

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
Licenciatura en Turismo

TESIS DE GRADO

IMPLEMENTACION DE UN CIRCUITO TURISTICO A
TRAVES DE SU VALORIZACION. CASO: BARRIO YCF Y
PUERTO DE RIO GALLEGOS.

Guaquel Cynthia Mariela
Legajo 75776/4
Email: cguaquel@hotmail.com

Directora: Viviana Mariel Navarro

16/03/2015

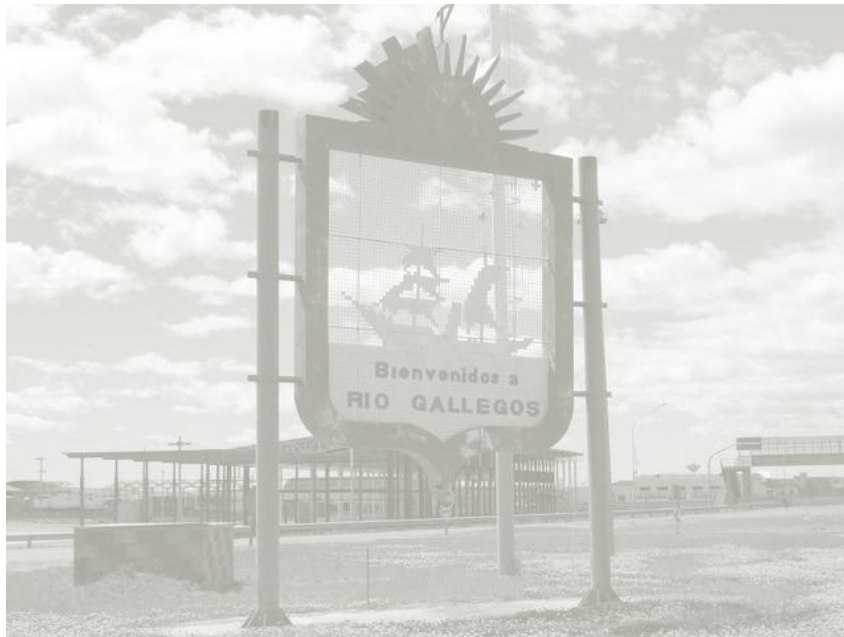


RESUMEN

El turismo es una de las actividades económicas que mueve más dinero en el mundo y se lo considera un factor de desarrollo para las pequeñas poblaciones. Esa es la base de esta tesis.

El trabajo busca destacar un potencial atractivo que posee la ciudad de Río Gallegos para su puesta en valor, ya que el espacio que lo contiene carece de reconocimiento por parte de la población y de los entes encargados de turismo en la ciudad. Se considera que la propuesta del circuito integral es la más adecuada, requiriendo del trabajo interdisciplinario entre los entes de ámbito privado y público para que la ciudad realce sus atractivos, genere mayor oferta de actividades y así deje de ser un destino “de paso” para quienes la visitan.

Palabras clave: Cultura – Patrimonio – Turismo – Rescate identitario – Circuito Turístico.





Agradezco a Viviana por la dedicación y el tiempo brindado.



INDICE DE CONTENIDO

RESUMEN	2
INDICE DE FIGURAS	5
INDICE DE CUADROS	6
INTRODUCCION	7
CAPITULO 1 INTRODUCCION A LA INVESTIGACION	8
TEMA A INVESTIGAR	8
FUNDAMENTACION	10
OBJETIVOS	11
METODOLOGIA	11
CAPITULO 2 CULTURA PATRIMONIO Y TURISMO	15
PATRIMONIO TURISTICO HISTORICO Y CULTURAL	16
VALORIZACION DE PATRIMONIO	17
IMPACTOS DEL TURISMO EN LA COMUNIDAD ANTE VALORIZACION DE PATRIMONIO	20
LA CULTURA COMO RECURSO TURISTICO	22
DISEÑO Y DESCRIPCION DE UN CIRCUITO TURISTICO	23
CAPITULO 3 TURISMO HISTORICO EN RIO GALLEGOS	26
RESEÑA HISTORICA. LOS COMIENZOS DE RIO GALLEGOS.	29
SITUACION ACTUAL DEL TURISMO: Oferta y demanda riogalleguense.	35
RESCATE DEL PATRIMONIO HISTORICO INDUSTRIAL: UNA PROPUESTA DE CIRCUITO TURISTICO.	39
CONCLUSIONES	55
BIBLIOGRAFIA	57
ANEXO	60



INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de provincia de Santa Cruz, recorrido del ramal ferroviario.....	9
Figura 2: Río Gallegos vista aérea.....	27
Figura 3: Escudo de Río Gallegos en invierno.....	28
Figura 4: Primer plano de Río Gallegos.....	29
Figura 5: Mapa ramal ferro industrial Río Gallegos – Río Turbio.....	30
Figura 6: Noticias instalaciones YCF.....	31
Figura 7: Entrada en mina 1 Río Turbio.....	31
Figura 8: Inauguración del puerto de Río Gallegos.....	32
Figura 9: Posibilidades de construcción de tren.....	33
Figura 10: Vista folletos.....	36
Figura 11: Área del circuito.....	41
Figura 12: Circuito armado con referencias.....	42
Figura 13: Locomotora Mitsubishi. “Museo ferroviario”.....	43
Figura 14: Locomotora ex frigorífico Swift.....	44
Figura 15: Maqueta tamaño real de cocina casa de durmiente. “Museo ferroviario”.....	44
Figura 16: Vagones en museo ferroviario.....	45
Figura 17: Muelle de Río Gallegos.....	46
Figura 18: Casa de durmiente – Mendoza y Pellegrini (esquinas enfrentadas).....	47
Figura 19: Tolva de carbón.....	48
Figura 20: Lanchón de madera ex frigorífico Swift.....	49
Figura 21: Barco remolcador Enrique.....	49
Figura 22: Antigua vivienda “QONCET”.....	50
Figura 23: Antiguos depósitos desmantelados.....	51



Figura 24: Playa ferroviaria para la recepción, carga y descarga de trenes.....51

INDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Modelo de encuesta realizada.....	14
Cuadro 2: Distancias relevantes desde Río Gallegos.....	26
Cuadro 3: Gráfico en base a encuestas.....	39
Cuadro 4: Gráfico en base a encuestas.....	40



INTRODUCCION

El patrimonio histórico cultural son aquellos elementos y manifestaciones pertenecientes a todos en general y nadie en particular.

La protección del patrimonio es algo fundamental en estos tiempos y para lograrlo se utiliza la valorización y rescate de la historia de este patrimonio. Con la adecuada participación de los entes en una comunidad y trabajo en conjunto, se puede lograr un rescate identitario que se ocupe de devolverle a la sociedad lo que le pertenece y sus antepasados han construido.

En el siguiente trabajo se detectó una problemática con respecto a los restos del ramal ferro industrial de la antigua empresa “Yacimientos Carboníferos Fiscales”. Los mismos están desprotegidos y desvalorizándose por lo que se propone el desarrollo de un posible circuito turístico en la ciudad de Rio Gallegos a través de su valorización.

Para realizarlo, se buscaron los elementos más destacados de acuerdo a la temática seleccionada con la cual se trabajó. La manera de detectarlos fue a través de encuestas a los vecinos del barrio que integran estos recursos, quienes determinaron las problemáticas y los beneficios que este circuito podría traer tanto para ellos como para la comunidad riogalleguense.

La tesis se organizó en varias etapas, las cuales implicaron la búsqueda y recopilación de información primaria para introducir históricamente al tema, luego información secundaria que colaboró con la interpretación de la relevancia para la comunidad de los elementos a tratar y finalmente se realizó un trabajo de campo para entrar en contacto con los potenciales recursos y las personas que hoy se encuentran a cargo de los mismos, esto se realizó a través de entrevistas, toma de fotografías en la zona y notas de campo, las cuales sirvieron como referencia para el diseño del circuito.

Dentro del desarrollo de la tesis, se encontraron varias problemáticas, las cuales fueron:

- La falta de estadísticas con respecto tanto a oferta como demanda de la localidad, esto hubiese beneficiado la precisión de las conclusiones del trabajo.
- La falta de escritos acerca de este tema importante para la localidad.
- La poca relación existente entre los entes visitados, los cuales brindan información cruzada. Se cree que si los entes trabajaran de manera conjunta se obtendrían mejores resultados en materia turística.

Cabe destacar que a pesar de los inconvenientes detectados, la buena predisposición a realizar las entrevistas fue fundamental para esta investigación. De esta manera se obtuvo información que no se encuentra disponible públicamente, sino que es producto de las vivencias y conocimiento personal de los entrevistados. Al hablar de información se entiende que es de tipo histórica y la situación actual tanto del turismo como de los elementos pertenecientes al circuito.



CAPITULO 1 INTRODUCCION A LA INVESTIGACION

TEMA A INVESTIGAR

En el caso puntual a trabajar se tratará la hipótesis acerca de la posibilidad de la implementación de un circuito turístico en la Ciudad de Río Gallegos, provincia de Santa Cruz, que acompañe la historia de los ferrocarriles en los comienzos de la ciudad en un pequeño recorrido que comience en el Museo del ferrocarril incluyendo las casas de durmientes, la infraestructura que aun se encuentra en el área donde se concentró el desarrollo de la actividad ferroviaria y finalice en el Puerto de Río Gallegos.

Se considera que se ha ido perdiendo la importancia del ferrocarril que recorría el tramo Río Gallegos - Río Turbio, ya que hoy en día funciona solo como transporte de carbón a pesar de existir la posibilidad de implementar un circuito en la ciudad que fomente y valore sobre la importancia que tuvo la actividad en Río Gallegos.

El tema a trabajar se relaciona principalmente con la materia Formulación y Evaluación de Proyectos Turísticos ya que lo que se investigará será la puesta en marcha a través de la valorización de un proyecto existente sobre un circuito en un barrio de la ciudad, mediante las evaluaciones estudiadas, además de relacionarse con la materia Organización y Gestión de Empresas Turísticas, debido a que este proyecto necesitará de las cualidades de una empresa turística ya sea tanto del ámbito público como privado. Por último se relaciona también, con la materia de Marketing Turístico ya que si se busca conocer la factibilidad de un proyecto se debe tener en cuenta su puesta en marcha en el mercado.

Con respecto al tema a tratar, Ferro (2004) indica que, en la ciudad de Río Gallegos con el objetivo de dar una salida a la producción de carbón, se decidió construir un ferrocarril desde Río Turbio a Río Gallegos (Figura N°1), y un puerto especializado en esta última localidad, de modo que se procedió a la reserva de terrenos urbanos para estos destinos en los años '50. En el tercer Gobierno del General Juan Domingo Perón (década del '70), la empresa decide vender estas viviendas a los empleados y para ello realiza el fraccionamiento de casas y terrenos desapareciendo algunas de ellas debido a que estos eran pequeños y algunas ubicaciones de los inmuebles no tenían salida hacia la calle. Las viviendas fueron construidas como solución para los profesionales que venían de distintos puntos del país y trabajaban en el complejo ferro portuario; hasta el año 1992, existía un extenso espacio donde YCF (Yacimientos Carboníferos Fiscales) depositaba los cargamentos de carbón que luego eran embarcados en el muelle construido al efecto; el lugar era punta de rieles del ramal ferro industrial Río Turbio, motivo por el cual allí se concentraban también los depósitos generales de la empresa y los talleres relacionados con el mantenimiento del tren.



Figura N° 1 - Mapa Provincia de Santa Cruz, recorrido del ramal ferroviario



Fuente: www.santacruz.gov.ar

Las viviendas tienen valor como expresión material del proceso de transformación que se produjo en Santa Cruz a consecuencia de la actividad extractiva minera.

En cuanto a los materiales utilizados, y sus características constructivas, le otorgan una diferenciación suficiente que indica su valor. Se trata de un conjunto original y rescatar su valor patrimonial es un importante aporte a la construcción de la identidad local.

Las casas de durmientes de YCF forman parte de la identidad de la ciudad de Río Gallegos porque representan una etapa de su historia. Además, tienen un valor adicional: no se trata de un conjunto de edificios abandonados; todas ellas están habitadas, es decir, continúan formando parte activa de la evolución cotidiana de la ciudad. Buena parte del conjunto industrial que conformaba el asentamiento de YCF se encuentra actualmente abandonado y en vías de desaparición, a excepción de unos pocos, entre los que se cuentan las casas de durmientes.



Con respecto al museo del ferrocarril ubicado en la ciudad de Rio Gallegos, este posee material valioso que representa todo lo escrito anteriormente sobre la historia de la ciudad en la época del ferrocarril. En este museo se exponen tanto material fotográfico, como maquetas en tamaño real de una mina de carbón (una muestra representativa de la misma) además del interior de una casa de durmiente. Estos elementos hacen que este museo posea un alto valor para ser incluido en el circuito planteado.

Esto deja expuesto que a simple vista, es posible diseñar un circuito por las antiguas instalaciones que se encuentran en el barrio de YCF, las casas de durmientes, el museo del ferrocarril y con la inclusión también del puerto de Rio Gallegos, actualmente en desuso pudiendo ser reutilizado para fines turísticos.

FUNDAMENTACION

El trabajo intentará realizar un aporte sobre la viabilidad de la implementación de un circuito turístico en Rio Gallegos, para el fomento de la actividad turística en la ciudad que hoy en día se encuentra poco desarrollada. Este trabajo podría abrir las puertas para complementar el desarrollo incipiente del turismo en la ciudad con una propuesta concreta que valoriza la historia local.

El tema a tratar será una investigación de tipo exploratorio-descriptiva ya que el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado o que no ha sido abordado antes (Sampieri, 1998). Si bien existe un escrito que aborda el tema a tratar, el mismo no está valorizado y solo se ha analizado su posible puesta en marcha.

Se buscará a través de encuestas a la población local y entrevistas a los integrantes de la "Asociación Amigos del Tren" demostrar la necesidad de un circuito turístico que fomente la actividad en la ciudad, tanto para los pobladores locales como para los visitantes extranjeros que están de paso por la misma.

Esta tesis aportará datos tanto estadísticos como descriptivos para complementar el proyecto existente y así demostrar la viabilidad de un nuevo circuito turístico en la localidad. Además contribuirá con la investigación realizada por la "Asociación Amigos del Tren" para el fomento de material de investigación, casi inexistente actualmente, sobre la relevancia del tren en la historia del desarrollo urbano riogalleguense, generando así conocimientos académicos sobre el tema.



OBJETIVOS

El objetivo general de la tesis, será analizar la posibilidad de implementación de un circuito turístico en Rio Gallegos a través de la puesta en valor de la infraestructura ferroviaria existente.

Los objetivos específicos serán:

- Identificar y definir las características que debe tener el circuito a implementar para lograr su diferenciación.
- Realizar una investigación descriptiva que defina las características del circuito a implementar, los tipos de visitantes que irían al lugar, y fundamentalmente si en un corto y largo plazo será viable su ejecución.
- Comparar y diferenciar los efectos positivos de la realización y puesta en valor del proyecto, de los efectos negativos de la implementación de dicho circuito turístico con respecto a los impactos que puede tener en la comunidad local.
- Realizar un aporte intelectual al escrito existente acerca del barrio de YCF.
- Demostrar el valor histórico que este circuito poseería a nivel local, provincial y nacional.
- Determinar el interés de la población sobre la puesta en valor del área en cuestión y la temática ferroviaria.

METODOLOGIA

La investigación a realizar será tanto de tipo exploratoria como descriptiva, utilizando métodos mixtos (Cualitativos y Cuantitativos) para su desarrollo. A continuación se definen los términos antes nombrados para su comprensión.

Hernández Sampieri et al (2010) indica que *“Los estudios exploratorios se realizan cuando el objetivo es examinar un tema o problema de investigación poco estudiado, del cual se tienen muchas dudas o no se ha abordado antes. Es decir, cuando la revisión de la literatura reveló que tan sólo hay guías no investigadas e ideas vagamente relacionadas con el problema de estudio, o bien indagar sobre temas y áreas desde nuevas perspectivas.*

Los estudios descriptivos, buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis. Es decir, únicamente pretenden medir o recoger información de manera independiente o conjunta sobre los conceptos o las variables a las que se refieren, esto es, su objeto no es indicar como se relacionan estas”.



En referencia a los métodos Hernández Sampieri y Mendoza (2008) expresan:

“Los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar interferencias producto de toda la información recabada y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio”.

