un factor que juega a favor de la reutilización de los mismos para otros fines. Este elemento representa una fortaleza no menor al momento de establecer relaciones entre el patrimonio industrial y el turismo. (Tartarini, 2005:171)

El patrimonio industrial es susceptible de valoración de acuerdo a criterios establecidos para tal fin. Pardo Abad (2008:45) los menciona e indica que son comunes a aquellos empleados para el patrimonio arquitectónico en general:

- *“Histórico. En este valor se incluyen aspectos como la antigüedad de la instalación, su posible carácter de hito histórico de un lugar, papel desempeñado en el desarrollo industrial general o de un sector productivo.*

- *Arquitectónico. Originalidad y representatividad tipológica, técnicas y materiales empleados, estética formal, consideración de hito arquitectónico, autoría, etc.*
- *De conjunto: Presencia de las diferentes instalaciones fabriles, poblado industrial, servicios asistenciales para los obreros, etc.*
- *Territorial. Asociación de elementos productivos, paisajísticos, territoriales, etc.*
- *Iconográfico. Simbolismos de elementos industriales, capacidad de evocación del pasado, etc.*
- *De conservación. Estado de conservación, capacidad de puesta en uso, etc.*
- *De uso. Utilización de las estructuras, grado de adaptación a las formas y tamaños de los edificios, posibilidad de potenciar la identidad de la comunidad local, etc.*
- *Didáctico. Preservación de máquinas e instalaciones para la explicación de un proceso productivo, un paisaje industrial, un territorio, etc.”*

Cabe aclarar que el patrimonio industrial adquiere singularidad y características propias en cada uno de los territorios. Esto se debe a que la Revolución industrial se ha desarrollado de manera heterogénea y con distintos niveles de avance en los países y regiones.

Dentro de la categoría denominada “patrimonio industrial” encontramos al ferrocarril y al tren como exponentes de la Revolución Industrial y legados fundamentales de dicho periodo histórico y cultural. Todo el patrimonio, tanto material como inmaterial, relacionado con este medio de transporte se engloba bajo la denominación “*Patrimonio industrial ferroviario*”.

El ferrocarril.

La Real Academia Española define al tren como: “*un medio de transporte que circula sobre railes, compuesto por uno o más vagones arrastrados por una locomotora*”. Contempla también al “*conjunto de instrumentos, máquinas y útiles que se emplean para realizar una misma operación o servicio.*”

El primer ferrocarril se crea a principios del Siglo XIX, ante la necesidad de mecanismos más eficaces para trasladar las materias primas hasta las nuevas fábricas y trasladar desde éstas los productos terminados, constituyendo un avance tecnológico sobre las modalidades de transporte

predominantes en la época. En el año 1804 el Ingeniero de minas inglés Richard Trevithick logró adaptar la máquina de vapor, que ya se utilizaba desde principios del siglo XVIII para bombear agua, con el objetivo de movilizar una locomotora. La misma circuló a una velocidad de 8 km/h arrastrando cinco vagones cargados con 10 toneladas de acero y 70 hombres sobre una vía de 15 km de la fundición de Pen-y-Darren, en el sur de Gales. De esta forma se lograba combinar dos principios mecánicos: el guiado de ruedas y el uso de fuerza motriz. La primera vía férrea pública del mundo se inauguró en 1825, en el noreste de Inglaterra y fue la línea Stockton-Darlington, dirigida por George Stephenson. (Webster, 1950: 21) (Thopson y Angerstein, 2000:22)

En América Latina los ferrocarriles llegaron hacia la segunda mitad del siglo XIX, coincidiendo con la expansión comercial de los países europeos industrializados hacia sus colonias y áreas de influencia. Como se indicó anteriormente, el primer país de la región en tener ferrocarril fue Cuba, inaugurando el ramal Habana – Bejucal en el año 1837. Posteriormente lo hicieron Perú, Chile (1851), Brasil (1854), Colombia (1855) y Argentina (1857). (Kogan Caf, 2007:22)

Breve reseña del ferrocarril en la Argentina y provincia de Buenos Aires.

El ferrocarril llega a la Argentina como resultado de voluntades y acontecimientos políticos y económicos, de escala nacional e internacional. Era considerado una herramienta sólida para el fortalecimiento territorial e institucional de un país que, por ese entonces, padecía de frágil unidad nacional y espacios poco poblados y aislados. El entusiasmo de los dirigentes por incorporar el ferrocarril en el país fue acompañado por intereses de capitales externos que iban tras la búsqueda de nuevos sitios donde invertir y expandirse. Luego de intensas gestiones, el ferrocarril comenzaba a ser una realidad en territorio Argentino y un elemento clave en la pugna de poder entre unitarios y federales, entre la provincia de Buenos Aires y el resto de la Confederación. (Justo López, 2007:15)

Finalmente, en agosto de 1857 se inaugura la primera línea férrea del país en la provincia de Buenos Aires. Se lo denominó Ferrocarril Oeste y su tramo inicial abarcaba una distancia muy corta. Los materiales y la tecnología eran procedentes de Inglaterra, país referente en materia de desarrollo industrial ferroviario. En los años siguientes se observa un crecimiento paulatino pero constante del tendido de líneas férreas. Las políticas de inversión acompañaban las iniciativas de expansión. (Ib.:17)

Los beneficios de este medio de transporte se comienzan a observar de manera clara en las transacciones comerciales. El ferrocarril acercaba, de manera eficiente, los productos del interior al

puerto. Su llegada otorgaba valor a aquellos terrenos aislados y dinamismo social a las comunidades. Introdujo nuevas formas de trabajo y producción, generando verdaderas industrias especializadas y promoviendo trabajos calificados.

En la provincia de Buenos Aires la acción del Ferrocarril representó una inyección de progreso que facilitó la inserción en el mundo de los productos agrícolas bonaerenses. Hacia el último tercio del siglo XIX se consolidaba la imagen de la Argentina como granero del mundo y se observaba como crecían los procesos urbanizadores hacia el interior del país. Por esto y muchos otros factores, el ferrocarril siempre ha estado relacionado al desarrollo y progreso de un país pujante. El tren era mucho más que un medio de transporte, era un símbolo nacional, un elemento de transformación social y urbana, querido y valorado por los habitantes.