La Organización Mundial del Turismo (OMT, 2001) dice que *“La investigación cualitativa se utiliza cuando la información de que se dispone es pobre en datos pero rica en descripciones de las variables, y no es fácilmente tratable con datos estadísticos. La investigación cualitativa es una estrategia usada para responder a preguntas sobre los grupos, comunidades e interacciones humanas y tiene una finalidad descriptiva de los fenómenos de interés o predictiva de los fenómenos turísticos, o de los comportamientos humanos y su relación con el turismo.*

Las principales características de la investigación cualitativa son:

- *Se basa en la propia naturaleza de la información.*
- *El investigador es el que recoge y recolecta la información*
- *El interés de la investigación va marcándose de forma iterativa a través de la relación entre investigador e individuo*
- *El proceso de investigación seguido es inductivo o deductivo marcado por las necesidades de investigación”.*

Se utilizarán también métodos cuantitativos. Se realizarán encuestas con preguntas cerradas a la población local, para conocer el interés de la misma en el desarrollo del proyecto y de esta manera se obtendrán los datos estadísticos para conocer si la población haría uso de este circuito. Una encuesta es un método de investigación basado en una serie de preguntas dirigidas a sujetos que constituyen una muestra representativa de una población con la finalidad de describir y/o relacionar características personales, permitiendo así generalizar conclusiones. (Latorre et al, 1996: 182).

Se define población local a todas aquellas personas que viven en un área o espacio geográfico. De esta población antes definida, se tomará una muestra no probabilista de la población riogalleguense que reúna las siguientes condiciones: mayor de 18 años, y que resida o haya residido en el área de influencia directa del proyecto, es decir, barrio de YCF y cercanos al mismo. En la muestra solo se utilizarán estos datos ya que se estará buscando la opinión del encuestado es decir, criterios subjetivos que este posea sobre la ciudad. Según Marradi (2007) se define muestra no probabilística como aquella en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad, sino de causas relacionadas con las características del investigador o del que hace la muestra, el procedimiento no es mecánico ni en base a formulas de probabilidad, sino que depende del proceso de toma de decisiones de una persona o grupo de personas y las muestras seleccionadas por decisiones subjetivas.

Para el procesamiento de datos, se utilizarán planillas de Excel que luego deriven en gráficos explicativos para observar claramente las diferencias de opiniones sobre la



implementación de dicho circuito, y si considera que esto traería consecuencias positivas o negativas para la ciudad y qué opinión tiene al respecto.

Además de las encuestas, se realizaron entrevistas con preguntas abiertas a las siguientes organizaciones: Asociación Amigos del Tren, YCRT y Dirección de Turismo municipal para obtener más información sobre el valor existente y potencial que este circuito podrá tener para la localidad, además de una visión integral desde diferentes ámbitos. *“Una entrevista es una conversación sistematizada que tiene por objeto obtener, recuperar y registrar las experiencias de vida guardadas en la memoria de la gente. Es una situación en la que, por medio del lenguaje, el entrevistado cuenta sus historias y el entrevistador pregunta acerca de sucesos y situaciones. Cada investigador realiza una entrevista diferente según su cultura, sensibilidad y conocimiento acerca del tema, y sobre todo según sea el contexto espacio temporal en el que se desarrolla la misma”.* (Sautu et al, 2005). Las entrevistas se realizarán a las organizaciones indicadas por ser las que tienen relación directa y pueden llegar a brindar información peculiar y específica con respecto al tema elegido.

Otras técnicas empleadas fueron las notas de campo y observación realizadas en el área para recopilar datos cualitativos en la zona estudiada.

Las fases en las que se organizó la siguiente tesis fueron primeramente la recolección de información secundaria disponible, es decir, se buscó una problemática local detectada por pertenecer a la localidad para la definición y delimitación del tema. Para luego recurrir a la recolección de información en profundidad en los entes afines al tema: Archivo histórico de Río Gallegos, Archivo histórico provincial, Libros de la Provincia de Santa Cruz y publicaciones específicas de la ciudad.

Una segunda etapa consistió en las entrevistas a las autoridades locales, además de las organizaciones de Ex YCF y la Asociación Amigos del Tren. Se finalizó, con la realización de encuestas a residentes del barrio de YCF para así conocer su opinión.

En una tercera etapa se identificaron los elementos más adecuados para el desarrollo del circuito, los cuales se seleccionaron de manera visual, es decir a criterio de lo que se observó de manera personal en el área de estudio.

Para finalizar estas tres etapas someramente detalladas se realizó la escritura de la tesis.

A continuación se detallan las características específicas de la encuesta.

Las mismas se realizaron en las calles que rodean tanto al museo como a las instalaciones portuarias.

El barrio de la Ex YCF está dentro de las siguientes calles: Avenida Néstor Kirchner, 9 de Julio, Costanera Local, vías del ferrocarril hasta llegar a la Av. Néstor Kirchner. Y sus calles principales son Avellaneda, Alberdi, Pellegrini, Mendoza y Magallanes.

Se comenzó el recorrido por Gob. Moyano, siguiendo por Córdoba y abarcando:

- Pasaje Lasalle,



- Mendoza,
- Pellegrini,
- Avellaneda,
- Alberdi,
- El Cano,
- Federico Sphur,

Finalizando nuevamente en Gob. Moyano.

Las encuestas al realizarse en épocas de receso, fueron dificultosas ya que en general, la población local sale de vacaciones, por lo que se levantaron 44 encuestas en la zona con el único requisito de residir en el barrio, además de ser mayor de edad.

El modelo (Cuadro N°1) de encuesta fue el siguiente:

Cuadro 1: Modelo de encuesta realizada

EDAD:	SEXO: <input type="checkbox"/> F <input type="checkbox"/> M
¿CONOCE LA HISTORIA DEL BARRIO DE YCF?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
¿LE INTERESARIA CONOCER MAS DE LA MISMA?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
¿Y QUE EL RESTO DE LOS CIUDADANOS LA CONOZCA?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
¿QUE OPINA DE LA IMPLEMENTACION DE UN CIRCUITO TURISTICO EN LA ZONA CON TEMATICA FERROVIARIA?	Me interesa <input type="checkbox"/> Me gusta la idea <input type="checkbox"/> Me da igual <input type="checkbox"/> No me interesa <input type="checkbox"/>
¿ALGUN EFECTO NEGATIVO QUE EL CIRCUITO PUEDA TRAER?	
¿ALGUN EFECTO POSITIVO QUE EL CIRCUITO PUEDA TRAER?.....	
¿ACUDIRIA AL MISMO?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
¿CREE QUE LA POBLACION ACUDIRIA?	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
¿QUE OPINA DEL DESARROLLO TURISTICO DE LA CIUDAD?	Muy Desarrollado <input type="checkbox"/> Desarrollado <input type="checkbox"/> Poco Desarrollado <input type="checkbox"/> No está Desarrollado <input type="checkbox"/>

Fuente: Elaboración Propia

Las preguntas fueron realizadas básicamente para conocer cuáles eran los conocimientos que la población del barrio poseía sobre la historia del mismo, además de tener una tendencia acerca de la aceptación que se tendría con respecto a la propuesta planteada y cuales serian los impactos tanto positivos como negativos que el barrio esperaría. Finalmente, se cierra la encuesta con una pregunta sobre el desarrollo del turismo en la localidad, para obtener la visión de la población acerca de su pensamiento sobre el turismo.



CAPITULO 2 CULTURA PATRIMONIO Y TURISMO

Como comienzo se cree fundamental definir lo que es un proyecto y circuito, ya que la investigación estará basada en estos conceptos. Semyraz (2006) define a un proyecto como la búsqueda de una solución inteligente al planteamiento de un problema tendiente a resolver.

Por otro lado, según Chan (2005), un circuito turístico es la base para la producción de visitas guiadas, rutas y paquetes turísticos. Desde el programa simple –como puede ser una visita guiada a un museo- hasta los complejos paquetes temáticos o especializados brinda el armazón físico sobre el cual se van a ir incorporando servicios y actividades.

Al tener claro los dos conceptos anteriores y para dar un marco teórico a la investigación, se desarrollarán los términos que acompañaran la justificación de la misma.

El turismo “es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan visitantes (que pueden ser turistas o excursionistas; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un gasto turístico. Como tal, el turismo tiene efectos en la economía, en el entorno natural y en las zonas edificadas, en la población local de los lugares visitados y en los visitantes propiamente dichos”. Se toma la definición clásica de la OMT (2008), ya que la misma es la que define al turismo abarcando todos sus aspectos en lo que respecta al movimiento de personas y a los impactos que el mismo tiene sobre los lugares en donde se realiza la actividad turística.

Actualmente la gestión sustentable del turismo es la más aceptada por sus bajos impactos en los ambientes en los que se aplica. El mismo se produce a través del desarrollo sustentable. Fernández y Guzmán (2001) indican que el desarrollo sustentable propone estrategias diversificadas que permiten mejorar la realidad social, política, económica y ambiental específica de cada lugar. Así el turismo, como uno de sus ejes de acción propuesto para algunas comunidades, puede preservar o revalorizar elementos patrimoniales. Se utiliza esta definición del desarrollo sustentable ya que busca la aplicación de diversas estrategias en cuanto al mejoramiento social y ambiental buscando el mejoramiento de la realidad principalmente turística de las ciudades las cuales hoy poseen muy poco desarrollo.

La sustentabilidad se ha convertido en un elemento clave para la mejora de la calidad de espacios degradados y la valoración del patrimonio, o por el contrario el causante de espacios degradados, muy artificializados y fuera de contexto. Por lo cual se busca un equilibrio entre ambos aspectos y se hace necesaria la gestión sustentable, en los proyectos que se realizan con recursos atractivos que den origen a productos diferenciados y competitivos, donde principalmente se valoren los recursos, con la contribución a la gestión de los proyectos y conservación del patrimonio histórico.



“Para realizar una gestión sustentable se toman del ambiente los recursos que se cree poseen potencial para su explotación turística. Los mismos suelen ser patrimonios históricos ya que estos no implican un costo alto de inversión para el lanzamiento de un producto turístico y suelen atraer el interés de muchos visitantes”. Se constituye al patrimonio histórico “por todos aquellos elementos y manifestaciones tangibles o intangibles producidas por las sociedades, resultado de un proceso histórico en donde la reproducción de las ideas y del material se constituyen en factores que identifican y diferencian a ese país o región” (Fernández y Guzmán, 2001).

“El patrimonio es el producto de un proceso histórico que se va conformando a partir de la interacción de agentes. La información es un componente esencial del patrimonio, ligado a todos los demás: saber cómo, cuándo y por quien ha sido utilizado un instrumento”. De acuerdo a lo expuesto anteriormente se tomará como un factor importante en esta investigación la historia de los componentes de este circuito, ya que la misma es la que le otorga un valor fundamental para la ciudad a nivel turístico y por esto mismo se considera que deben conservarse de manera intacta estos elementos y ser reutilizada como un atractivo.

“Hay que tener en cuenta que el turismo planificado, puede aportar beneficios socioeconómicos a la comunidad (generación de divisas, creación de empleos, estímulo a la economía local, etc.) que dinamicen espacios poco utilizados y potencien fundamentalmente, las particularidades del patrimonio local ya que es posible la revitalización y rehabilitación del patrimonio histórico-cultural a partir de un uso turístico directo o indirecto, que se convierta en la garantía para su conservación” (Fernández y Guzmán, 2001).

Como comentario, según los autores Fernández y Guzmán (2001) *“la revalorización del patrimonio cultural, no implica solo un acto de restauración sino que esta acción lleva implícita la necesidad de recuperar valores perdidos o degradados a través de la historia”.*

PATRIMONIO TURISTICO HISTORICO Y CULTURAL

Como concepto fundamental para el apoyo a esta investigación, es necesario desarrollar ampliamente el concepto de patrimonio histórico cultural, para ello se citan las palabras de la autora Krebs Schmidt (s/f), donde se demuestra la importancia del mismo y su valoración para la conservación.

“El patrimonio cultural tangible tiene gran significado sociocultural porque constituye una parte importante de la herencia de toda comunidad, o nación, y de la humanidad entera; también tiene un importante valor económico.

A diferencia de gran parte de los bienes naturales, todos los bienes de patrimonio cultural son recursos no renovables. Allí radica la responsabilidad actual para asegurar la



preservación de nuestra herencia cultural para el deleite y la investigación de las generaciones presentes y futuras.

El patrimonio cultural de una nación comprende todos aquellos bienes que son expresiones y testimonios de la creación humana propios de ese país. Dicho patrimonio es todo aquello que le confiere una identidad determinada a un país; puede ser de propiedad pública o bien, de propiedad privada. Estos bienes son preservados porque individuos o la sociedad, a través de las organizaciones creadas para ello, les confieren algún significado especial, ya sea estético, documental, histórico, educativo o científico.

El principal motivo para conservar bienes culturales radica en el valor social o cultural que estos bienes tienen para un individuo, comunidad, nación y en algunos casos, para la humanidad.

Para determinar que debe ser preservado no existen reglas únicas ni universales que establezcan los criterios sobre el valor o significado de un bien cultural.

La conservación, restauración y puesta a disposición para uso y goce públicos, precisamente busca maximizar el componente de bien público de los bienes patrimoniales. La mera puesta a disposición para uso público de un bien del patrimonio cultural permite su consumo público, es decir, no excluyente, por parte de una gran comunidad de personas”.

Este extracto de la autora mencionada, identifica de manera clara el objetivo de esta investigación por lo cual sería reiterado indicar lo fundamental de la definición de patrimonio histórico cultural.

Al hablar de la disponibilidad de los elementos patrimoniales para uso público, la autora hace referencia a un posible uso turístico, ya que estos elementos al estar disponibles para la población, pueden generar tanto interés de conocimiento como de investigación y de esta manera fomentar el turismo, atrayendo visitantes que se interesen por este elemento patrimonializado, solo por el hecho de llevar este título.

VALORIZACION DE PATRIMONIO

“La revalorización del patrimonio debe ser entendida como el proceso de conversión del bien patrimonial en producto patrimonial, desde la esfera de la potencialidad a la esfera de la productividad. Así pues, se puede considerar que el territorio y su patrimonio se convierten en el contenido de la interpretación. Aún cuando existe un público turístico, la interpretación del territorio se dirige fundamentalmente a la población local, puesto que es ésta la que activamente lo sustenta y se beneficia, y por lo tanto importan sus necesidades y demandas.



La musealización del territorio, por lo tanto, puede ser entendida como revitalizadora puesto que genera reacciones sociales de concientización y respeto por el patrimonio que aseguran su continuidad. La participación comunitaria es fundamental para la articulación del patrimonio en una oferta de servicios de ocio y cultura que tiene que contar necesariamente con el apoyo de la administración local y debe estar abierta a la iniciativa de los agentes económicos, las entidades asociativas, etc.”. (Castells, 2001).

Según Krebs Schmidt (s.f.) “el patrimonio se valoriza por el aumento del ingreso medio mundial, el incremento del turismo y la globalización ya que los mismos provocan una mayor valoración del pasado y una creciente necesidad de proteger las individualidades de cada cultura”. Considera que se observa una conciencia progresiva en las sociedades respecto de la necesidad de desarrollar políticas más eficientes para proteger el patrimonio cultural y que para el diseño de estas políticas se requiere conocer el funcionamiento del mercado de bienes de patrimonio cultural. El mismo abarca los siguientes conceptos:

- Consumo: entendemos el consumo de bienes culturales tangibles en un sentido muy amplio: el uso y goce de los bienes culturales por individuos o comunidades, su puesta a disposición para la investigación científica y su utilización como insumo para la educación y cultura.
- Disponibilidad: los bienes culturales están disponibles para el consumo individual o social, después de que han sido el objeto de una actividad de rescate y restauración y de su puesta a disposición para la apreciación o la investigación. Estos bienes no están disponibles porque no han sido descubiertos aún, no son valorados por las generaciones presentes o se encuentran en sitios o depósitos públicos cerrados al consumo individual o comunitario.
- Lo público y lo privado: el consumo público de bienes culturales con a lo menos un componente de bien público es realizado por un gran número de individuos en forma relativamente simultánea sin rivalidad o exclusión plenas.
 - Los bienes de patrimonio cultural corresponden a bienes con un componente importante de bien público, porque su consumo (uso y goce) por parte de un individuo no excluye o impide el consumo de otro.
- Consumo conjunto: otra característica de muchos bienes de patrimonio cultural es que su valor privado o social es incrementado si su uso y goce se realizan en conjunto con otros bienes culturales que les son afines espacial o temporalmente, por correspondencia territorial, histórica o física.

Existen también metodologías de valoración para otorgarle un valor más preciso al patrimonio:

- El valor de opción de un bien cultural refleja la utilidad asignada al poder ejercer una opción futura de consumo o investigación.
- El valor de herencia constituye la satisfacción de uso y goce de bienes culturales por parte de generaciones futuras.
- El valor de existencia refleja la satisfacción que derivan las generaciones presentes al saber que el bien cultural existe, aunque no hagan uso de él.



Finalmente, *“existen políticas de protección las cuales los países industriales han aplicado a través de una amplia gama de políticas públicas, las que pueden considerarse relativamente eficaces para el desarrollo y la protección del patrimonio nacional”*. (Krebs Schmidt, s.f.).

Los conceptos explicados anteriormente son aquellos que se utilizarán a lo largo de la investigación para demostrar el valor que este proyecto tiene para el fomento turístico de la localidad y la valoración que la sociedad pudiera darle sintiendo una identificación con los productos patrimoniales valorizados.

Para complementar la información anterior se brinda la opinión de la autora Castells (2001), quien indica que *“el patrimonio ha derivado en los últimos tiempos en testimonio, comunicación y elemento identitario cuando el producto ve sometido a la dinámica propia de los nuevos hábitos de consumo, de ocio y de entretenimiento. El mismo está consiguiendo posicionarse como una pieza clave en las actuaciones estratégicas de desarrollo territorial, apoyo al crecimiento económico y la mejora de la calidad de vida de una comunidad. Se busca considerar al patrimonio como un bien de uso social, se vincule a políticas de desarrollo territorial sostenible y se organice a partir de productos patrimoniales viables. De acuerdo con esta dinámica, al ofrecerse como un sólido producto turístico, el patrimonio se consolida como fuente de riqueza y factor de desarrollo local”*.

Para la realización de este planteamiento, ella explica que se hace necesaria la búsqueda de mecanismos para que este creciente interés de la sociedad hacia la comprensión del significado de los restos materiales de su pasado, sirva a la vez para el disfrute, la educación y el ocio así como la salvaguarda del patrimonio. Uno puede hablar de producto patrimonial en cuanto un bien patrimonial se proteja para evitar su destrucción y pueda ser consumido.

Una vez detectada la necesidad de revalorizar el patrimonio, Castells (2001) indica que *“el patrimonio es un bien potencialmente productivo; únicamente necesita una gestión adecuada que lo acerque a la sociedad, de por sí interesada por el producto, ya que carece de una adecuada presentación. Tan sólo buscando un equilibrio sostenible entre rendimiento económico, uso colectivo y defensa de los bienes culturales podremos preservar un patrimonio tan amplio como frágil. El patrimonio necesita una política gestora particular y explícita que responda a necesidades concretas y busque la dinamización de su potencial”*.

Una vez definidos los elementos se explica que *“la interpretación de este patrimonio seleccionado, no puede ser entendida como un simple ejercicio de presentación del patrimonio sino que, mediante un determinado discurso comunicativo y un sistema de presentación y gestión de los recursos, es a la vez comunicación y explotación. Por lo que, la interpretación del patrimonio debe consensuar: la democratización de los bienes culturales, la demanda y consumo del pasado como producto turístico y la necesidad de proteger y conservar la herencia cultural”*.



Por una parte, el patrimonio puede servir de refuerzo identitario de la comunidad, cohesionando sus habitantes en base a una memoria histórica colectiva y la consciencia de pertenecer a un territorio que reconocen como propio. La recuperación del patrimonio, con su puesta en valor y su proyección social significa, para el ciudadano, la recuperación de valores que le son propios, que configuran sus señas de identidad, y en los cuales tal vez antes no había reparado. Estos valores no responden a conceptos meramente subjetivos como antigüedad o belleza, sino a aspectos sociales y económicos, costumbres, tradiciones y mentalidad, que enlazan pasado y presente y por lo tanto hablan de la propia identidad.

Un proyecto de revalorización del patrimonio puede despertar la conciencia social sobre la importancia de su protección y conservación para beneficio de la comunidad. Evidentemente es necesario el conocimiento para que el ciudadano pueda valorar, respetar y disfrutar su patrimonio.

El patrimonio puede servir también como instrumento para el desarrollo de una política cultural de calidad más allá de los productos puramente lúdicos, de consumo inmediato o ajenos a la propia identidad: puede formar parte de la oferta cultural desde una perspectiva pedagógica, lúdica o estética. Esta oferta debe ser variada, coherente e integrada en su marco territorial, y debe prever la participación del tejido social correspondiente y la colaboración de otras instituciones sociales, culturales y científicas locales.

Es evidente que no se pueden plantear programas de revalorización del patrimonio en busca del beneficio pero sí es posible que una parte cada vez mayor del presupuesto se genere por el propio patrimonio. La rentabilidad inmediata viene dada por una mejora de la gestión, de la utilización del espacio por visitante y un menor impacto sobre el recurso patrimonial (descenso del vandalismo, concientización y mejores actitudes durante la visita). Si bien una parte de los gastos puede sustentarse en políticas de apoyo público o sponsors privados, también se puede recurrir a la autofinanciación". (Castells, 2001).

En síntesis, el patrimonio puede utilizarse con objetivos diversos tanto para afianzar la identidad como para dar a conocer la historia de una comunidad, con métodos que permitan abordarlo desde lo lúdico, la interpretación o la educación, pero que tengan como fin último su protección y conservación mediante una gestión consensuada entre los actores intervinientes.

IMPACTOS DEL TURISMO EN LA COMUNIDAD ANTE VALORIZACION DE PATRIMONIO

Algo de fundamental importancia para el desarrollo de esta investigación serán los impactos tanto positivos como negativos que la implementación de este circuito pueda



tener en la sociedad y en el ambiente ya que es imposible desvincular un monumento o un sitio arqueológico de su entorno, del asentamiento donde se ubica y de la sociedad que lo contiene. Por ello se detallan los impactos negativos turísticos que pueden generarse según el tema:

- Contaminación arquitectónica: a menudo se ha fracasado al querer integrar la infraestructura de sitios o de lugares turísticos con las características del medio natural, provocándose así choques entre el medioambiente construido y el propio de la zona.
- Pérdida de calidad paisajística por urbanización: la ubicación y el tipo de organización de la urbanización de un centro turístico responde a los diferentes paisajes. Esto varía si se trata de ambientes costeros, a lo largo de valles y rutas escénicas o en áreas de tierra interior, no obstante esto es muchas veces alterado o modificado llegando a producir saturación por sobre carga de infraestructuras y desequilibrio, sobre todo en la imagen.
- Sobrecarga en la infraestructura: se manifiesta cuando la intensidad de las visitas supera la capacidad de la infraestructura prevista. Esto a su vez trae aparejado contaminación y posibles consecuencias en la salud.
- Segregación de residentes locales: la separación espacial de las áreas turísticas del resto del centro turístico o en los alrededores del campo conlleva, en ocasiones, una segregación social.
- Congestión de tráfico: esto ha surgido como una de las consecuencias más significativas del desarrollo de algunos centros turísticos. El incremento de dicha congestión y sobrecarga de tráfico trae consigo problemáticas asociadas al acceso y número de los estacionamientos, entre otros.
- Descargas residuales: El equipamiento hotelero y los servicios de apoyo, así como las residencias privadas, son las principales fuentes de descargas residuales en muchos de los desarrollos turísticos. Detrás de esto se identifica la presencia de una sociedad que usando los recursos del entorno como atractivo, les otorga además la categoría de receptor de sus propios desechos. Los residuos pueden afectar el patrimonio histórico cultural en forma indirecta (por ejemplo: contaminación visual, olores, etc.).

Otro elemento a tener en cuenta a la hora de valorizar un circuito es la influencia que el mismo puede tener con respecto al turismo, ya que esto depende, entre otras cosas de los ámbitos y jurisdicciones que existen sobre los elementos del circuito, de la intensidad de su uso, de la categoría y jerarquía del atractivo, de la capacidad de carga del mismo, de su comercialización excesiva, del comportamiento de la población local y de los visitantes, entre otros. (Fernández y Guzmán, 2001).

Por otro lado se puntualizan los impactos positivos que la patrimonialización puede traer aparejada para la sociedad y el ambiente:

- Revalorización del patrimonio
- Creación de infraestructuras y de servicios de proximidad
- Aumento de la calidad de los servicios de conservación del entorno
- Valorización de los paisajes y mejora de su conservación y recuperación



- Sensibilización de la población local y empresarios con el medio ambiente y vinculación con los productos turísticos.
- Generación de nuevas fuentes de ingresos y de empleo para los habitantes locales. Formación de la ciudadanía y mejora de la educación ambiental. (García Saavedra, 2008).

Todos estos impactos suelen analizarse en profundidad al momento de la implementación de un proyecto, ya que de esto dependerá la aceptación de los potenciales visitantes y por consiguiente del éxito como producto turístico.

LA CULTURA COMO RECURSO TURISTICO

Otros conceptos a desarrollar son los de cultura e identidad. Los mismos están estrechamente interrelacionados. La identidad no es más que el lado subjetivo de la cultura, la cultura interiorizada en forma específica, distintiva y contrastiva por los actores sociales en relación con otros actores. Se desarrollan estos conceptos ya que se busca la valorización a través de una identificación de la población local con los elementos incluidos en el circuito ya que los mismos deberían formar parte de la cultura y desarrollo cotidiano de la ciudad. Las identidades se construyen a partir de la apropiación, por parte de los actores sociales, en este caso la población, de determinados repertorios culturales.

La identidad se predica en sentido propio solamente de sujetos individuales dotados de conciencia, memoria y psicología propia, y solo por analogía de los actores colectivos, en el caso urbano, los vecindarios, los barrios, los municipios y la ciudad en su conjunto. En este caso se tomará la identidad predicada en sentido colectivo buscando que la sociedad se identifique con una parte de la historia que dio comienzo al desarrollo de la ciudad.

Según Giménez (2002) la teoría de la identidad se inscribe dentro de una teoría de los actores sociales y los parámetros fundamentales que definen a un actor social son:

- Todo actor ocupa siempre una o varias posiciones en la estructura social. Los actores son indisociables de las estructuras y siempre deben ser estudiados como “actores insertos en sistemas”.
- Ningún actor se concibe sino en interacción con otros, sea en términos inmediatos o a distancia.
- Todo actor social está dotado de alguna forma de poder, en el sentido de que dispone siempre de algún tipo de recursos que le permite establecer objetivos y movilizar los medios para alcanzarlos.
- Todo actor social está dotado de una identidad. Está en la imagen distintiva que tiene de sí mismo el actor social en relación con otros.
- En estrecha relación con su identidad, todo actor social tiene también un proyecto, es decir, algún prospecto para el futuro.



- Todo actor social se encuentra en constante proceso de socialización y aprendizaje, lo cual quiere decir que está haciéndose siempre y nunca termina de configurarse definitivamente.

Para realizar una pequeña evaluación de la cultura utilizada como recurso turístico, se presentan tres definiciones del término cultura.

- a. Eagleton (2001) indica que *“la cultura es el conjunto de valores, costumbres, creencias y prácticas que constituyen la forma de vida de un grupo específico”*
- b. La segunda definición tomada explica a la cultura tomando como centro al ser humano e indica que *“se puede denominar como cultura al modo de vida, historia, lengua, prácticas, códigos, reglas y normas, religión, modas, música, literatura, gastronomía, ceremonias, arte, invenciones, tecnología, etc. de una comunidad o grupo social en un determinado momento histórico”*.¹
- c. Finalmente se toma una definición de Harris (2011) que se refiere a la cultura de la siguiente manera *“La cultura en su sentido etnográfico, es ese todo complejo que comprende conocimientos, creencias, arte, moral, derecho, costumbres y cualesquiera otras capacidades y hábitos adquiridos por el hombre en tanto que miembro de la sociedad.”*

Todas estas definiciones hacen referencia a la cultura y son aplicables al turismo. Si tomamos a la cultura como recurso turístico, estamos utilizando las costumbres y prácticas sociales que los individuos realizan para el fomento turístico y si observamos la definición de turismo, esto es así.

Las costumbres y prácticas sociales, así como religión, gastronomía, tecnología, suelen ser atractivas para visitantes que llegan a un lugar donde se realizan y les son desconocidas, ya que en su lugar de origen no son habituales. Por ejemplo, un visitante del sur de Argentina llega al norte del país, Salta y Jujuy por ejemplo, en donde se realiza el culto a la “Pachamama”, probablemente este turista hasta desconozca el uso del término y, para los locales forma parte de su vida cotidiana y es un rito que realizan una vez al año, todos los años. En este caso puntual, las costumbres de los ciudadanos del norte, le es llamativa y es un atractivo que le generó motivaciones para dirigirse hacia el lugar realizando actividades turísticas y teniendo esta costumbre como una de estas actividades.

Por lo que como conclusión, la cultura es un recurso que el turismo utiliza como propio, para realizar todas las actividades que tienen que ver con el mismo.

DISEÑO Y DESCRIPCIÓN DE UN CIRCUITO TURÍSTICO

“El circuito es la base para la producción de visitas guiadas, rutas y paquetes turísticos. Desde el programa simple como puede ser una visita guiada a un museo, hasta los

¹ www.quees.la



complejos paquetes temáticos o especializados brinda el armazón físico sobre el cual se van a ir incorporando servicios y actividades". Esta es la definición que brinda la autora Chan (2005), a través de la cual describe lo que es un circuito turístico y agrega luego que el mismo se compone de cuatro elementos los cuales son: un espacio concreto, un patrimonio natural o cultural, una temática (cuando el circuito sea de tipo especializado) y la capacidad de innovación.

En cuanto al espacio o territorio, la autora indica que el circuito puede ser tanto local como regional según sea el tamaño de territorio que abarque. Se considera local cuando se da en una ciudad o localidad, y será regional cuando abarque más de una localidad. Por ejemplo, una visita guiada por un barrio o un "city tour" son considerados circuitos locales, mientras que un circuito a través de un paquete armado por el norte del país es considerado un circuito regional.

Chan (2005) dice que los circuitos turísticos pueden ser generales o temáticos. Son generales cuando en su transcurso se desarrollan distintos temas brindando al visitante un panorama global sobre el lugar visitado. Son temáticos cuando en su transcurso se desarrollan solo temas específicos lo que implica un mayor nivel de profundidad y especialización.

El punto en el cual se basará el circuito elegido para definir el tamaño será la temática que abordará el mismo, ya que existen otras maneras de definir su tamaño. La elección de una temática específica como eje para diagramar un circuito limitará el espacio que se relacione con ella, por ejemplo, en este caso se diseña un circuito con temática ferroviaria y el mismo abarcará todos los lugares de la ciudad en donde se realizó este tipo de actividad.

"Los atractivos son bienes o manifestaciones con capacidad de motivar o inducir el viaje o, lo que es lo mismo, el desplazamiento de personas desde su lugar de residencia habitual o temporaria al espacio donde está emplazado el bien o manifestación en cuestión". (Chan, 2005). Esta definición de atractivo va de la mano con la definición de turismo, ya que la misma abarca los motivos de viaje o movimiento de personas fuera de su residencia habitual, y uno de estos motivos puede ser el de la visita a atractivos que se encuentren en los circuitos antes mencionados.

"A los atractivos se los considerará centrales, complementarios o de entorno en función de tres parámetros: el tipo de atractivo, su relevancia y su localización. Son atractivos centrales aquellos que tienen relación directa con el tema planteado. Son atractivos complementarios aquellos cuya relación con el tema es indirecta pero que por su proximidad o significado complementan el atractivo central. Finalmente, son de entorno, aquellos paisajes, vistas o puntos panorámicos situados en las cercanías del atractivo central". (Chan, 2005).

Los términos tratados hacen referencia a las características que debe poseer un circuito a la hora de insertarlo en la localidad, para su posterior goce. En este caso, el atractivo debe ser tomado en cuenta como fundamental, ya que como lo indica su nombre es para que los visitantes se dirijan al lugar.



Para generarle una protección al atractivo antes nombrado se busca en general y si forma parte de la historia de la localidad (como es el caso a tratar), su patrimonialización. Este término se utiliza para indicar básicamente la protección del atractivo, es decir, que no se pueda dañar, mover, ni descartar ya que forma parte del acervo patrimonial del lugar donde se encuentra.