Este elemento social del ferrocarril lo describe claramente Tartarini (2007:456) cuando afirma:

“En numerosísimas localidades del interior el tren transformó el ritmo de la vida cotidiana, los usos y costumbres. La plaza principal como epicentro de las actividades tuvo que compartir su protagonismo con un nuevo edificio y, por sobre todo, con un transporte que acaparaba todas las miradas y que producía asombro: la poderosa locomotora a vapor. La estación estableció horarios, alteró las rutinas de recorridos, según los horarios de llegada y partida de los trenes.”

Este escenario se traducía también en un aumento notable del valor de las tierras de la provincia. Se estima que entre 1850 y 1870 el valor de las mismas había aumentado hasta 30 veces su valor inicial.

Hacia comienzos del siglo XX el ferrocarril continuaba expandiéndose por todo el país. Este crecimiento estaba liderado por la provincia de Buenos Aires, alcanzando hacia el año 1917 un 36,8% del total de las líneas férreas nacionales. (Ib.:465) La industria ferroviaria se asentaba y consolidaba a través de la apertura de nuevos talleres, en los cuales se crearon piezas de todo tipo. Muchos de los materiales que se importaban de Inglaterra comenzaban a ser fabricados en la Argentina, con alta participación de mano de obra inmigrante procedente de Italia y Reino Unido.

Luego de un marcado crecimiento, la industria ferroviaria de la Argentina sufrió algunos cimbronazos, fruto de un contexto internacional complejo. La Primera Guerra Mundial impactó de manera negativa esta producción, generando una etapa de transición en las construcciones ferroviarias en la Argentina. Gran parte de los inmigrantes que trabajaban en los talleres regresaron a sus países de origen para afrontar la guerra y sus consecuencias. (Ferroclub Argentino, 2006:4)

En el año 1930, la crisis económica de escala internacional afecta las actividades comerciales de la Argentina en el exterior. Se evidencian caídas en los precios de las materias primas, pérdidas en

cuotas de mercado y una notable recesión de la actividad agro productiva en la provincia de Buenos Aires. Estos acontecimientos generaron repercusiones en las empresas ferroviarias, quienes frenaron sus inversiones, dando comienzo al desgaste y desuso de varios de sus equipos.

Hacia el año 1947, los ferrocarriles pasan a manos del Estado Argentino tras un acuerdo firmado con el gobierno de Gran Bretaña. El desafío de frenar el estancamiento y caída del sistema ferroviario del país no era tarea simple. Requería de cierta modernización técnica y un gerenciamiento acorde a una gran estructura con grandes problemas. Este intento por sostener un escenario complejo logró mantenerse hasta fines de la década del 50.

La Segunda Guerra Mundial y su posguerra terminan por opacar el brillo del ferrocarril en todo el país. Las políticas nacionales en materia de transporte se inclinaban hacia el fortalecimiento y la construcción de nuevos caminos para el transporte automotor. Los automóviles y los camiones cobraban fuerza y ponían en jaque la rentabilidad del tren en trayectos similares.

Estos hitos en la historia internacional y otros vinculados a la política nacional, lograron resquebrar el sistema ferroviario de la Argentina y de la provincia de Buenos Aires. La desactivación real de las redes ferroviarias bonaerenses cobró intensidad en la década del 60 y 70, debilitándose su fortaleza y dejando huérfanas a muchas de las pequeñas localidades del interior. (Tartarini, 2007:466)

Los años posteriores forman parte de la historia más reciente del sistema ferroviario de la Argentina. La década del 90 estuvo regida por una serie de privatizaciones que terminaron por debilitar y destruir la red. Esto generó consecuencias devastadoras en un territorio cuya dinámica espacial es, en sí misma, compleja. Tartarini (2007:467) explica este proceso afirmando:

“En 1997 se procuro realizar un redimensionamiento del sistema ferroviario, un eufemismo que devino en liquidación de buena parte del mismo. Desde entonces la reducción de ramales se convirtió en una constante. Lo que siguió promediando en la década de 1990, el proceso privatizador, no hizo más que agudizar el derrumbe del sistema de pasajeros y cargas manteniendo concesionado una porción del transporte de cargas y los ramales y áreas más rentables en torno a Capital Federal y Gran Buenos Aires en las condiciones que hoy conocemos y también padecemos.”

Esta triste realidad, sitúa al ferrocarril como un elemento en vías de extinción, como el reflejo más genuino de un país cuya gente creció de su mano. El tren es hoy un objeto cargado de simbolismo y de nostalgia, de recuerdos de un pasado mejor. En muchos sitios de la Argentina ya se superó aquel duelo ante la desaparición de los rieles. En otros lugares, por el contrario, aún se vive de cerca los efectos de una gestión indiferente y poco eficaz.

Los talleres de Remedios de Escalada en Lanús.

Trasladando el relato hacia aquellas épocas de auge del sistema ferroviario en la Argentina, encontramos la figura de los talleres ferroviarios como polos industriales y verdaderas fábricas. Hacia fines del siglo XIX y comienzos del XX, se levantaron varios talleres, dentro de los cuales se producían piezas, se ensamblaban otras y se construían, casi en su totalidad, coches y locomotoras de todo tipo.

La empresa Ferrocarril del Sud, de capitales británicos, ha sido una de las más importantes en la historia ferroviaria de la Argentina. Operó durante la segunda mitad del Siglo XIX y la primera mitad del Siglo XX. Esta compañía fue fundada por Edward Lumb en el año 1862 bajo el nombre *Buenos Aires Great Southern Railway* (BAGS) y su primer gerente general fue Edward Banfield.

Los primeros talleres de la empresa estuvieron ubicados en Barracas y, a partir de la expansión de tendidos ferroviarios en la provincia de Buenos Aires y el resto del país, se vieron en la necesidad de planificar su expansión. La misma tuvo lugar en lo que hoy se conoce como la ciudad de Remedios de Escalada, en el Partido de Lanús.

En los apuntes ferroviarios elaborados por el Ferroclub Argentino (2006:2), la organización relata este proceso de expansión hacia la zona sur del conurbano bonaerense:

“En el año 1897, fecha en la cual el Ferrocarril Sud tomó posesión de las tierras, los propietarios eran los señores Eliseo Ramírez y herederos de Bernardino Ramírez de Lafuente. El terreno constaba de 1.286.812 metros cuadrados, ubicándose éste a ambos lados de las vías. Al oeste limitaba con el Camino Real de Lanús a Banfield (hoy Av. Hipólito Yrigoyen). (...) Al año siguiente, 1898, se elaboró el primer anteproyecto para la construcción de los talleres y el 19 de agosto de 1899 fueron presentados los planos para su aprobación. Dentro del proyecto se incluía también la construcción de dos vías principales al oeste de las existentes desde el kilómetro 9,25 hasta el kilómetro 12. Esta cuádruple vía fue habilitada al servicio público el 26 de octubre de 1901.

El avance en la construcción de dependencias, galpones y talleres internos fue realmente rápido. Alrededor de los talleres se edificaron viviendas que eran destinadas a los directivos de la empresa. Algunas de ellas se conservan hasta la fecha y son fiel reflejo de la arquitectura inglesa propia de la época. Estas colonias llegaron a tener hasta 90 casas de diferentes categorías y comenzaron a ser habitadas a partir del año 1907.

Los talleres eran verdaderas fábricas dentro de las cuales se podía encontrar maquinarias diversas y tornos de todo tipo: paralelos, verticales, para ruedas, más las fresadoras, agujereadoras radiales, amoladoras y limadoras. El interior estaba dividido en áreas: herrería, carpintería, pinturería, soldaduras, entre otras. Entre las piezas fabricadas casi en su totalidad en los talleres se destacan los Coches Dormitorio, los lujosos Reservados Familiares y otros coches para el transporte de larga distancia de pasajeros. Para mayor detalle ver Anexo I.

Recién en el año 1923, el nombre de “Los Talleres” fue reemplazado por el de “Remedios de Escalada” en homenaje a la esposa del General José de San Martín. Actualmente, toda esa zona es conocida como “Los talleres de Remedios de Escalada” y sólo una parte del taller está en funcionamiento. Las privatizaciones de la red ferroviaria, y en consecuencia de los talleres, han llevado a su desmantelamiento y pérdida de funcionalidad. Parte del territorio que formaba parte de aquellos talleres son empleados actualmente por la Universidad Nacional de Lanús (UNLA), el Ferroclub Argentino y la empresa concesionaria actual. (Ferroclub Argentino, 2006:6)

El uso del patrimonio industrial Ferroviario con fines turísticos y recreativos.

En las últimas décadas, muchas de las grandes ciudades emblema de la revolución industrial se han visto ante la necesidad de tomar decisiones sobre los edificios, fábricas y bienes que protagonizaron aquella época y que se han expuesto al desuso. Tartarini (2007:11) ilustra de manera muy clara este proceso:

“La sociedad industrial viene experimentando una transformación tecnológica de tal magnitud que los edificios, instalaciones y maquinarias utilizados en los últimos doscientos años han quedado, en su mayoría obsoletos.”

De forma simultánea, se identificaba la necesidad de dotarlos de cierto grado de preservación que permita resguardarlos como parte de la herencia industrial, como testimonio de una época que afectó notablemente a la comunidad en su conjunto. A comienzos de la década del 70, la protección del patrimonio industrial se centraba básicamente en el conocimiento científico, el inventariado y análisis de los espacios industriales.

El patrimonio industrial es uno de los más jóvenes dentro de lo que se identifica como patrimonio cultural, y resulta complejo poder determinar la importancia y necesidad de su preservación cuando, en muchos casos, aún se evidencia cierto “duelo” colectivo por la ausencia, desaparición o transformación de una determinada industria que se encontraba en auge años atrás.

Si bien la restauración y preservación del patrimonio industrial plantea un desafío económico para el Estado en sus distintos niveles, este representa también una oportunidad para hacer uso de los amplios espacios que ocupan estos edificios y conjuntos. En este contexto, los bienes industriales tuvieron que ser readaptados a nuevos usos y funcionalidades de la sociedad moderna, algunos de ellos vinculados a las actividades culturales, turísticas y recreativas.

La recuperación de este tipo de patrimonio con fines turísticos se inicia en la década de 1960 siendo New Lanark (Escocia), Saltaire y las fábricas del valle del Derwent (Inglaterra) o Völklingen (Alemania), algunas de las iniciativas más importantes de aquella época. El caso más reconocido de patrimonio industrial recuperado con fines turísticos es el Ironbridge Gorge Museum, en Inglaterra. Cabe mencionar que en el caso de los países con mayor tradición turística, el patrimonio industrial se ha incorporado de manera progresiva dentro de las propuestas recreativas del destino. (Pardo Abad, 2010:38).

Estas iniciativas fueron acompañadas por trabajos de investigación, publicaciones y congresos sobre la temática. El Comité del Patrimonio de la UNESCO incluyó, en el año 1978, al patrimonio industrial en su Lista de Patrimonio Mundial, incorporando en primer lugar a la mina de sal de Wieliczka en Polonia. Este reconocimiento ha motivado el desplazamiento de visitantes, despertando cierto interés en el patrimonio industrial y su vinculación con la sociedad. (Pardo Abad, 2005:13).

El turismo industrial.

El turismo, como actividad espacial, social y económica, presenta cambios en su dinámica de manera continua. Estos cambios se expresan en modificaciones en los hábitos de consumo de los turistas, los nuevos perfiles identificados, las formas de concebir y valorar el tiempo libre, la revalorización de destinos y la aparición de nuevas modalidades y propuestas turísticas y recreativas. Dentro del concepto conocido como “turismo alternativo”, el turismo industrial comienza a ganar espacio dentro del abanico de modalidades y experiencias que un turista puede disfrutar en un destino. (Fernández Zambón y Ramos Schenk, 2005:103)

La OMT (Díaz, 2012:3) define al turismo industrial como:

“una forma de turismo cultural cuyo objetivo principal es la difusión del patrimonio industrial (tanto el antiguo como el actual) relacionado íntimamente con la tecnología y el trabajo característico de un lugar. Engloba todos aquellos desplazamientos motivados por el interés hacia las empresas industriales, industrias agroalimentarias,

talleres artesanales, museos y centros de interpretación relacionados con la actividad industrial en un territorio determinado.

Esta definición fue acompañada por la creación en el 2008 del *Centro Internacional de Documentación e Investigación sobre Patrimonio Industrial para el Turismo*. El mismo está ubicado en Zabrze (Polonia).