En las localidades en general y en las pequeñas en particular, es importante la diversificación de ofertas culturales para la protección del patrimonio local, y para un aumento de la oferta turística. Los turistas que realizan viajes de tipo histórico cultural (es decir, no solo de sol y playa) suelen buscar ciudades con atractivos definidos y con la protección adecuada como impulsor de su viaje; los mismos focalizan como atractor central aquellas ciudades que desarrollen sus atractivos y les otorguen protección.

Para cerrar el capítulo, es importante el rescate de lo identitario en las localidades. Cabe destacar que en muchos casos de pequeñas localidades, los primeros pobladores (o pioneros) sienten enorme orgullo al explicar cómo, lo que hoy es una ciudad y comenzó como pueblo, se fue formando gracias al trabajo de unos pocos y, les genera dolor y hasta indignación ver como los vestigios de historia que quedan luego de muchos años, van desapareciendo para dar paso a ciudades más modernas y globalizadas. Por lo que suelen ser ellos los que pelean para que su identidad y su historia sean protegidas y conocidas por las personas que acuden a sus ciudades, los turistas.



CAPITULO 3 TURISMO HISTORICO EN RIO GALLEGOS

Río Gallegos es una ciudad argentina, capital de la Provincia de Santa Cruz. Ubicada en la desembocadura del río Gallegos, en el departamento Güer Aike, es la ciudad más poblada de la provincia con 95 796 habitantes (INDEC, 2010). Se ubica sobre la Ruta Nacional n°3, en los 51°38' de latitud sur y 69°12' de longitud oeste y a 2636 kilómetros de Buenos Aires. (Cuadro N°2).

Cuadro N° 2: Distancias relevantes desde Río Gallegos

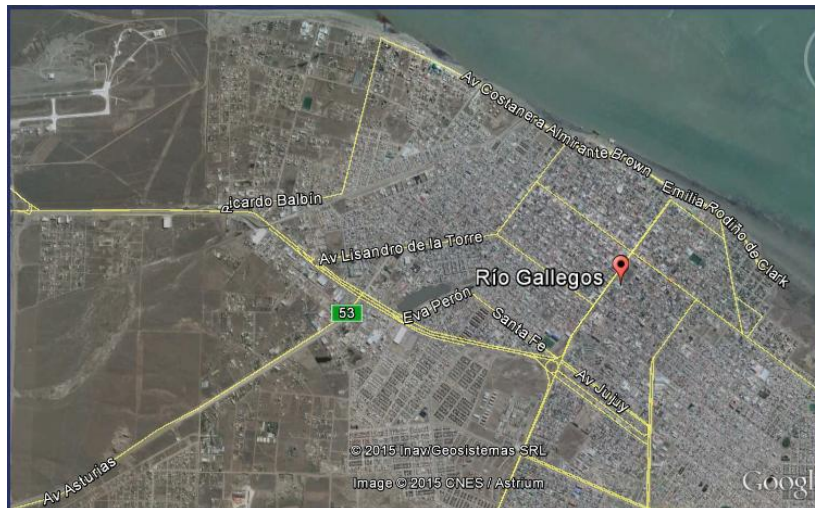
DISTANCIAS	RIO GALLEGOS
USHUAIA	594Km
EL CALAFATE	305Km
PTO. MADRYN	1215Km
S.C. BARILOCHE	1602Km
LAS GRUTAS	1488Km
BUENOS AIRES	2635Km
CORDOBA	2635Km
SANTA FE	2845Km
SALTA	3532Km
PTO. IGUAZU	3824Km

Fuente: Elaboración Propia en base a Ruta 0.

La Ciudad de Río Gallegos se divide en 51 barrios (Figura N°2) que se distribuyen en distintos sectores irregulares, entre estos barrios se establecen asentamientos precarios e incipientes que ya han sido incorporados al ejido urbano en 2013, tales como el Bo. San Benito y Bicentenario que se encuentran a más de 5km del casco urbano y se puede llegar a estos por la AU 17 de Octubre y la RP 53.



Figura N°2: Río Gallegos - Vista Aérea



Fuente: Google Earth

Es considerada como una de las ciudades de más avance y más crecimiento en distintos aspectos a nivel nacional. En cuanto a urbanidad, el centro de la ciudad se encuentra formado por distintos edificios, sedes públicas, negocios, supermercados, bancos, galerías, etc.

La principal arteria de la ciudad es la "Avenida Doctor Néstor Carlos Kirchner" que recorre unos 2,9 kilómetros del casco urbano, atravesando el centro económico-comercial de la ciudad. Su nombre homenajea al ex-presidente nacional Néstor Kirchner, nacido y sepultado en la ciudad.

A través del tiempo la ciudad ha ido aumentando considerablemente su población, su desarrollo y su economía social. Para el último censo se confirmó que 95.796 personas vivían en Río Gallegos, mostrando un gran avance en cuanto a los 79.144 del censo del 2001. Así se ubicaría en el 5° puesto en la Región de la Patagonia, detrás de Neuquén, San Carlos de Bariloche, Comodoro Rivadavia y Trelew.

La ciudad cuenta con una extensa red de carreteras secundarias y terciarias, las rutas que circulan por el ejido municipal son:

- Autovía 17 de Octubre
- Ruta Nacional 3
- Ruta Nacional 40
- Ruta Provincial 53

La ciudad posee 4 líneas de transporte urbano, que cubren parcialmente la ciudad y periferia; el servicio es operado por Empresa Línea Siete, subsidiaria de Autobuses Santa Fe.



Es sede principal de la Universidad Nacional de la Patagonia Austral y tiene una facultad regional de la UTN. Rio Gallegos posee una importante infraestructura de colegios, teniendo 6 escuelas especiales y laborales, 20 de tipo E.P.P., 13 de tipo polimodal, 2 escuelas técnicas y 14 jardines de infantes.

Rio Gallegos se apoya en la inmensa meseta patagónica, surcada por valles transversales de oeste a este, y se encuentra a orillas del río del mismo nombre. En ese punto, el terreno desciende hacia el Mar Argentino en forma escalonada y remata en el puerto poco antes de la desembocadura.

En Rio Gallegos el clima es frío y seco con temperaturas bajo cero en invierno (Figura N°3), vientos muy fuertes en primavera y agradable en pleno verano, con luz solar hasta bien entrada la noche.

Los ríos Penitentes y Rubens llegan desde territorio chileno y al unirse forman el río Gallegos, cuyas orillas son irregulares, con barrancos en algunos sitios y playas en otros. Aguas tranquilas y fuerte correntada se suceden hasta llegar al océano Atlántico. Esto da lugar a sectores muy buenos para la práctica de la pesca deportiva, con la que se obtienen especies de truchas y fontinalis. Existen guías especializados que orientan a los pescadores en cuanto a la reglamentación vigente, las zonas vedadas y las de buena pesca.²

Figura N°3: Escudo de Rio Gallegos en Invierno



Fuente: Municipalidad de Rio Gallegos

² www.welcomeargentina.com/riogallegos

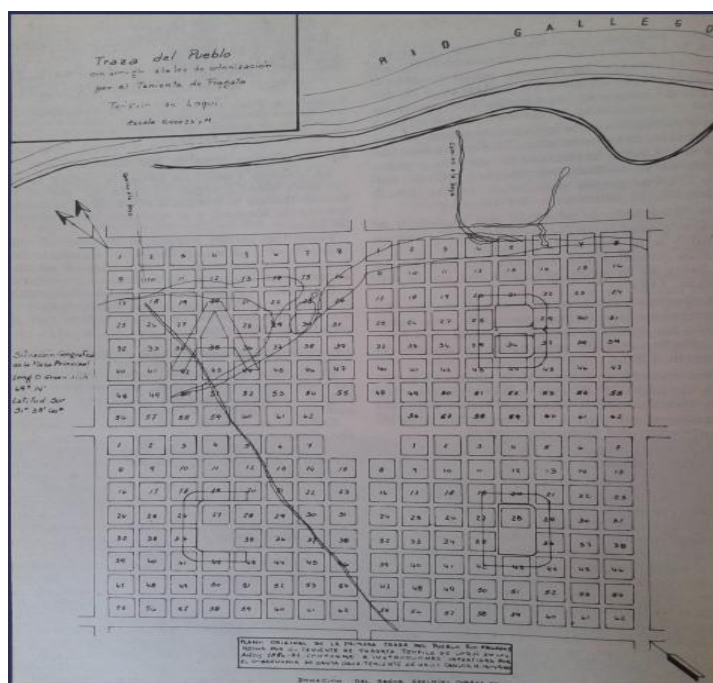


RESEÑA HISTORICA. LOS COMIENZOS DE RIO GALLEGOS.

“El Gobierno Nacional, convencido de la necesidad de preservar la soberanía en las costas patagónicas, designa al Vapor Villarino³ al mando del Capitán Federico Sphur, para que realice el viaje regular entre Buenos Aires y los puertos de la Patagonia.”

Río Gallegos nace al instalarse la Sub Prefectura Marítima (Figura N°4), el 19 de diciembre de 1885. *“Su destino era al parecer muy modesto, en el aspecto material, pero de denso contenido por su finalidad: “Ejercer dominio permanente, directo y categórico sobre el extremo continental del país, en el marco de la defensa de la Soberanía”. ”*

Figura N°4: Primer Plano de Río Gallegos⁴



Fuente: Libro Centenario de Río Gallegos

“En el año 1888 el entonces Gobernador Don Ramón Lista decide trasladar la Capital del Territorio de Santa Cruz (que funcionaba en la actual localidad de Puerto Santa Cruz) a Río Gallegos. Este acto tuvo ratificación oficial el 19 de mayo de 1904, fecha en que el Poder Ejecutivo promulgó el Decreto correspondiente”. (Godoy Manríquez, 2000)

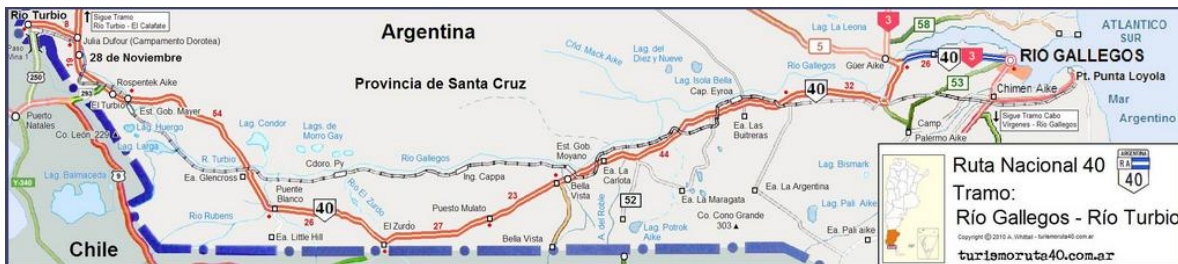
³ El vapor *Villarino* fue un buque de vapor que sirvió como transporte armado en la Armada Argentina. Fue el primer buque de guerra de esa armada trasladado con mandos y tripulación argentina desde Europa (donde fue construido). En su viaje inaugural condujo los restos del general José de San Martín y hasta su naufragio cumplió un destacado servicio en apoyo de la exploración y colonización de la Patagonia Argentina.

⁴ Plano original de la primera traza del pueblo Río Gallegos hecha por el teniente fragata Teófilo de Loqui en los años 1886-87, conforme a las instrucciones impartidas por el ex gobernador de Santa Cruz teniente de navío Carlos M. Moyano.



La historia de la ciudad y la provincia continúa y es así como a mediados de siglo surge una empresa para el desarrollo económico. “Comenzando la Segunda Guerra Mundial, la Argentina se encontró de pronto desabastecida de carbón, un producto entonces importado del que dependía la generación eléctrica, los ferrocarriles (Figura N°5), las acerías y la mayor parte de las industrias por lo que el 27 de mayo de 1941, por resolución de YPF (Yacimientos Petrolíferos Fiscales), se forma la “División de Carbón Mineral”, del Departamento Exploración que luego devendría en otra empresa estatal y estratégica: YCF (Yacimientos Carboníferos Fiscales)”.

Figura N°5: Mapa Ramal Ferro Industrial Río Gallegos-Río Turbio



Estaciones
Primero llevaron el nombre de estancias próximas, luego se las bautizó con el nombre de personalidades de la región sur de la Patagonia (entre paréntesis el nombre original)
Río Gallegos
Piedrabuena (Palermo Aike)
Capitán Eyroa (Las Buitreras)
Gobernador Moyano, parada intermedia activa (Bella Vista)
Ingeniero Cappa (La Sofía)
Comodoro Py (El Zurdo)
Nicolás Kronlund (Glen Cross)
Gobernador Lista (Kilómetro 201)
Gobernador Mayer (Turbio Viejo)
Julia Dufour (La Dorotea)
Río Turbio
Yacimiento

Fuente: Turismo Ruta 40⁵

“En el año 1942, técnicos de la División Carbón Mineral de Yacimientos Petrolíferos Fiscales, realizaron ciertos estudios en Río Turbio sobre las características geológico-mineras del depósito. Como consecuencia de estos estudios, en el yacimiento fueron descubiertos dos mantos, separados por un banco de estéril de unos 50 metros aproximadamente. De dichos mantos, el inferior es el que posee condiciones más favorables. Durante este período también se llevaron a cabo algunas labores mineras y se abrieron galerías; no obstante no pudo determinarse la importancia real del yacimiento”. (Secretaría de Energía de la República Argentina, 2003).

⁵ <http://www.turismoruta40.com.ar/tren-ferro-industrial.html>



Figura N° 6: Noticia Instalaciones YCF



Yacimientos Carboníferos Fiscales dispone de un muelle y cinta transportadora en la ría de Río Gallegos, donde cargan los buques de su propia flota y los contratados, el carbón procedente de Río Turbio.

Fuente: Libro Centenario Río Gallegos

“En 1943, por el decreto N° 12.648, se creó la Dirección Nacional de Energía. Dos años más tarde se dictó su Estatuto Orgánico, dando origen a la Dirección General de Combustibles Sólidos y Minerales. En una primera etapa se realizó la apertura de la llamada Mina 1 (Figura N°7), en Yacimiento Río Turbio, la cual se caracterizó por la exploración geológica y los primeros trabajos de extracción con técnicas manuales. Desde allí, el carbón era cargado en camiones para ser llevado a Río Gallegos.”

Figura N°7: Entrada en Mina 1. Río Turbio



Fuente: www.ycrt.gov.ar

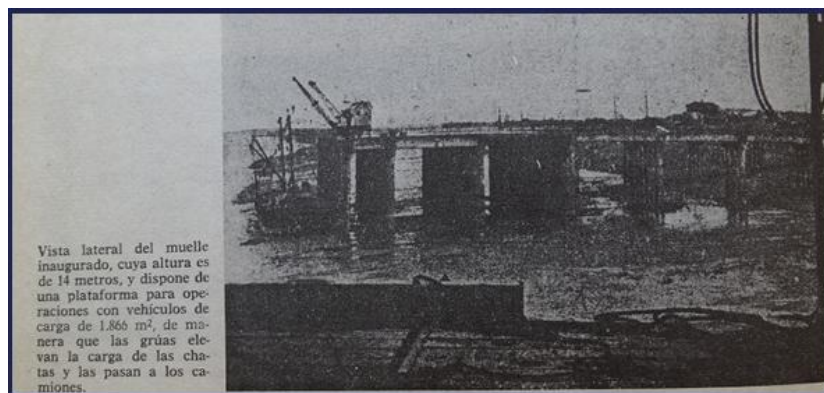
El traslado del carbón hasta el puerto que lo llevaba a los centros de consumo fue un problema fundamental que debió ser resuelto a poco tiempo de iniciada la explotación, iniciándose los estudios para la construcción de una vía férrea que permitiera la salida a un puerto Atlántico. Eventualmente se creyó resolverlo con la habilitación de una ruta mejorada, sobre la que se echaron a circular varios camiones a vapor, que en viaje entre el Turbio y el puerto de Río Gallegos (Figura N°6) consumían casi dos terceras partes del carbón que cargaban, y en invierno perdían muchas jornadas por la nieve que bloqueaba el camino. Además los camiones, no tenían gran capacidad de carga por lo que resultaba



un sistema muy costoso. Desde el principio se plantearon dos posibilidades: utilizar el puerto de Río Gallegos o el de Puerto Santa Cruz.