Entre las motivaciones identificadas para la realización de este tipo de turismo, Pardo Abad (2008:65) menciona:

- *“Búsqueda del significado histórico y arqueológico de los lugares de antigua producción.*
- *Conocimiento de un medio extraño y totalmente distinto del que existe en la ciudad.*
- *Interés por comprender algunos funcionamientos técnicos en desuso.*
- *Profundización nostálgica en una época y una forma de vida ya perdida.”*

El turismo industrial se viene desarrollando en varios países de Europa como una alternativa de gestión interesante de los espacios urbanos y como una propuesta que aporta diversidad a la oferta turística existente. Esto se ve reflejado en la generación de rutas industriales, la apertura de museos y centros de interpretación vinculados a la temática. Díaz (2012:3) agrega que el turismo industrial le ofrece a los territorios:

- *“Una alta potencialidad para la desestacionalización y la sostenibilidad turística, adaptándose a las nuevas tendencias de la demanda.*
- *Un complemento real a la oferta turística ya desarrollada, que aprovecha las oportunidades que ésta ofrece, e incrementa el valor aportado por el destino, intensificando su especialización y diferenciación.*
- *Un impulso al reequilibrio socio-territorial de los recursos turísticos.*
- *Un buen ejemplo de cooperación entre los sectores público y privado.”*

La integración del patrimonio industrial en rutas temáticas y turísticas llega a su máxima expresión en el llamado “Itinerario Europeo del Patrimonio Industrial (ERIH)”. Él mismo se ha constituido como una red continental de lugares industriales que pone en valor los hitos históricos más notables del proceso de industrialización europeo, colaborando en la revitalización de antiguas regiones industriales del continente. (Ib., 2012:9).

Esto refleja tanto la importancia de la modalidad turística en el continente, como la cantidad y calidad del patrimonio existente en torno a la temática. Con una oferta estructurada dentro de un itinerario de carácter continental, el turismo industrial goza de un posicionamiento dentro de la demanda turística especializada o de nicho.

En general, la mayoría de los sitios industriales que han sido adaptados para actividades culturales, turísticas o recreativas, adoptan la estructura de museo de sitio, mostrando *in situ* las viejas instalaciones industriales de manera cerrada y con colecciones puntuales sobre el tema.

En los últimos años, los espacios industriales se han transformado y evolucionado de acuerdo a los usos turísticos y recreativos asignados. En el caso puntual de aquellos sitios que han sido convertidos en museos industriales, surge la figura del *Ecomuseo*. El mismo adquiere una dimensión territorial evidente y para recorrerlo hace falta desplazarse sobre todo un espacio signado por la actividad industrial convocante. Se caracterizan por ser abiertos, participativos, y por mostrar de una manera dinámica los bienes objeto de preservación. El objetivo que persigue el *Ecomuseo* es el de dar testimonio de un pasado industrial reciente que permita comprender el ambiente productivo, económico, técnico y social de aquel período. (Pardo Abad, 2004:26)

El turismo industrial ferroviario.

Dentro de la oferta que conforma el turismo industrial como modalidad turística y recreativa, la industria ferroviaria representa un componente más que importante. La riqueza y diversidad del patrimonio industrial relacionado con el ferrocarril goza, además, de una connotación simbólica y nostálgica vinculada con una historia y un escenario social cercano y aún vigente. Coches, locomotoras, fábricas, talleres, estaciones y todas las historias relacionadas con este medio de transporte forman parte de una experiencia turística y recreativa que ofrece un sinfín de aristas.

Como es posible observar, el concepto de turismo industrial ferroviario excede la idea de turismo ferroviario, el cual *“Corresponde al uso de trenes para recorridos turísticos, principalmente en giras que rescatan el carácter histórico del trayecto”*. (OMT, 1999). El hecho de identificar al ferrocarril como un legado fundamental de la era industrial, amplía su visión, alcance y potencialidad para la actividad turística.

Dentro de todas las propuestas que ofrece el turismo industrial, el ferrocarril es un elemento cercano a la sociedad actual. De una manera u otra está presente en las sociedades y es reconocido por niños y adultos. A pesar de que muchas estaciones e instalaciones vinculadas a los ferrocarriles perdieron con el tiempo su razón de ser, forman parte del paisaje cultural cotidiano. Esto representa una fortaleza por sobre el resto de las actividades industriales, muchas de las cuales son desconocidas o demandan un conocimiento técnico o específico para su comprensión.

Pardo Abad (2008:91) menciona un aspecto del patrimonio industrial que se adapta a lo específicamente ferroviario:

“La repercusión de historias asociadas a los logros de la sociedad, a los cambios, experimentados en su modo de vida o a los recursos constituyen un ingrediente fundamental en las iniciativas de recuperación patrimonial”

En ese sentido, se percibe un interés especial de la sociedad en no “dejar ir” la memoria ferroviaria y rescatarla del olvido.

El turismo industrial ferroviario, si bien tiene fuerte presencia en los espacios urbanos, no se limita únicamente a ellos. También se vincula fuertemente con los espacios rurales, los cuales pueden ser recorridos y comprendidos desde su lógica integradora.

Esta modalidad turística adopta gran protagonismo en países como Gran Bretaña, España, Estados Unidos y Canadá. (Ver Anexo VII – Fichas de Benchmarking)

El Ferroclub Argentino.

El Ferroclub Argentino es una asociación civil sin fines de lucro, fundada en el año 1972, en la Ciudad de Buenos Aires. Su estructura responde a un presidente, vicepresidente, secretarios, prosecretarios, tesoreros, vocales y socios. Los socios se categorizan en: Fundadores, Activos, Honorarios y Cadetes. El Ferroclub cuenta en la actualidad con 322 socios.

Según lo establecido en su Acta Constitutiva, los propósitos del Ferroclub son:

(...) reunir a los aficionados a los ferrocarriles, difundir y fomentar el ferrocarril como medio de transporte, perseguir la posesión de locomotoras, coches y vagones de valor histórico, preservarlos, mantenerlos y operarlos con fines histórico-didácticos y turísticos, editar una publicación periódica, formar una biblioteca y archivo fotográfico sobre la materia, apoyar el ferromodelismo de modelos nacionales.

Este párrafo deja en evidencia que el Ferroclub Argentino no fue creado con el objetivo primordial de promover el turismo industrial ferroviario. No es un actor netamente turístico, más no descarta a la actividad dentro de los fines posibles. El propósito con el que ha sido creada la asociación tiene estrecha relación con los intereses que persigue y esto debe ser tenido en cuenta al momento de evaluar el posible desarrollo turístico en el lugar.

A partir de la entrevista a su Presidente actual (Ver Anexo II) y el trabajo de campo realizado, se han identificado tres tipos de actividades que realiza el Ferroclub Argentino respecto al patrimonio industrial ferroviario que gestiona:

- **Preservación:** implica resguardar el patrimonio industrial del potencial deterioro o destrucción. Se le otorga un espacio en algunos de los centros de preservación y se planifican posibles tareas de restauración a futuro.
- **Restauración estética:** además de brindarle preservación y protección, esta actividad implica el trabajo de mano de obra directo sobre el patrimonio o bien industrial, con el objetivo de devolverle su aspecto original, tanto por dentro como por fuera. Como su palabra lo indica, apunta a aquellas cuestiones estéticas de la pieza.
- **Restauración dinámica:** esta actividad implica el trabajo de mano de obra directo sobre el patrimonio o bien industrial, con el objetivo de lograr su puesta en marcha y devolverle su funcionamiento mecánico.

La gestión del Ferroclub Argentino está a cargo de una Comisión Directiva y un Órgano de Fiscalización. La asociación se encuentra organizada en cuatro Centros de Preservación (CDP): Lynch, Tolosa, Haedo y Escalada, siendo esta última el objeto de estudio de la presente investigación. De los cuatro centros de preservación, sólo dos tienen sus puertas abiertas a turistas y visitantes, y el CDP Escalada es el único que cobra por el ingreso del no-socio al predio.

A partir del relevamiento del patrimonio industrial ferroviario y las instalaciones del Ferroclub Escalada, se ha identificado la existencia de diversos niveles de preservación que afectan los bienes que allí se encuentran.

Parte del patrimonio industrial ferroviario que se preserva en el CDP Remedios de Escalada ha sido declarado "Bien de Interés Histórico Nacional", mediante el Decreto 1576/2008 de la Ley Nacional 12.665 (Ver Anexo III). A continuación se presenta un extracto de la misma, donde se mencionan los bienes afectados y el alcance:

“Declárese a diversos bienes del patrimonio histórico ferroviario cedidos en custodia al Ferroclub Argentino, ubicados en el Centro de Preservación y Restauración de Remedios de Escalada, partido de Lanús, provincia de Buenos Aires.”

Han sido declarados Bien de Interés Histórico Nacional:

- **La NAVE PRINCIPAL**
- **El COCHE RESTAURANTE CLASE K**
- **El COCHE RESERVADO FAMILIAR CLASE R – 5 RF- 6505**
- **El COCHE DINAMOMETRICO 0 – 153**

- *La LOCOMOTORA A VAPOR CLASE 11 B, N° 4116*
- *El COCHE OFICIAL 0 – 261*
- *La LOCOMOTORA DIESEL BALDWIN N° 5037*

Diagnóstico de la situación actual del Ferroclub Escalada como oferta turística y recreativa.

A partir de toda la información recabada, tanto de contexto temático como del estado de situación del Ferroclub Escalada, es posible elaborar un análisis a través de la matriz FODA. La misma consiste en identificar las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas con las que cuenta el Ferroclub Escalada como parte de la oferta turística y recreativa de turismo industrial de la provincia.

Fortalezas:

- El Ferroclub Argentino es una organización que tiene 40 años de vida, lo cual indica perseverancia y esfuerzo en el cumplimiento de sus objetivos de preservación.
- Dentro del Estatuto del Ferroclub Argentino se menciona a la actividad turística y recreativa como uno de los objetivos que persigue. Esto representa una fortaleza al momento de presentar nuevas propuestas de gestión vinculadas a ambas actividades.
- El Ferroclub Escalada, como uno de los cuatro Centros de Preservación del Ferroclub Argentino, es el único que se abre semanalmente al público y cobra una admisión de entrada.
- Es una propuesta única en Lanús y en la zona sur de Conurbano Bonaerense.
- El compromiso de los socios en el cuidado y restauración de patrimonio industrial ferroviario es continuo. Se observa un grupo numeroso de jóvenes estudiantes que intervienen en la restauración de los bienes, lo cual indica un recambio generacional que garantiza la preservación en el tiempo.
- Los espacios del Ferroclub Escalada son característicos de los espacios industriales: amplios y funcionales. Esto representa una fortaleza al momento de ser readaptados para fines culturales, turísticos y recreativos.
- La riqueza del patrimonio industrial que se preserva y restaura en el Ferroclub Escalada es incalculable. La mayoría de los bienes relevados tienen un grado de singularidad alto, siendo las únicas o de las pocas que se conservan en el mundo.
- El patrimonio industrial ferroviario cuenta con una fuerte connotación social en nuestro país. Es un símbolo de trabajo, esfuerzo y desarrollo, tanto para quienes viven en la ciudad

como en el interior del país. Esto le otorga una valoración afectiva y nostálgica que los visitantes y los socios destacan.

- Gran parte de este patrimonio ha sido declarado Bien Histórico Nacional por el Poder Ejecutivo Nacional, otorgándole un alto nivel de protección.
- Goza de una cantidad regular de visitantes al año que conocen lo que allí se ofrece.

Debilidades:

- El nivel de rotación de la gestión en los Centros de Preservación del Ferroclub Argentino, tienen por consecuencia una falta de continuidad en políticas y acciones vinculadas a las actividades turísticas y recreativas en el Ferroclub Escalada.
- Existen posturas individuales diferentes y marcadas en relación a la importancia que se le debe brindar a los turistas y visitantes en general. En algunos casos son percibidos como una molestia en las tareas de preservación y en otros como una oportunidad.
- Se prioriza la experiencia del socio del Ferroclub por sobre la experiencia del visitante.
- El Ferroclub Escalada no es un espacio muy conocido por los vecinos y estudiantes de la zona. Se percibe cierto desconocimiento sobre lo que allí se preserva y restaura.
- No existe dentro del esquema de gestión del Ferroclub Escalada, una subcomisión o figura ensambladora que logre articular los objetivos de preservación y restauración del predio con los objetivos turísticos.
- No cuentan con un sistema de gestión de información que les permita recolectar datos sobre la oferta, demanda y contexto que incide en la actividad turística y recreativa en el predio. Esto genera un gran desconocimiento sobre las potencialidades con las que cuenta la organización.
- Se superpone el uso del espacio turístico con el espacio de restauración del patrimonio industrial ferroviario. Esto puede resultar peligroso y afectar directamente la experiencia del visitante.
- Se desconoce al turismo industrial como una modalidad turística en auge y crecimiento en los espacios urbanos. Esto no sólo se percibe dentro del Ferroclub Escalada, sino también, en la Municipalidad de Lanús, generándose el desaprovechamiento de una oportunidad para la ciudad.
- No se planifican experiencias turísticas y recreativas acordes a la oferta, motivaciones y necesidades de la demanda.