La elección del puerto significó un debate que se reavivó a fines de la década del 50 cuando se planteó la insuficiencia y los problemas del puerto de Río Gallegos y la conveniencia de extenderlo hasta Punta Loyola. Puerto Santa Cruz contaba con mejores condiciones operativas, aunque requería un incremento de 100km de vía con respecto a Río Gallegos y las pendientes eran mayores. Por otra parte su trazado permitía cruzar en diagonal parte de la provincia, lo que podría favorecer regiones laneras y se argumentaba que la mayor distancia entre la región minera y el Puerto de Santa Cruz quedaría ampliamente compensada con el menor recorrido de las naves y el gran ahorro de tiempo.

Figura N°8: Inauguración del Puerto de Río Gallegos



Fuente: Libro Centenario de Río Gallegos

El puerto de Río Gallegos (Figura N°8) tenía el problema de amplitud de mareas⁶, de las mayores del mundo, lo que dificultaba la operatividad de los buques que debían esperar mareas altas para atracar y el recorrido del tren, de 258km, era paralelo a la ruta. Si bien la comisión analizó el tema y consideró la conveniencia de usar Puerto Santa Cruz, razones presupuestarias llevaron a definir la construcción de un ferrocarril de trocha angosta por el tramo más corto. (Figura N°9). Se utilizó para su construcción, material en desuso como vías, rieles y durmientes que fueron aprovechados; también se construyó un puente de 70m de luz sobre el río Gallegos, un movimiento de tierra de 2 millones de m³, se montaron campamentos, talleres, alojamientos, etc. y, en un plazo inferior a un año, el 24 de mayo de 1951, se procedió a la inauguración provisional del ferrocarril". (Godoy Manríquez, 2000).

⁶ Amplitud de Mareas: Diferencia entre la altura de pleamar (marea más alta) y bajamar (marea más baja).



Figura N°9: Posibilidades de construcción de tren



Fuente: Elaboración propia en base a Mapa de Santa Cruz.

Continuando con la crónica, Godoy Manríquez (2000) hace referencia a que “Para realizar las construcciones de playa de carga, descarga y almacenaje, y viviendas para el personal, se expropiaron los terrenos necesarios. Inicialmente, se construyó un muelle de madera provisorio con sus instalaciones mecánicas, que fue ampliado y mejorado concluyendo las obras en 1956. El mismo disponía de dos grúas con una capacidad total de trece toneladas. También en Río Gallegos estaban: La Planta de Almacenaje de Carbón, la playa Ferroviaria para la recepción, descarga y formación de trenes, vuelca vagones, el depósito de locomotoras y los talleres de reparación”.

“El 6 de agosto de 1958, mediante el decreto presidencial N° 3.686, se creó la empresa Yacimientos Carboníferos Fiscales, sustituyendo a “Combustibles Sólidos Minerales”, la que hasta ese momento se había encargado de la explotación a pequeña escala.

Sin embargo, la necesidad de incrementar los volúmenes de producción por la creciente demanda de carbón, llevaron a plantear, ya en 1959, la posibilidad de extender el trazado 30km hasta Punta Loyola. De este modo se trataba de resolver el problema del puerto de Río Gallegos, donde quedaban los barcos apoyados en el lecho en bajamar, imposibilitando que operaran embarcaciones de mayor capacidad. Esta solución demoraría más de 20 años; en 1984 se habilitó el muelle Presidente Illia, para la salida de petróleo, y posteriormente se desvió el ferrocarril para permitir la salida de carbón por ese puerto.

Por lo que, en la actualidad el ramal se desvía en la zona de Palermo Aike, continuando hasta el puerto de aguas profundas de Punta Loyola “Presidente Illia”, donde se realizan las tareas de almacenaje y carga de carbón en los buques. La vía posee una trocha de 0,75 centímetros y arranca a 250 metros sobre el nivel del mar. La locomotora, que se



utilizaba anteriormente era de tipo “Santa Fe”⁷, arrastraba 50 vagones con carbón y un total de 1300 toneladas brutas; eran 600 metros de tren, coronados por el vagón “Colero” pintado de vivos colores, que corría muchas veces con temperaturas de más de 30° bajo cero o con vientos de hasta 200km por hora”.

Frente al estuario del río Gallegos quedan hoy los vestigios de lo que fue la playa de trenes: el ramal Ferroindustrial Río Turbio, que unía a esa ciudad con Río Gallegos, fue inaugurado el 25 de mayo de 1951. Yacimientos Carboníferos Fiscales y su actual concesionario YCRT (Yacimientos Carboníferos Río Turbio) lo utilizaba para el transporte de carbón desde la cuenca, trasladando a esa el material necesario para la explotación minera.

El carbón es una de las materias primas de mayor cotización porque es insustituible en muchos procesos y porque los constantes avances tecnológicos presentan nuevas y prometedoras posibilidades para el bienestar de los pueblos. En la década del 50, el mundo se inicia bajo el signo del carbón. La tarea de Yacimientos Carboníferos Fiscales representa una alta responsabilidad respecto a la política de abastecimiento y provisiones, que la arraigan en el proceso y desarrollo del país.

“Otro movimiento del ferrocarril fue el Ex Frigorífico Swift: para 1899 se inicio la instalación de la grasería La Blanca, que fue la base de la Compañía Swift ⁸de La Plata. Este frigorífico levanta sus instalaciones junto a las existentes de una compañía anterior y las de la desaparecida Grasería, uniendo toda su infraestructura con un muelle de cargas en la ría, al que se accedía por una línea férrea. En épocas de plena faena llego a ocupar más de 400 personas y en él se procesaban productos ovinos perfectamente diferenciados, que eran exportados a Europa. Los buques fletados desde Inglaterra traían carbón y regresaban con carne enfriada y subproductos ovinos envasados. Al principio, año tras año, el personal para la faena era traído desde La Plata, muchos de ellos se afincaron en Río Gallegos para siempre. Fue, indudablemente, un factor de progreso hasta que el modernismo exigió otras variantes en materia frigorífica, hubo merma en la producción, sus instalaciones se cerraron, sus máquinas cesaron de trabajar, frenadas por el remate a principios de la década del 70”. (Godoy Manríquez, 2000)

Esta reseña histórica muestra los comienzos de la ciudad capital y su desarrollo económico, en el cual no quedan dudas que un gran impulsor del crecimiento poblacional fueron estas dos grandes empresas (YCF y el frigorífico Swift) que se instalaron en la

⁷ Locomotora a vapor.

⁸ **Swift Armour S.A.:** es una empresa frigorífica en Argentina, subsidiaria de JBS S.A. de Brasil, que se dedica a la producción y envasado de carnes cocidas congeladas, crudas y enlatadas, así como a la producción de fiambres, hamburguesas y salchichas. Luego de que la compañía fuera adquirida por Campbell Soup Co. amplió su actividad a los caldos y extractos. En 2005 Swift & Company fue adquirida por JBS. La subsidiaria argentina actualmente opera 5 plantas industriales ubicadas en Rosario, San José, Pontevedra, Berazategui, y una pequeña planta de empaque ubicada en Zárate. En 1996 se convirtió en el primer frigorífico argentino en certificar su sistema de aseguramiento de la calidad con las normas ISO 9002 y en 2003 certifica ISO 9001:2000.



ciudad trayendo aparejada la necesidad de mano de obra, mucha de la cual decide instalarse para cumplir con las tareas que ambas empresas le demandaban. (Godoy Manríquez, 2000).

SITUACION ACTUAL DEL TURISMO: Oferta y demanda riogalleguense.

Se debe comenzar este apartado dejando en claro que no existen estadísticas actualizadas tanto sobre la oferta como la demanda de Rio Gallegos en particular y la provincia de Santa Cruz en general. Las últimas estadísticas realizadas por la provincia en conjunto con el municipio pertenecen al año 2008, por lo que se realizó una mínima actualización de datos comparando el crecimiento de años anteriores y se generó una proyección de la oferta y la demanda hacia el año 2015. Cabe destacar que la misma está sujeta a un margen de error.

La oferta de la ciudad de Rio Gallegos está compuesta por:

- 2000 plazas hoteleras aproximadamente, siendo la tercera ciudad en importancia en esta rama. (El primer lugar pertenece a El Calafate y el segundo a El Chaltén). Como progresión de este ítem, las plazas hoteleras en Rio Gallegos, han mantenido un crecimiento sostenido desde el año 1989 hasta la actualidad, dejando siempre en claro que la ciudad no enteramente turística por lo que el crecimiento mayor siempre lo posee El Calafate.
- 1260 cubiertos, no estando todos disponibles simultáneamente ya que muchos de estos pertenecen a salones para 200 personas que deben reservarse con anticipación para la preparación de un catering o similar.
- 11 agencias de viajes, todas ellas son de tipo emisoras, es decir, arman paquetes para viajar hacia otros destinos y no ofrecen excursiones en la localidad.

Para describir los atractivos turísticos de la ciudad, se acudió al centro de informes, y se habló con la encargada del mismo, Nadia Gugini. Ella explicó que *“Rio Gallegos continua siendo una ciudad de paso y que no está considerada una ciudad turística”*.

Si bien es observable una clara falta de inversión en infraestructura turística o de esparcimiento para el ciudadano, tales como un shopping o un parque temático, la ciudad está compuesta en su mayoría por atractivos histórico culturales, que se muestran a través de circuitos organizados por la dirección de turismo y son promocionados a través de folletos explicativos (Figura N°10). Algunos de estos circuitos auto guiados son:

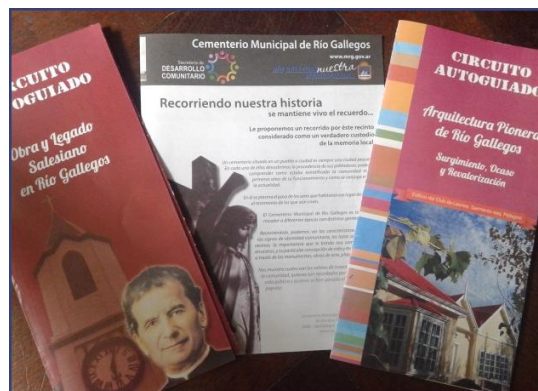
- **Circuito de Obra y Legado Salesiano:** se compone de tres elementos a visitar: la iglesia catedral *“Nuestra Señora de Lujan”*, el colegio Salesiano *“Nuestra Señora de Lujan”* y el colegio *“María Auxiliadora”*. Estos tres elementos se encuentran en un radio de 7 cuadras aproximadamente por lo que el circuito se puede realizar a



pie. En el folleto se indica la arquitectura de cada uno de estos edificios y la importancia de los mismos además de una breve historia de los personajes destacados en relación al tema.

- **Circuito de Arquitectura Pionera, circuito de Rescate de 1900:** abarca, como su título lo indica, la arquitectura de los comienzos de la ciudad. El folleto entregado indica las características que poseen las casas pioneras que aun restan en las calles riogalleguenses. El mismo, es un programa de divulgación y de reconocimiento público que busca generar una serie de acciones concretas, periódicas y sustentables sobre los bienes culturales.
- **Circuito Cementerio Municipal de Río Gallegos:** propone al visitante descubrir la procedencia de los pobladores de la ciudad permitiendo comprender como esta estratificada la comunidad en los primeros años de su funcionamiento y como se conjuga esto en la actualidad. Al recorrerlo se pueden observar los sepulcros de los personajes destacados siendo algunos de ellos sacerdotes salesianos, Tehuelches, y primeros pobladores. El folleto de este circuito está compuesto por la historia de las personas antes nombradas además de un mapa de ubicación dentro del cementerio para encontrar estos sepulcros.

Figura N°10: Vista Folletos



Fuente: Dirección de Turismo Municipalidad de Río Gallegos.

Existen dos atractivos muy importantes de tipo natural que son la Reserva Natural de Cabo Vírgenes a 164km de la ciudad por ruta de ripio y la Reserva Provincial Laguna Azul, un volcán inactivo reconocido por su belleza y por el hecho de creerse que no tiene fondo. A estos se le suman algunos dentro de la ciudad, que se encuentran a disposición del turista: lagunas naturales donde se realizan avistajes de aves, un centro de interpretación ambiental y la Reserva Costera Urbana.

Nadia Gugini explica que estos son los atractivos que harían que el turista se quede más de una noche de pernocte, pero existe una gran problemática a su parecer: la concientización ciudadana, la cual merece un párrafo aparte.



Ella indica que desde el centro de informes pelean para que la visión de los riogalleguenses cambie porque es un gran obstáculo para el desarrollo turístico. En el caso de las lagunas naturales dentro de la ciudad, se vuelve un problema la contaminación de los mismos vecinos, si estos fueran concientizados quizás esto no sucedería y lo que se indica desde el centro de informes que existe en el lugar, sea efectivamente así. Gugini hace referencia al sentido de pertenencia de los ciudadanos ya que por ejemplo al llegar un turista a la localidad se acerca a un kiosco o pregunta en la calle para conocer que hay para hacer, la respuesta del riogalleguense suele ser siempre la misma “Acá no hay nada para hacer, continúe hacia el norte, o siga para Ushuaia”, este tipo de respuestas es altamente perjudicial para el turismo, ya que la afirmación de que en la ciudad no hay nada para hacer es completamente falsa.

Por estas razones desde el centro del informes próximamente se comenzará a capacitar a unos 100 empleados de SIPEM (Sistema Integral para el Estacionamiento Medido), quienes se encuentran en la calle trabajando y cuando suceda la situación de llegada de un turista sepan informar donde se encuentran los centros de informes para que sean allí asesorados sobre las actividades que hay para realizar en la ciudad.

Otros de los problemas que indica como fundamental para el desarrollo turístico de Río Gallegos es *“la falta de una sinergia de fuerzas entre los diferentes actores que hacen al turismo, desde el privado, desde el Estado, los diferentes funcionarios tanto a nivel provincial como municipal y siempre está el “tira y afloje” de si esto yo lo puedo hacer o no, esto le pertenece al otro”, en vez de juntarnos y generar un ente*”. Al hablar de ente se hace referencia a un ente mixto, a la conjunción de lo privado y lo público como sucede en la localidad de El Calafate en la que las agencias turísticas privadas, trabajan en conjunto con la municipalidad para el fomento de las actividades turísticas, facilitando permisos y cuestiones de nivel estatal.

Gugini indica que sería ideal *“agruparnos los diferentes actores desde la cámara de comercio, la cámara hotelera, las agencias de viaje, los museos, porque hay una gran falencia que si nosotros estamos vendiendo desde los centros de informes, que Gallegos lo que tiene es todo histórico cultural, ¿Qué pasa que los museos no acompañan? ¿Por qué el turista se tiene que acoplar a los horarios de ellos, y no ellos acoplarse a la demanda? Yo creo que estamos trabajando al revés, entonces también hay una falta de voluntad y de predisposición, me parece*”. Nuevamente se hace notar el hecho de la falta de concientización y voluntad.

Para cerrar esta reseña sobre la oferta de Río Gallegos Nadia Gugini comenta que *“hay que tomar conciencia que el turismo [...] vende lo abstracto, vos vendes sensaciones, vos no estás vendiendo, algo que lo puedes tocar y decís “mira qué lindo que es” vos lo tenes que vivir. Entonces nosotros lo que necesitamos es justamente, acoplarnos todos los que estamos haciendo el turismo y bueno, trabajar sobre la iniciativa. Ayudarnos a que el visitante tenga ganas de quedarse, si bien como te repetía ante, todo lo que hay en gallegos es histórico cultural, también tenemos mucho natural”*.

“Son los destinos de la ciudad los que van a permitir que la gente, que el visitante se quede más de una noche de pernocte, porque haces una excursión por ejemplo te vas a



Laguna Azul, volvés y al otro día te vas a Cabo Vírgenes y ese día que volviste, si tuviéramos el acompañamiento de los museos la gente cuando está en la ciudad puede hacer una recorrida también, entonces si vos me preguntás como ves a Río Gallegos en este momento turísticamente, “le falta”, o sea que no dejamos de ser una ciudad de paso y que nos falta crecer a nosotros como ciudadanos y ver realmente cual es nuestra historia”.

Para cerrar el relato anterior, cabe destacar que Río Gallegos tiene mucho potencial para dejar de ser solo la ciudad de paso hacia El Calafate que fue durante tantos años, y comenzar el despegue a nivel turístico ofreciendo los múltiples atractivos histórico-culturales que la misma contiene.