- En cuanto los espacios de uso turístico y su infraestructura, se evidencia una escasa señalización externa e interna del predio, terrenos irregulares y lugares no accesibles para personas con discapacidad y/o movilidad reducida.
- La señalización está disponible sólo en idioma español.
- No se han implementado ningún tipo de herramientas de gestión de la calidad que faciliten el buen uso de los recursos y prioricen la generación de experiencias acordes a las expectativas del visitante.
- Los visitantes que llegan al Ferroclub Escalada lo hacen de manera espontánea, sin responder a acciones de promoción o gestiones de comercialización concretas.
- Ausencia de criterios de interpretación del patrimonio industrial ferroviario.
- Marcada estacionalidad durante los fines de semana.
- Ausencia de criterios en la muestra permanente y ciertas debilidades en cuanto a los marcadores que allí se emplean. La disposición de las piezas no respeta un criterio temporal o temático que permita obtener un conocimiento ordenado del conjunto.
- No se realizan ningún tipo de gestiones comerciales con agencias de viajes ni tour operadores.
- No se evidencia una adecuada interrelación con actores claves.
- No se identifican herramientas de comunicación acordes para la demanda turística actual y potencial del Ferroclub Escalada. La estructura comunicacional no responde a una estrategia clara que permita identificar objetivos y desarrollar acciones.
- El patrimonio industrial ferroviario que se expone en el centro carece de marcadores significativos que ayuden al visitante a interpretar aquello que está observando. Los objetos están ubicados sin una coherencia cronológica y de manera descontextualizada.
- No hay relatos ni historias que inviten a profundizar sobre las tareas que se realizaban en los talleres ferroviarios, como así tampoco se establecen lazos con la sociedad de aquel entonces y la actual. El visitante que no tiene un bagaje de información previa sale de la visita con ideas sueltas y algunos conceptos vinculados al mundo del ferrocarril, vinculados más al sentimiento nostálgico que al conocimiento.
- Gran parte del patrimonio industrial ferroviario que se preserva es móvil. Los bienes son desplazados continuamente para efectuar tareas de preservación y mantenimiento, las cuales se caracterizan por ser complejas y demandar de amplios espacios. Esto puede representar

una dificultad al momento de generar escenarios turísticos o bien delimitar los turísticos de aquellos que no lo son.

- Ausencia de criterios uniformes y lineamientos claros para la comunicación institucional, tanto la orientada a los socios como a los visitantes. Algunas de las debilidades detectadas son: información desactualizada, soportes de comunicación obsoletos y poco atractivos, falta de capacidad de respuesta ante consultas e inquietudes de los lectores, imágenes y videos en baja resolución y, como consecuencia de lo anterior, un impacto negativo en el presupuesto disponible para estas acciones.
- La página web del Ferroclub Escalada es deficiente desde su perspectiva turística. No cuenta con mensajes e imágenes motivadoras, la información es escasa y centrada únicamente en aspectos técnicos. No permite la interacción con los usuarios y no es amigable en su uso.
- Las acciones orientadas a la prensa general y especializada son débiles, espontáneas y esporádicas.

Oportunidades:

- El turismo industrial representa una oportunidad, tanto para el Ferroclub Escalada como para el municipio y su comunidad. Esta modalidad, gestionada de manera sustentable y planificada, podría generar una mayor cantidad de visitantes en el predio, aumentando los ingresos y generando mayor conciencia sobre la importancia del patrimonio industrial y su preservación para las generaciones futuras.
- Las nuevas tendencias de la actividad turística, centradas en la diversificación de la oferta turística y en la revaloración de la cultura local, son una oportunidad para que el Ferroclub Escalada comunique su propuesta y la proyecte a los mercados adecuados.
- El turismo familiar y educativo, orientado a familias con niños y a niños en etapa escolar, son una oportunidad para poder paliar la fuerte estacionalidad de fines de semana.
- Las relaciones con organizaciones nacionales e internacionales vinculadas al patrimonio industrial y al turismo pueden ser una gran oportunidad para la generación de nuevos proyectos, investigaciones e iniciativas.
- La Universidad Nacional de Lanús forma a profesionales del sector turístico y hotelero, con los cuales se podrían organizar actividades de intercambio y colaboración. El contacto con el ámbito académico es una gran oportunidad para el desarrollo local y la mejora continua.
- La sinergia existente entre la funcionalidad de los espacios industriales y la cultura es una oportunidad para la generación de nuevas experiencias en el Ferroclub Escalada.

- La existencia de líneas de financiamiento para las organizaciones que presentan proyectos de desarrollo turístico sustentable.
- Las redes sociales como un espacio virtual de interacción con los visitantes actuales y potenciales.

Amenazas:

- Gran parte del patrimonio del Ferroclub Escalada es propiedad del Estado Nacional y fue entregado en custodia. Esto significa que cuando el Estado decida hacer uso de ese patrimonio o crea conveniente reubicarlo puede hacerlo. De hecho, en los últimos dos meses se han trasladado algunos coches a la exposición Tecnópolis por decisión del organismo público responsable de la misma.
- Destrucción, avería o hurto del patrimonio industrial que allí se preserva.
- La asignación de parte del espacio de Ferroclub Escalada para otros fines.
- La inseguridad que afecta al barrio de Remedios de Escalada, Lanús.
- La ausencia de acciones de limpieza y mejora de la vía pública.

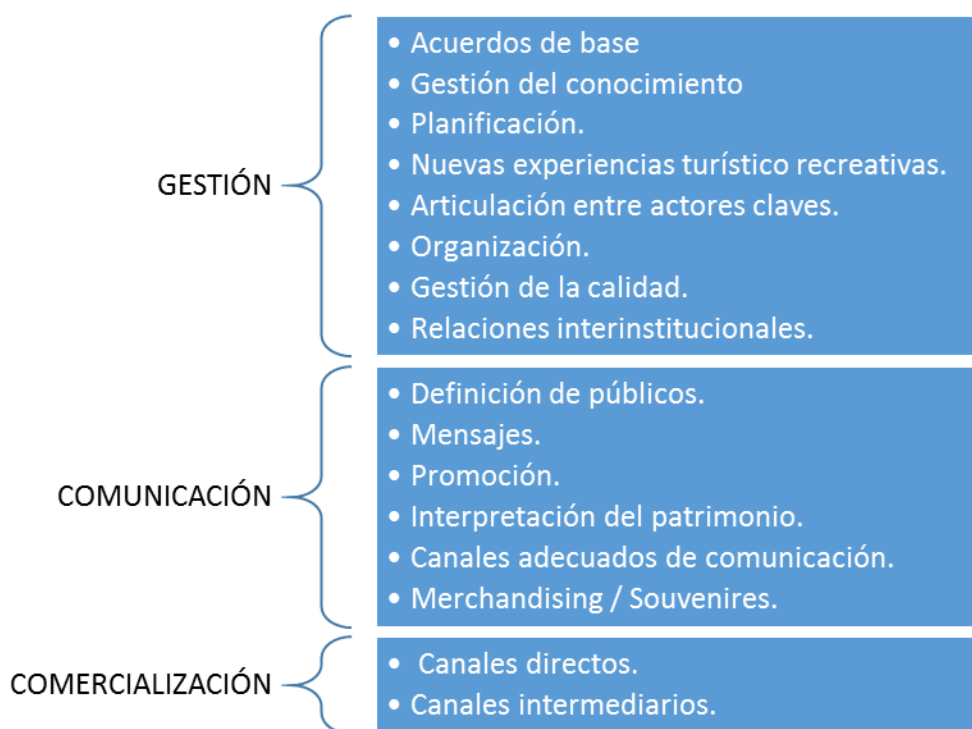
Propuestas para el desarrollo y gestión de actividades turísticas y recreativas en el Ferroclub Escalada.

A partir del relevamiento, análisis y diagnóstico de la situación actual del Ferroclub Argentino y las potencialidades del mercado, se han identificado una serie de oportunidades de mejora que son necesarias abordar con el objetivo de desarrollar y gestionar una propuesta turística y recreativa sustentable en el lugar.

Estas oportunidades se traducen en propuestas, las cuales han sido agrupadas en áreas y ejes de acción de acuerdo a su afinidad temática y coherencia lógica de actuación. Todas estas propuestas han sido seleccionadas teniendo en cuenta su factibilidad.

Las mismas se agruparon en los siguientes ejes temáticos:

Imagen Nº 1 - Propuestas. Áreas y ejes de acción.



CONCLUSIONES

Finalizado el proceso de investigación, ha sido posible arribar a una serie de conclusiones respecto al Ferroclub Argentino Centro de Preservación Remedios de Escalada y su oferta turística y recreativa en el marco del turismo industrial ferroviario.

- En primer lugar, ha sido posible corroborar la hipótesis planteada, afirmándose que el Ferroclub Escalada recibe visitantes y turistas sin ningún tipo de planificación previa y dejando en evidencia ciertas debilidades en su gestión.
- Los esfuerzos de gestión están orientados hacia la preservación de los bienes, desatendiendo cuestiones centrales que tienen que ver con la dinámica turística y el mercado. Esto ha generado un desarrollo espontáneo y alejado de los criterios de sustentabilidad básicos, poniendo en riesgo su goce y disfrute por parte de las generaciones futuras.
- La escasa visibilidad y proyección respecto a las potencialidades turísticas y recreativas del centro colaboran en el desaprovechamiento de oportunidades, tanto para la asociación como para la comunidad en general.
- El Ferroclub Escalada cuenta con un esquema de fortalezas que debe aprovechar, entre las cuales es posible mencionar: el compromiso de los socios en el cuidado y restauración de patrimonio industrial ferroviario; la riqueza y unicidad del patrimonio industrial que preserva y restaura; su trayectoria como organización civil sin fines de lucro; la evocación nostálgica que acompaña al lugar; y la convocatoria de visitantes que tiene anualmente.
- Todas ellas se potencian, más aún, con las oportunidades identificadas a partir del concepto de turismo industrial ferroviario y su incidencia en los espacios urbanos. La demanda está en busca de propuestas y experiencias originales y diversificadas, vinculadas a aspectos culturales genuinos. La oferta, por su parte, intenta dar respuesta a estas nuevas necesidades y motivaciones, mediante la reutilización de espacios industriales con fines culturales y turísticos, la generación de experiencias inolvidables y la integración de la comunidad local a estos nuevos espacios.
- Tanto las fortalezas como las oportunidades pueden ser utilizadas y optimizadas con el objetivo de desarrollar y posicionar al Ferroclub Escalada como parte de la oferta de turismo industrial ferroviario de la zona.
- Para que eso ocurra, se identificaron una serie de procesos que se traducen en propuestas de mejora de tipo estratégicas y que están en sintonía con el entorno y con las posibilidades reales de la asociación de llevarlas a cabo.

- Resulta fundamental trabajar en aspectos de gestión que permitan generar acuerdos de base entre los socios y los dirigentes del club, para avanzar a paso firme en políticas orientadas a la actividad turística y recreativa. No será viable avanzar sin generar las herramientas de gestión necesarias para poder alcanzar una sustentabilidad institucional.
- Será fundamental que, tanto los socios como la comunidad local, comprendan qué es el turismo industrial, cómo incide el ferrocarril en esta modalidad, los beneficios que genera en las organizaciones afectadas y las amenazas que representa la actividad cuando se la aborda de manera espontánea.
- Estos primeros pasos en la gestión estratégica son necesarios para poder profundizar luego en la gestión de aspectos específicos y operativos. Entre ellos se identificaron: gestión del conocimiento, de la calidad, de la seguridad, de las experiencias turísticas y recreativas, de las relaciones interinstitucionales y de los recursos, mediante la planificación.
- Otros aspectos que requieren de la implementación de propuestas de mejora y orientación hacia la mirada turística son la comunicación y la comercialización. En ambas se observa la necesidad de conocer en profundidad al interlocutor y la dinámica que cada uno de ellos le impregna a la actividad turística.
- La comunicación del Ferroclub Escalada requiere de una planificación acorde que permita determinar a quiénes se les habla, qué se le dice a cada uno, y mediante qué canales.
- En cuanto a la comercialización, resulta importante comprender el rol del intermediario – agente de viajes y operador – y entender su funcionalidad dentro del sistema turístico. Esto puede representar, para la mirada de muchos socios, un cambio de paradigmas que es imprescindible tener en cuenta.

Es posible afirmar que, mediante un conocimiento acabado del estado de situación actual del Ferroclub Escalada, del turismo industrial ferroviario como modalidad turística y recreativa, y mediante la implementación de una serie de procesos de mejora, se logrará abordar un desarrollo planificado y sustentable, garantizándose el buen uso del patrimonio por parte de los visitantes y beneficios para la organización y la comunidad local.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.