Otra de las opiniones para acordar con lo dicho por Nadia Gugini, es la del Sr. Carlos Wild perteneciente a la Asociación Amigos del Tren quien al hablar del interés de la población local, se muestra un poco desilusionado diciendo *“Es nuestro objetivo como asociación pero lamentablemente, los pibes de ahora es como que no les interesa incluso gente de mi generación, de mi edad, que son de acá, que nos conocemos todos, me han visto acá en el museo y recién se enteran de que estamos hace mas de 10 años con esto y saliendo a los medios haciendo un poco de ruido. A veces, hasta hace un par de años prendíamos las locomotoras para el día del niño que era un acontecimiento en toda la ciudad, se llenaba de gente y sin embargo hay gente, bueno, estando lejos, es como que no les interesa las cosas que pasan. Viven en su mundo”.*

Como se indicó al comenzar, en cuanto a la demanda turística de la ciudad, existen estadísticas que indican cuantos turistas han pernoctado en la misma, y la cantidad de noches que lo han hecho, pero las mismas, están totalmente desactualizadas debido a la falta de interrelación que existe entre los entes antes nombrados por lo que la ciudad no consta de estadísticas turísticas actuales. Solo se puede decir que la demanda de Río Gallegos en los últimos diez años ha sido relativamente constante, es decir, compuesta de ciclos regulares sin denotar las temporadas.

Como dato estadístico, el 25% de las llegadas en temporada alta se realizan a la ciudad pero solo el 18% pernoctan en la misma. Estas llegadas a la ciudad se realizan en su mayoría por tierra, es decir, vehículos particulares y colectivos de larga distancia. Se cree que este porcentaje de llegadas se deben al receso de verano por lo que la población de Tierra del Fuego y Punta Arenas (Chile), que realice sus vacaciones por vía terrestre, debe pasar por la localidad de Río Gallegos de manera obligatoria hacia el norte del país.

Los pernoctes antes nombrados sufren de un incremento en el receso de invierno. Nuevamente se nombra a la población fueguina, quienes al ser otras las condiciones climáticas deben pernoctar en Río Gallegos, para continuar su viaje. (Municipalidad de Río Gallegos, 2008).



RESCATE DEL PATRIMONIO HISTORICO INDUSTRIAL: UNA PROPUESTA DE CIRCUITO TURISTICO.

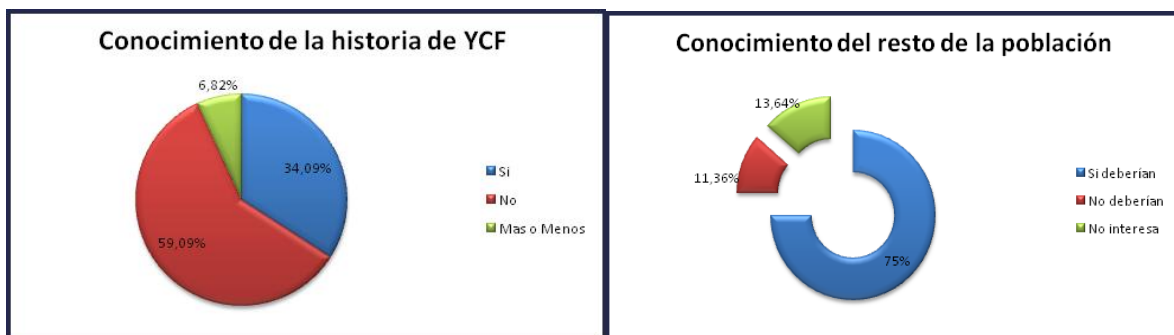
Rio Gallegos como se ha indicado anteriormente es una ciudad compuesta de múltiples atractivos de tipo histórico-cultural. Al buscar una problemática para desarrollar se encontró que esta parte de la historia riogalleguense no posee promoción de tipo turística. El área de la que se habla son las instalaciones de la empresa YCF (hoy YCRT), en conjunto con el museo ferroviario “Roberto Galián” y el puerto de Rio Gallegos, hoy en desuso.

Para corroborar el conocimiento de la población que reside en cercanía al área de estudio, las encuestas reflejaron que solo el 34,09% conoce la historia del barrio donde vive y la importancia del mismo, mientras que el resto de los encuestados no conocen la historia del barrio o solo la conocen superficialmente. Esto puede indicar dos factores: el crecimiento del barrio y la mudanza de los pioneros a otros sectores de la ciudad dejando paso a nuevos inquilinos o el segundo factor es el desinterés de los habitantes del lugar por conocer los orígenes del mismo.

Esto se ve reflejado en la segunda pregunta que indica que del 59,09% (26 de 44 encuestados) que no conoce la historia, 19 quieren conocer más mientras que 7 no les interesaría hacerlo. Y aquellos que solo la conocen superficialmente desean hacerlo en profundidad.

Al preguntar sobre si la población debería conocer la historia, es decir, mostrar la visión que tiene la gente del barrio sobre el resto de los ciudadanos riogalleguenses, la encuesta indico que la mayoría (75%), debería conocer la historia del barrio, mientras que el 25% restante cree que no es necesario que la conozca o no les interesa si la conocen o no. Se vuelve a hacer énfasis en el hecho de la concientización ciudadana respecto de los orígenes de Rio Gallegos y su importancia. (Cuadro N°3).

Cuadro N°3: Gráficos en base a encuestas



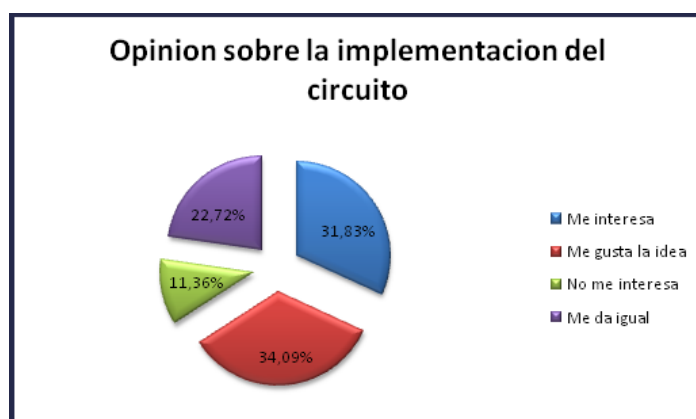
Fuente: Elaboración propia en base a encuestas realizadas



Respecto de la de opinión personal acerca de la idea de la implementación de un circuito turístico con temática ferroviaria fueron en su mayoría positivas uniendo las ideas de “me interesa” y “me gusta la idea” se obtiene que un 65,92% de los encuestados aceptarían el circuito para la promoción de la historia del barrio en el que viven.

Cabe destacar que a un 22,72% les da igual que se implemente o no un circuito, es decir que si existe lo aceptan, pero si no existen también aceptan esa decisión. Finalmente, a un 11,36% no les interesa la idea de armar un recorrido por el barrio. (Cuadro N°4).

Cuadro N°4: Gráfico en base a encuestas



Fuente: Elaboración propia en base a encuestas realizadas

Otro factor que se utilizó para investigar la importancia del área fueron las opiniones de los entrevistados por lo que para buscar profundidad en la información principalmente del museo ferroviario se entrevistó al Sr. Carlos Wild, miembro de la “Asociación Amigos del Tren”, el cual en una charla amena, brindó información para destacar la importancia tanto de este museo como de la conservación de los elementos de la “Ex YCF”.

El Sr. Wild cree que es importante el museo ya que conservaría las raíces de la ciudad, sus inicios y los pioneros que llegaron a la misma en sus comienzos. Agrega que en sus inicios, un alto porcentaje del trabajo de la localidad se concentraba en lo que era YCF y la Swift, el frigorífico Platense; por lo que considera importante que las generaciones venideras tengan al menos una idea de lo que fueron los inicios de estas empresas.

Para hablar exclusivamente del turismo se le preguntó sobre la idea de hacer un circuito que valore el área, el Sr. Wild responde con un poco de resignación, “es nuestra meta como asociación. Nosotros como asociación nacimos con ese objetivo pero bueno, las piedras que se ponen en el camino, el desinterés... seguimos peleando, ahora, aparentemente nos están ayudando un poco más, así que bueno, seguimos en eso”. Lamentablemente ellos como asociación reciben muy poca ayuda oficial por parte de la municipalidad, por lo que el mantenimiento de la maquinaria existente lo realizan ellos mismos y “dentro de lo que se puede, se mantiene” acota el Sr. Wild mientras pinta una cruz de hierro perteneciente a los cruces ferroviarios.



El Sr. Wild, como miembro de la asociación, cree que un circuito fomentaría la actividad turística, sobre todo la parte extranjera si se le diera la difusión adecuada, ya que las locomotoras a vapor ya no se ven en ninguna parte del mundo ellos en el museo las tienen. Estas son marca Mitsubishi y solo existen veinte únicas en el mundo porque se hicieron especialmente para este ferrocarril. Él no cree que este circuito pueda tener ningún impacto negativo, ni que nadie pueda oponerse a la promoción y difusión del mismo. Por otro lado, cree que los impactos positivos serían muchos, a pesar de los constantes obstáculos que sufren, principalmente económicos.

El Sr. Wild finaliza la entrevista invitando a todo el mundo que quiera visitarlos, ellos están allí de Lunes a Viernes de 15 a 17hs por lo general, o sino los días feriados, está en la puerta del museo el número de teléfono, se puede llamar y van al museo a atender a la gente.

Con estas dos principales opiniones se determinó que un circuito es factible y que la idea sería bienvenida en un principio. Por lo que el circuito comenzara en el museo ferroviario “Roberto Galván” en la intersección de las calles Mendoza y Pellegrini, continuando por la calle Mendoza en frente al mismo se encuentran las casas de durmientes y luego al continuar por la calle nombrada se llega a la antigua playa de trenes en la que están lo que fueron los galpones de la maquinaria, así como también antigua maquinaria. Se finalizaría el recorrido en el Puerto de Río Gallegos desde el cual se puede observar toda la costanera riogalleguense. (Figura N°11).

Figura N°11: Área del circuito



Fuente: Google Earth.

Se estima el recorrido del circuito en aproximadamente 1 hora 30 minutos, el comienzo en el museo sería de unos 40 minutos ya que en el mismo los antiguos trabajadores del tren se prestan a contar anécdotas de su trabajo y luego de su progreso como asociación.



Los elementos que abarcará el circuito (Figura N°12) serán principalmente cuatro:

- El museo ferroviario “Roberto Galián”
- El puerto de Río Gallegos
- Las casas de durmientes
- Los restos existentes de las instalaciones de Yacimientos Carboníferos Fiscales (Hoy, Yacimientos Carboníferos Río Turbio).

Figura N°12: Circuito armado con referencias



Fuente: Elaboración propia en base a plano de Río Gallegos.

Museo Ferroviario “Roberto Galián”. (1) Se encuentra ubicado en las calles Mendoza y Pellegrini. Es uno de los edificios que rinde homenaje a la actividad ferroviaria de la zona. El mismo trata de preservar y valorar el patrimonio histórico de la ciudad recorriendo la vida e historia del Ramal Ferro Industrial que funcionó en Río Gallegos.

En el predio se puede observar una antigua locomotora a vapor (Figura N°13), una de las 20 que quedan en el mundo, una galería de cuadros, material bibliográfico histórico, herramientas varias, planos del antiguo ramal, una representación en tamaño real de lo que sería una casa de durmiente (Figura N°15), además de una representación de una mina de carbón, entre otras cosas.



Figura N°13: Locomotora Mitsubishi. “Museo Ferroviario”.



Fuente: fotografía Cynthia Guaquel.

El museo ferroviario⁹ fue creado por la Asociación Civil “Amigos del Tren” en el año 2004 y funciona en la intersección de las calles Mendoza y Pellegrini, esta localización es en la cual funcionaba la antigua estación de tren Rio Gallegos del ramal ferro industrial. El objetivo de la misma es la protección del patrimonio histórico de la ciudad por lo que cinco jubilados de YCF decidieron juntar las herramientas que quedaban, recolectaron fotos y pusieron en marcha este museo para que esta actividad que los marcó a ellos durante muchos años, no quede en el olvido de la población de la ciudad.

El Sr. Wild indica las actividades que realizan puntualmente desde la Asociación: ellos trabajan en conjunto con el grupo de jubilados de ATE de YCF estando en el museo para recibir gente, agregó que poseen una sala de primeros auxilios con dos médicos y un enfermero en la que se atiende a toda la gente que se dirija allí, sobre todo al PAMI, así desde ese lugar colaboran con la ciudad. Además, realizan visitas guiadas

Roberto Galián

Se recibió de Técnico Electricista en la escuela Industrial de Tafí Viejo en Tucumán, su ciudad natal.

Debido a su trabajo, conoce al Ingeniero Porta, quien le ofrece ir a trabajar a Rio Gallegos. A fines de 1958 se muda a la ciudad donde ingresa en YCF como ajustador mecánico y luego fue encargado del depósito de locomotoras.

En lo laboral asciende a capataz del taller de locomotoras y luego jefe de ese taller. Se jubila como presidente de la comisión de bajas.

Lo más sobresaliente de su trabajo en YCF fue cuando formó parte del equipo encabezado por el Ing. Porta, que logró el record mundial de arrastre para una locomotora de trocha angosta, en la década del 60’.

Se desempeñó en diversas actividades, así fue como él y otros jubilados de YCF fueron los que idearon un proyecto de formar un Centro de Jubilados llamado actualmente “Los Amigos del Tren”, pero cuando el mismo se concretó, él había fallecido, por lo que se decide que el museo ferroviario llevase su nombre, el cual fue inaugurado el 20 de diciembre de 2004.

Relato realizado por Lidia Galián, hija de Roberto Galián.

⁹ Facebook del museo:

<https://www.facebook.com/pages/Museo-Ferroviano-Roberto-Galian/1384343105162636?fref=ts>



grupales para las escuelas y jardines, estas se hacen con reserva o aviso previo y se los recibe agradablemente para que los niños de la ciudad conozcan un poco de la historia.

Desde la Municipalidad, hace un tiempo se realizaba promoción del mismo y se llevaba gente hasta el museo para que la Asociación los atendiera y les diera una visita por el lugar. (Figura N°14 y 16).

Figura N°14: Locomotora Ex Frigorífico Swift restaurada para el día de la primavera como carroza.



Fuente: fotografía Cynthia Guaquel.

Figura N°15: Maqueta tamaño real de cocina en casa de durmiente. "Museo Ferroviario".



Fuente: fotografía Cynthia Guaquel



Figura N°16: Vagones en Museo Ferroviario



Fuente: fotografía Cynthia Guaquel

Muelle de Y.C.F. (8) (Figura N°17) El muelle se encuentra sobre la costa en la margen sur del Río Gallegos y fue construido entre los años 1951 y 1956. En esos años era imprescindible utilizar las tierras costeras y cercanas a la línea férrea, que trasladaba el mineral desde las minas de Río Turbio, motivo por el cual se construye el muelle. Provisoriamente se montó un muelle de madera para el atraque de barcos y se colocaron cintas transportadoras que mecanizaran parcialmente la carga.

Luego se construyeron dos duques de alba¹⁰, una cinta transportadora elevada al foso de hormigón armado con sus respectivas tolvas¹¹, el puente de madera dura elevado, un carrito volcador¹², dos motores eléctricos de accionamiento de las cintas transportadoras y un grupo electrógeno.

Actualmente está operando el Puerto de Punta Loyola "Arturo Illia", inaugurado en 1984 que se caracteriza por ser de aguas profundas y de moderno sistema de cargas. Ya que el puerto de Río Gallegos quedó

Punta Loyola

Punta Loyola se encuentra a 37 kilómetros de Río Gallegos y es el punto donde se unen el mar Argentino con la ría de Gallegos. También es el punto final del recorrido de la Ruta Nacional n°40.

Aquí se encuentra el muelle Presidente Illia, el puerto de aguas profundas de Río Gallegos, un importante puerto pesquero en el que se encuentra un asentamiento de la Prefectura Naval Argentina.

También es un punto importante ya que se encuentran los principales pozos petroleros de la provincia de Santa Cruz. Además contiene instalaciones de almacenamiento de carbón natural y de extracción de gas natural.

El principal atractivo turístico de Punta Loyola es la presencia de los restos del Marjorie Glenn, un navío noruego que se incendió en el año 1911 y quedó encallado en el lugar.

Desde la costa se puede observar la Isla Deseada o de los Pingüinos, un pequeño islote habitado por una colonia migratoria de pingüinos, cormoranes, gaviotas y gaviotines. También es un lugar ideal para realizar pesca deportiva de especies de mar.