- BALLART HERNÁNDEZ J. JUAN I TRESSERRAS J. 2001. Gestión del Patrimonio Cultural. Editorial Ariel. Barcelona.
- BLASCO A. 2001. Turismo y transporte. Editorial Síntesis. Madrid.
- BOLONINI, L. y CAPECE, G. 2002. Federación, misión posible. Del turismo espontáneo al planeamiento estratégico. Editorial LADEVI. Buenos Aires.
- CAPECE G. 2002. Política Turística. Metodología para su concepción y diseño. Ediciones LADEVI. Ciudad de Buenos Aires.
- CAPECE G. 2012. Turismo, gestión de la complejidad. En imprenta.
- CENTRO INTERNACIONAL PARA LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO ARGENTINA. 2003. Conclusiones de las jornadas Patrimonio Industrial. Fuerza y riqueza del trabajo colectivo. Buenos Aires.
- CLAIRBORNE, Lewis P. 2004. Marketing de Experiencias. Clued In: How To Keep Customers Coming Back Again and Again. Financial Times Prentice Hall.
- DIAZ J. 2012. Turismo industrial en Toledo. La cámara de Toledo y el turismo industrial Encuentro patrimonio industrial y turismo. Ferrol, 18 de julio de 2012.
- DOMÍNGUEZ DE NAKAYAMA, L. 1994. Relevamiento turístico. Propuesta metodológica para el estudio de una unidad territorial. Centro de Estudios turísticos, Instituto Superior de Turismo "Sol", Provincia de Santa Fe.
- ESTEVEZ, L. 2011. El turismo después del turismo. Escenario actual y proyecciones. Revista de la Red de Expertos Iberoamericanos en Turismo (9):22-25.
- FERNANDEZ BALBOA, C. 2007. La interpretación del patrimonio en la Argentina. Estrategias para conservar y comunicar nuestros bienes naturales y culturales. Administración de Parques Nacionales. Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- FERNANDEZ ZAMBON G. GUZMAN RAMOS S. 2005. Patrimonio industrial y rutas turísticas culturales: algunas propuestas para Argentina. Cuadernos de Turismo N°15. Universidad de Murcia. Murcia.
- FERROCLUB ARGENTINO. 2006. Apuntes de historia ferroviaria: Los talleres de Remedios de Escalada.
- FRIEDMANN R. 2004. Gestión y organización de empresas en el siglo XXI La aventura postmoderna. Ril Editores. España.

- FUNDACIÓN CEDDET. 2010. Curso online “Creación y gestión de productos y destinos culturales competitivos.” Módulo 1: de recursos a productos en los destinos turísticos culturales. www.conecta-ceddet.org
- GARCÍA GARCIA, D. A., Rivas Badillo, N. 2007. Usos turísticos del patrimonio industrial ferroviario en la ciudad de Puebla. Tesis Licenciatura. Administración de Hoteles y Restaurantes. Departamento de Turismo, Escuela de Negocios y Economía, Universidad de las Américas Puebla.
- GRAZIANO A. Apuntes de historia ferroviaria. Los talleres de Remedios de Escalada. Ferroclub Argentino. Remedios de Escalada.
- GRAZIANO, A. 2008. Un paseo por la historia del taller más grande de la empresa británica de capital privado más grande fuera del Reino Unido”. <http://www.porlosrielesdelsud.com.ar>. Sitio consultado en Agosto 2008.
- INSTITUTO DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL DE ESPAÑA. 2011. Plan Nacional de Patrimonio Industrial de España.
- INTERNATIONAL COMMITTEE FOR THE CONSERVATION OF THE INDUSTRIAL HERITAGE. <http://www.mnactec.cat/ticcih/>. Consulta realizada en Agosto 2008.
- JUSTO LOPEZ. M. WADDELL J. 2007. Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria. Ediciones Lumiere. Buenos Aires.
- KOGAN, J. 2004. Rieles con futuro: desafíos para los ferrocarriles de América del Sur. Edición: Caracas: CAF. Caracas.
- KOTLER, P. 2006. Dirección de Marketing. Análisis, planificación y control. Tomo I. 12^o Edición. Editorial Pearson
- LARRY B. y TED C. 1989. Interpretation for the 21st Century – Fifteen Guiding Principles for Interpreting Nature and Culture. Sagamore Publishing. Champagne.
- MACCANNELL, D. 2003. El turista. Una nueva teoría de la clase ociosa. Editorial Melusina. Barcelona.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO. 2004. Gestión de la saturación turística en sitios de interés natural y cultural, Guía Práctica. Organización Mundial del Turismo. Madrid.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO. 1999. Guía para Administraciones Locales: Desarrollo Turístico Sostenible. Organización Mundial del Turismo. Madrid.

- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. 1997. Lo que todo gestor turístico debe saber, Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de turismo sostenible. Organización Mundial del Turismo. Madrid.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO. 1998. Introducción al Turismo. OMT. Madrid.
- PARDO ABAD C. 2010. El patrimonio industrial en España: análisis turístico y significado territorial de algunos proyectos de recuperación. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N° 53.
- PARDO ABAD, C. 2008. Turismo y patrimonio industrial. Editorial Síntesis. Madrid.
- PEDERSEN A. 2005. Gestión del turismo en sitios del Patrimonio Mundial: Manual práctico para administradores de sitios del Patrimonio Mundial. Centro del Patrimonio Mundial de UNESCO. Paris.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. 2009. Manual de planificación, seguimiento y evaluación de los resultados de desarrollo. PNUD. Nueva York.
- RAMOS LIZANA M. 2007. El turismo cultural, los museos y su planificación. Ediciones Trea, S.L. España.
- TARTARINI, J. 2001. Arquitectura ferroviaria en la Provincia de Buenos Aires en Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria. Ediciones Luminere. Buenos Aires.
- TARTARINI, J. 2001. Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina, 150 años de política ferroviaria. Ediciones Luminere. Buenos Aires.
- TARTARINI, J. 2005. Arquitectura ferroviaria. Editorial Colihue. Buenos Aires.
- TARTARINI, J. 2007. Patrimonio breve. Buenos Aires
- THOMPSON I. DIETRICH A. 2000. Historia del ferrocarril en Chile. Dirección de bibliotecas, archivos y museos. Santiago de Chile.
- TILDEN F. 2006. La interpretación de nuestro patrimonio. Asociación para la Interpretación del Patrimonio y la University of North Carolina. España.
- WALLINGRE N. TOYOS, M. 1998. Diccionario de Turismo, Hotelería y Transportes. Buenos Aires.
- WEBSTER H.C. 1950. Railways for all. Editorial Wyman & Sons. Londres. Inglaterra.