Punta Loyola está ubicada sobre el océano Atlántico y para acceder a este lugar se debe partir de Río Gallegos hacia el sudeste y recorrer la Ruta Nacional n°40 37 kilómetros.



¹⁰ Los duques de alba son estructuras aisladas que sirven para dar apoyo lateral y amarre de los buques. La construcción de los mismos suele hacerse con base de pilotes.

¹¹ Se denomina tolva a un dispositivo similar a un embudo de gran tamaño destinado al depósito y canalización del carbón. En este caso, se montaba sobre un chasis que permite el transporte.

¹² Un carro volcador como lo indica su nombre, se utiliza para traspasar el carbón de los vagones al barco que lo exporta luego.



inhabilitado por problemas con la altura de las aguas.

Figura N°17: Muelle de Rio Gallegos



Fuente: fotografía Cynthia Guaquel

Casas de durmientes. (2). (Figura N°18) Al instalarse los trabajadores que traía la construcción del ramal, se decidió expropiar los terrenos cercanos al puerto y su infraestructura, para que los mismos vivieran cerca del trabajo. Se construyeron las casas con el mismo material que se utilizaba para las vías: los durmientes¹³. Se crea entonces el barrio YCF, cuyas viviendas eran provistas por la empresa para sus empleados, ya que Río Gallegos en ese entonces no contaba con disponibilidad habitacional ni recursos suficientes para afrontar un crecimiento demográfico acelerado, como era la llegada de cientos de trabajadores portuarios.

Según el análisis realizado por Ferro (2006), el estado de estas casas de durmientes es el siguiente: *“El conjunto consiste en 18 viviendas edificadas todas ellas en grupos de dos, unidas por su parte lateral. Están orientadas perpendicularmente a la calle Pellegrini, con sus frentes hacia Mendoza o Elcano. En el frente de algunas se han construido ampliaciones de mampostería, aunque el resto conserva, en mayor o menor grado, lo que puede definirse como su aspecto original. Las casas están construidas con durmientes de quebracho. Como estos tienen diferentes medidas, el resultado es una pared de superficie irregular, donde los mismos, trabados como ladrillos, resultan apilamientos ordenados de*

¹³ Se denomina durmientes a unos maderos que se colocan en forma transversal a una vía férrea, a intervalos regulares y distancias cercanas entre sí, sobre los que se apoyan y clavan los rieles. El objetivo del procedimiento es que dichos durmientes distribuyan de manera uniforme la carga del tren sobre el suelo y mantengan unidos los rieles sobre los que éste transita.



durmientes, ya que no existen columnas de refuerzo; la firmeza la otorgan la dureza del material”.

Las casas hoy están todas habitadas, algunas de ellas han sido modificadas con ampliaciones de otro material por lo que la estética se ha ido perdiendo. Al estar habitadas, las casas continúan siendo parte de la vida cotidiana de la ciudad y poseen en cada durmiente que las forma, un poco de la historia de Río Gallegos.

Al Sr Wild., se le preguntó cuál era la importancia de las casas de durmientes para la historia tanto del ferrocarril, como de estas empresas, y él explica que las casas fueron declaradas de interés municipal por resolución n°203/97, aunque un bajo porcentaje de la población conozca este dato. Cuenta que las casas se construyeron en el año 1950 cuando los trabajadores llegaron a la localidad a construir la línea ferroviaria; los trabajadores eran tantos que no había disponibilidad de alojamiento para ellos, entonces con los mismos durmientes que venían para hacer el tendido ferroviario se hicieron esas casas.

Figura N°18: Casa de durmiente - Mendoza y Pellegrini (Esquinas enfrentadas)



Fuente: Fotografía Cynthia Guaquel

Restos de las instalaciones del ex YCF. (7) Dentro del área seleccionada existen varias manzanas ocupadas tanto en su totalidad como solo en algunos sectores, con elementos pertenecientes a lo que fue la empresa de YCF (Figura N°19). Las mismas pertenecen a la actual empresa “Yacimientos Carboníferos Río Turbio” y otras poseen problemas jurisdiccionales. Los elementos más destacados se describen a continuación:



Figura N°19: Tolva¹⁴ de carbón



Fuente: Fotografía Cynthia Guaquel.

Lanchón de madera del ex – frigorífico Swift. (3). (Figura N°20) Si bien este elemento no forma parte del patrimonio ferroviario local, se encuentra en el área y sería muy interesante su puesta en valor ya que pertenece a los movimientos portuarios de la época. El mismo está ubicado sobre Av. Almirante Brown y es considerado una manifestación cultural histórica. El lanchón de madera pertenecía al muelle del ex-frigorífico Swift, que se construyó en 1910. El despacho de la carne se llevaba adelante de la siguiente manera: la materia prima era cargada en grúas a vapor a los lanchones que los transportaban hasta los barcos caponeros. En la década del 70 por diversas causas y principalmente los problemas económicos, el frigorífico Swift presenta la quiebra y se abandonan las instalaciones y el lanchón de madera deja de prestar funciones.

El lanchón fue recuperado del mar y dejado en su localización actual. Para realizar el movimiento de la estructura se invirtió mucho dinero y hoy es propiedad del Estado Nacional. Tanto la municipalidad como la provincia buscan la transferencia de la propiedad para poder protegerlo y restaurarlo ya que es un punto fijo del vandalismo. El mismo se encuentra “como quedó” en aquellas épocas, sin ningún tipo de seguridad que bloquee la entrada por lo que está deteriorado gracias a las ralladuras con aerosol, la basura arrojada como si el mismo fuera un contenedor y algunas maderas rotas que, claramente, al irse pudriendo con los años y no recibir mantenimiento, son fáciles de romper.

¹⁴ Se denomina tolva a un dispositivo similar a un embudo de gran tamaño destinado al depósito y canalización de materiales granulares o pulverizados, entre otros. En ocasiones, se monta sobre un chasis que permite el transporte.



Figura N°20: Lanchón de madera. Ex frigorífico Swift

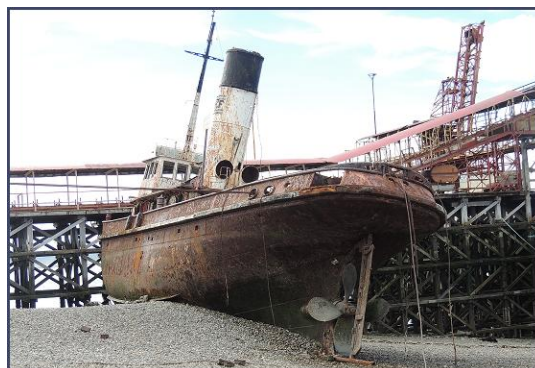


Fuente: Fotografía Cynthia Guaquel.

Barco remolcador “Enrique” de Y.C.F. (8) (Figura N°21) En la década del 60, la ex empresa Y.C.F., adquiere el barco Remolcador, para que guíe a los barcos que ingresaban a la ría local hasta el muelle de YCF, realizando tareas de mantenimiento de estas embarcaciones. El barco remolcador estaba tripulado por 6 personas, incluyendo el capitán de la embarcación. Hasta el año 1993 cumplió funciones operativas y luego quedó en la situación de abandono en la que está en la actualidad, donde se lo puede ver sobre la margen sur de la ría del Río Gallegos.

Al no haber sido abandonado muchos años atrás como lo fue el lanchón, este solo tiene señales del deterioro natural del mismo. Está oxidado por el paso del tiempo y también por encontrarse tan cercano al agua.

Figura N°21: Barco remolcador Enrique



Fuente: Fotografía Cynthia Guaquel



Depósitos de Y.C.F. (4, 5 y 9). En la década del 60 se construyeron estos depósitos de mercancías, repuestos, maquinarias y talleres de reparación, herrería, tornería, etc. que mantuvieron sus funciones hasta el año 1993.

Las estructuras de medio caño eran denominadas “Qoncet” (Figura N°22), siendo las primeras que se construyeron en el predio de Y.C.F. En el ex-galpón o depósito de Y.C.F. había un tablero con luces que indicaba entre que estaciones se encontraba el tren. Las comunicaciones entre las estaciones se realizaban vía telégrafo y por radio. Estos depósitos están sobre Av. Almirante Brown.

Figura N°22: Antigua Vivienda “Qoncet”



Fuente: Fotografía Jorge González en Interpatagonia.com¹⁵

Lamentablemente, de estos depósitos ya casi no quedan vestigios. Solo las estructuras de caño hoy se mantienen en pie y su recubrimiento de chapa, ya no se encuentra casi en su totalidad.

Algunos de estos galpones fueron levantados (Figura N°23) para el crecimiento urbano de la ciudad, ya que ocupaban todo el predio de la ría y no permitían la continuación de la avenida costanera Almirante Brown. Uno de estos se ha refuncionalizado y hoy tiene fines culturales, allí se hacen recitales de bandas locales, lo que no implica que este cuidado ni restaurado, solo cumple función para algún reparo que pueda darle a los jóvenes de la localidad.

Nuevamente, se debe hablar de vandalismo, estos galpones al creer la población local que “no son de nadie” sin tener en cuenta que pertenecen a la población riogalleguense y que son parte fundamental de la historia local, sufren de constantes, pintadas con aerosol, robo de las pocas chapas que quedan, encuentros nocturnos en las instalaciones para beber, lo que implica un alto grado de basura en los mismos.

¹⁵ <http://www.interpatagonia.com/rioturbio/fotos.html>.



Figura N°23: Antiguos depósitos desmantelados para la realización de la Av. Costanera.

Fuente: fotografía Cynthia Guaquel



Otros elementos. (6). Cabe destacar que en la costanera se encuentran otros elementos de esta empresa que se busca sumarlos a este circuito. Estos se ubican sobre la calle Gob. Moyano, en un gran predio (Figura N°24) y están casi en su estado original, solo poseen falta de pintura por el paso del tiempo y oxido que trae aparejado con ello. Como antes se ha nombrado, estos elementos no poseen ningún tipo de medida de seguridad por lo que las pintadas con aerosol no suelen faltar lamentablemente.

Figura N°24: Playa Ferroviaria para la recepción, carga y descarga de trenes



Fuente: Fotografía Cynthia Guaquel

Barrio “El Puerto”. Con respecto al barrio “El Puerto” (Ex YCF) que contiene a todos estos elementos, en el año 2000 se realizó una nota para el diario local en la que la Junta Vecinal, expresaba la necesidad barrial de proteger todo lo que poseen como patrimonio,



se proponía el armado de un circuito turístico en el que se creara un museo en la misma locación del puerto para reutilizar las instalaciones (Cabe destacar que actualmente en las instalaciones del puerto funcionan oficinas de la Universidad Nacional de la Patagonia Austral, de la secretaría de extensión y la radio universitaria) del mismo y así buscar su conservación. Años más tarde en 2004 se creó la asociación Amigos del Tren que organizó el museo pero en la antigua estación por lo que el puerto sigue en completo desuso y expuesto a las condiciones climáticas. Este circuito que se proponía, incluía además del museo *“la idea de crear un tren turístico, que haga todo el recorrido costanero, pase por la futura Av. Ricardo Balbín y llegue hasta Punta Loyola, algo que ayudaría también al crecimiento del predio portuario”*¹⁶. Finalmente, luego de muchos años y lucha tanto por parte de la ya creada Asociación Amigos del Tren, como la gente del barrio, se levantaron las vías que recorrían la actual Av. Balbín, y ya no hay acceso que comunique la ciudad con el puerto de Punta Loyola.

Al haber tenido la oportunidad de leer el ante proyecto de este tren turístico, no se debe dejar de lado el hecho que la propuesta era innovadora y se cree que hubiese sido muy interesante para la oferta turística local, ya que esto traería aparejado los servicios que acompañarían a este tren, generando nuevos puestos de trabajo y por sobre todo generando interés por parte de la población local haciendo que la misma conozca sobre los comienzos de Río Gallegos.

Lo que cabe resaltar es que las objeciones de hace más de 14 años atrás, no difieren mucho de la realidad actual. Los vecinos se quejaban entonces del vandalismo que ocurre en la zona, de las corridas de autos nocturnas, de la falta de protección a los elementos de la antigua empresa que están siendo constantemente deteriorados por pintadas y la contaminación que los rodea por ser uno de los principales lugares de esparcimiento de la ciudad. En aquel entonces, se esperaba la construcción y pavimentación de la avenida costanera, mejora que hoy ya ha sido realizada. Se buscaba que la misma trajera espacios verdes a la zona, espacios que eran prácticamente nulos, hoy existen y son utilizados por la población local, en los pocos días que la ciudad del viento regala un día soleado.

Otro ítem importante para complementar la descripción de los elementos del circuito serían las problemáticas que puede traer aparejada la implementación del mismo para la población del barrio por lo que para conocer las externalidades que este proyecto pudiese tener si fuera posible su realización se preguntó a la población del barrio cuales eran los efectos negativos que este circuito podría traer:

Los efectos negativos más destacados fueron:

- Acumulación de basura en la zona, generando así altos grados de contaminación por el tránsito constante de personas que acudirían al lugar.
- Complicaciones de movilidad, es decir, autos que bloqueen las calles por querer llegar hasta el lugar del circuito.

¹⁶ Extracto de la nota.



- Y finalmente, el vandalismo que se pueda generar por la llegada de personas ajenas al barrio. Este efecto fue uno de los más remarcados, ya que en el barrio, como ya se explicó antes sufren mucho las picadas nocturnas por encontrarse cercanos a la costanera, lugar que los jóvenes riogalleguenses suelen frecuentar.

Los efectos positivos fueron variados:

- Mejoramiento de la zona
- Aprendizaje de la historia local
- Atractor turístico
- Embellecimiento de la zona
- Espacio de recreación
- Fomento de la cultura
- Interés de la población

En cuanto a los problemas de implementación se cree que no existiría ninguno que desestime la idea. El único obstáculo puede ser de tipo jurisdiccional, ya que los elementos que se encuentran fuera de la propiedad perteneciente al museo pertenecen tanto a YCRT o al Gobierno Nacional por lo que los mismos no pueden ser sometidos a una restauración sin previa autorización, por lo que si existiesen problemas de tipo políticos sería difícil conseguir la firma de convenios entre Nación y Municipio para otorgar la concesión necesaria para utilizar los elementos como atractivos locales, previa restauración y acondicionamiento de los mismos para estar aptos para su visita.

Una vez sorteado este posible obstáculo, algunas de las acciones a llevar a cabo con respecto a la implementación del circuito serían:

- I. Realización de cartelera: esto sería de fundamental importancia, ya que muchos de estos elementos son considerados "Antiguos" y a simple vista uno no reconoce que son, por lo que estos carteles debería explicar para qué eran utilizados, cuál era su función y describir brevemente la historia de la empresa y de los ferrocarriles a lo largo del recorrido para que el turista complemente su visita al museo.
- II. Restauración de los elementos: como se indicó en la descripción de los elementos que conformarían el circuito, muchos de estos están hoy abandonados y con un estado de deterioro avanzado, ya que los mismos están expuestos al oxido conseguido por el paso de los años y su descuido, por lo que se propone un trabajo multidisciplinario para realizar la restauración más cuidadosamente. Este trabajo consistiría en la búsqueda de un historiador que verifique la manera en la que fueron fabricados estos elementos para conocer los materiales que se utilizaban en la época, con el acompañamiento de profesionales con conocimientos sobre hierro y pintura sobre aquel entonces. De esta manera se buscaría el mejoramiento de los elementos sin generar un impacto visual negativo, es decir, en contraposición a lo que fueron estas estructuras en los 50'.
- III. Una vez realizadas estas dos acciones anteriores, se considera importante la realización de un folleto explicativo que oriente al visitante del recorrido que



puede realizar. Sería conveniente que el mismo posea la cuadrícula indicada anteriormente y que se entregue en el museo al comenzar el recorrido.

Como se puede observar el proyecto no implicaría grandes costos ya que los fondos pueden ser aportados tanto de la municipalidad (Realización de cartelería, folletos y restauración) así como de sponsors de la ciudad que se ofrezcan a donar a cambio de publicidad en la cartelería, siempre buscando la preservación de la zona.



CONCLUSIONES

Como conclusiones finales se determinó que es posible la implementación de un circuito turístico con temática ferroviaria poniendo en valor la infraestructura existente ya que esto no implicaría importantes erogaciones económicas, pero si traería aparejado el rescate de la identidad tanto del barrio Ex YCF, como del resto de los ciudadanos quienes hoy casi no conocen la historia pero sería importante que la conozcan.

Este último dato surge de las encuestas realizadas a los residentes del área. El 75% indicó que la población debería conocer la historia del barrio debido a la importancia que tiene para la sociedad actual. Se recuerda que el espacio sobre el que se trabajó, fue el primer barrio formado de la ciudad de Rio Gallegos.

En cuanto a los objetivos específicos de la tesis, a lo largo de la misma se definieron las características que debe tener el circuito para lograr su diferenciación. En el caso puntual, la temática ferroviaria es muy importante para los riogalleguenses ya que implica sus comienzos como pequeño pueblo portuario que luego se fue transformando en la ciudad capital de la Provincia de Santa Cruz.

La ejecución de este proyecto, se considera totalmente viable, siempre que exista la relación entre los entes que poseen ya sea la concesión de los elementos a trabajar o la propiedad de los mismos, se puede formar un circuito que atraiga la atención de la localidad y de los miles de visitantes “de paso” por la ciudad. Las locomotoras en los predios del museo son únicas en el mundo y merecen la atención acorde a ello.

Los visitantes que irían al lugar serían principalmente locales ya que son ellos los que le otorgarían el valor correspondiente a los elementos del circuito por razones de identidad local y de empatía con lo que se propone. Otro foco a abordar, serían los visitantes provenientes de Tierra del Fuego, los mismos al ir hacia el norte por vía terrestre deben pasar por la ciudad de Rio Gallegos de manera obligada, por lo que estas personas serían potenciales visitantes al circuito ferroviario.

Las características del circuito no desistirían mucho de la realidad actual. Se propone una restauración con trabajo multidisciplinario de varios entes y profesionales para que estos vuelvan a una condición lo más cercana a la original y, puntualmente para el diseño del circuito con cartelera y folletería que guíe al turista por la zona sería suficiente para su realización.

Como resultado de las encuestas se obtuvo que según los entes consultados, no existieran efectos negativos a la hora de implementar un circuito, los cuales difirieron de la opinión de las personas del barrio las cuales indicaron que sus mayores inquietudes con respecto a la implementación serían las siguientes:

- Acumulación de basura en la zona, generando así altos grados de contaminación por el tránsito constante de personas que acudirían al lugar.
- Complicaciones de movilidad, es decir, autos que bloqueen las calles por querer llegar hasta el lugar del circuito.



- Y finalmente, el vandalismo que se pueda generar por la llegada de personas ajenas al barrio. Este efecto fue uno de los más remarcados, ya que en el barrio, como ya se explicó antes sufren mucho las picadas nocturnas por encontrarse cercanos a la costanera, lugar que los jóvenes riogalleguenses suelen frecuentar.

Se considera que todos estos efectos negativos son totalmente controlables y a tener en cuenta a la hora de la realización del circuito pero que los mismos no son motivo de cancelación del proyecto.

En contraste con los efectos negativos, Gugini indica que el circuito se sumaría a los ya existentes y así colaborar para que la ciudad de Río Gallegos deje de ser una ciudad de paso y aumenten los pernoctes en la misma. El Sr. Wild indica que por el valor de las locomotoras Mitsubishi, el circuito crecería a nivel internacional ya que las mismas como antes se nombro son únicas en el mundo y para los aficionados de tren ese valor es muy importante. Hay que destacar que la población del barrio también hizo referencia a grandes impactos positivos entre los que se encontró mejoramiento de la zona, aprendizaje de la historia local, atractor turístico, espacio de recreación, fomento de la cultura, interés de la población. Todos estos motivos impulsan la realización del circuito demostrando la viabilidad del mismo.

Para finalizar estas conclusiones se considera que los ferrocarriles fueron grandes impulsores de desarrollo y civilización a lo largo de todo el país por lo que a nivel nacional son de gran importancia.

A nivel provincial los Yacimientos Carboníferos Fiscales fueron de fundamental importancia para el crecimiento económico de la parte más austral del país, por lo que complementar este circuito en la ciudad de Río Gallegos con los grandes reconocimientos que existen en la localidad de Río Turbio sería un atractor turístico para el fomento del conocimiento y del sentido de pertenencia de los ciudadanos.

Finalmente, a nivel local el circuito rescataría la identidad, un poco dejada de lado, de los riogalleguenses para así generar un crecimiento de conocimiento en la temática destacando lo fundamental que fue esta historia para que Río Gallegos sea lo que es hoy como ciudad.



BIBLIOGRAFIA

Baillinou, Juan Bautista. (1985). *“Centenario de Río Gallegos. 1885-1985”*. Publicación de la municipalidad de Río Gallegos en adhesión a los cien años de existencia de la ciudad. 1985.

Castells Valdivielso, Margalida. (2001). *“Reencontrar el patrimonio. Estrategias de desarrollo territorial a partir de la interpretación”*. Congreso virtual de turismo.

Centro de jubilados y pensionados ATE y Asociación Amigos del Tren. (2003) *“Historia y Proyecto para el ramal ferro industrial Río Turbio”*. Río Gallegos.

Cerrato, Juan Carlos. (s.f.) *“Caminería patagónica”* Ponencia del IV Congreso internacional de caminería hispánica. Madrid, España. Pág.11.

Chan, Nélica. (2005) *“Circuitos Turísticos. Programación y cotización”*. Ediciones Turísticas, 3ra Edición. 2005. Colección: Temas de Turismo.

Fernández, Guillermina y Guzmán Ramos, Aldo. (2001). *“El patrimonio histórico-cultural revalorizado en el marco de un desarrollo sustentable del turismo”*. I Congreso Virtual Internacional de Cultural y Turismo.

Ferro, Cesar. (2004). *“Las casas de durmientes de Yacimientos Carboníferos Fiscales en Río Gallegos”*. Universidad Nacional de la Patagonia Austral.

García Saavedra, Javier. (2008). *“Impactos de las actividades turísticas” Seminario internacional de turismo y medioambiente”*. Cuenca.

Giménez, Gilberto. (2002). *“La cultura como identidad y la identidad como cultura”*. Instituto de investigaciones sociales de la UNAM.

Godoy Manríquez, Carlos Jorge. (2000). *“El gran libro de la provincia de Santa Cruz”*. Tomo 1 y 2. Ediciones Milenio.2000.

Harris, Marvin (2011) *“Antropología cultural”*. Madrid. Alianza Editorial.

Krebs Schmidt, Mary (s.f.) *“Patrimonio Cultural: aspectos económicos y políticas de protección”*. Dirección de bibliotecas, archivos y museos. Av Kennedy 9350, Santiago de Chile.

Latorre, Antonio; Del Rincón, Delio; y Arnal, Justo. (1996) *“Bases metodológicas de la investigación educativa”* Barcelona. Capitulo 7: Metodología no experimental (pp. 173-196).



Marradi, Alberto (2007) *“Conceptos de objeto y de unidades de análisis. Población y muestra”*, en Marradi, Alberto; Archenti, Nélica; y Piovani, Juan Ignacio; *Metodología de las ciencias sociales*, Buenos Aires, Emecé.

Sampieri Hernández, Roberto (1998). *“Cap. 4: Definición del tipo de investigación a realizar: básicamente exploratoria, descriptiva, correlacional o explicativa” Metodología de la investigación*. México. Editorial Mc Graw Hill.

Sampieri Hernández, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Baptista, Lucio. (2010) *“Metodología de la investigación. 5ta Edición”*. Interamericana Editores S.A. Mc Graw Hill.

Sautu, Boniolo, Dalle y Elbert. (2005) *“Manual de Metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología”*. Buenos Aires. Clacso.

Schluter, Regina G. (2001) *“Del Balneario al Campo”* CIET. Buenos Aires.

Secretaría de turismo de la Provincia de Santa Cruz. (2008). *“Informe estadístico 2008”*. Rio Gallegos.

Semyraz, Daniel. (2006) *“Preparación y evaluación de proyectos de inversión”*. Editorial Osmar D. Buyatti.

Secretaria de energía de la Republica Argentina. (2003) *“Carbón Rio Turbio”*. Yacimientos Rio Turbio.

Wallingre, Noemí. (2007) *“Historia del turismo en Argentina”*. Ediciones Turísticas de Mario Banchik.

Páginas de internet consultadas:

“Asociación de trenes turísticos patagónicos”. (2001). En: www.trenespatagonicos.com.ar.
Obtenido el día: 26 de junio de 2014.

“Definición de amplitud de mareas”. (s.f.). En: www.canalmar.com. Obtenido el día 20 de enero de 2015.

“Definición de cultura”. (s.f.). En: www.quees.la. Obtenido el día: 15 de diciembre de 2014.

“Facebook del Museo Ferroviario Roberto Galian”. (s.f.). En: <https://www.facebook.com/pages/Museo-Ferroviario-Roberto-Galian/1384343105162636?fref=ts>. Obtenido el día 19 de octubre de 2014.



“Historia del ferrocarril Argentino”. (s.f.). En: www.oni.escuelas.edu.ar/2002/SANTA_CRUZ/tren/historiadelferrocarril.htm. Obtenido el día: 27 de junio de 2014.

“El litoral Atlántico de la Provincia de Santa Cruz. Río Gallegos”. (2011). En: <http://www.ferrocarrilesenelconosur.co.uk/08Sfriogallegos.html>. Obtenido el día 23 de febrero de 2015.

“El puerto de Punta Loyola” (2013). En www.patagonia.com.ar. Obtenido el día: 7 de enero de 2015.

“Galería de fotos de Río Turbio. Casa antigua” (2003). En: <http://www.interpatagonia.com/rioturbio/fotos.html>. Obtenido el día 22 de febrero de 2015.

“Historia de Río Gallegos”. (s.f.). En: www.welcomeargentina.com/riogallegos. Obtenida el 22 de febrero de 2015.

“Historia de Yacimientos Carboníferos Río Turbio”. (s.f.). En <http://www.ycrt.gov.ar/html/historia/>. Obtenido el día 7 de enero de 2015.

“Mapa de Santa Cruz”. (s.f.). En: www.santacruz.gov.ar. Obtenido el día 27 de enero de 2015.

“Ramal Ferro Industrial Río Turbio. El tren más austral del mundo”. En: <http://www.turismoruta40.com.ar/tren-ferro-industrial.html>. Obtenido el día 25 de febrero de 2015.

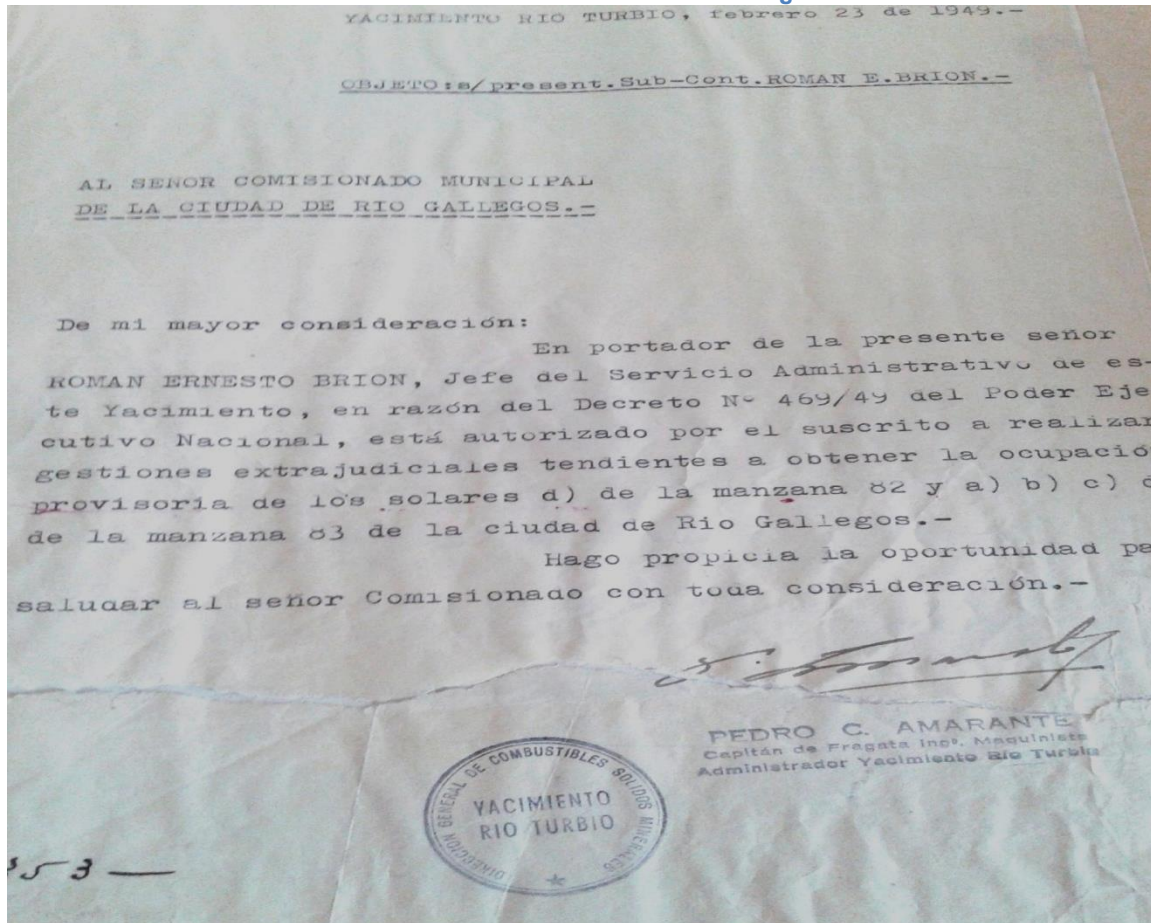
“Swift Armour S.A.” (s.f.). En: <http://sitio.swift.com.ar/>. Obtenido el día 23 de febrero de 2015.



ANEXO

Documentos sobre la adjudicación de terrenos para la realización de casas de durmientes.

Fuente: Archivo histórico de Rio Gallegos





Facultad de
Ciencias Económicas
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

REPUBLICA ARGENTINA
SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
DE LA NACION

Buenos Aires, 12 de enero de 1949.-

VISTO el expediente SIC. 296.575/48 de
la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO (DIRECCION GENERAL DE COM-
BUSTIBLES SOLIDOS MINERALES) y
CONSIDERANDO:

Que la DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SOLIDOS
MINERALES requiere para la realización de obras previstas en el
PLAN DE GOBIERNO 1947-51, la adquisición de los solares d) de la
manzana 82 y a), b), c) y d) de la manzana 83 del pueblo de RIO
GALLEGOS, TERRITORIO NACIONAL DE SANTA CRUZ, de propiedad de los
señores JORGE ERNESTO ó ERNESTO J. FENTON el primero y CORNELIO
MICA, los cuatro últimos respectivamente;

Que la ley 12.966 faculta al Poder Ejecutivo a de-
clarar de utilidad pública y sujetos a expropiación los inmue-
bles necesarios para cumplir los propósitos de dicho PLAN DE
GOBIERNO;

Que a los efectos de lo establecido en el Artículo
de la citada ley, la DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SOLIDOS
MINERALES ha obtenido de la MUNICIPALIDAD de RIO GALLEGOS
la adquisición fiscal de los lotes, la que asciende a OCHOCIENTO
MONEDA NACIONAL (m\$N 800.-) el solar d) de la manzana 82
OCHO MIL PESOS MONEDA NACIONAL (m\$N 5.000.-) los solares
a), b), c) y d) de la manzana 83, hallándose sin inscripción ni valua-
ción de los solares c) y d) de esta misma manzana;

Que los propietarios mencionados no han resp-
tado la oferta de compra directa que se les formulara;

Por lo tanto, atento lo establecido en las
leyes 12.966, lo informado por la SECRETARIA DE INDUS-

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

D E C R E T O



Por lo tanto, atento lo establecido en las leyes 12.264 y 12.966, lo informado por la SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

D E C R E T A :

Artículo 1º Declárase de utilidad pública, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 3º de la Ley 12.966 y sujetos a expropiación, con destino a la realización de obras previstas por el PLAN QUINQUENAL, para facilitar la comercialización del carbon del YACIMIENTO DE RIO TURBIO, consistentes en la instalación de playas de carga, descarga y almacenaje; vivienda para el personal y otras construcciones concomitantes, los solares d) de la manzana OCHENTA Y DOS (82) del PUEBLO DE RIO GALLEGOS, TERRITORIO NACIONAL DE SANTA CRUZ, con una superficie de MIL NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS METROS CUADRADOS (1,992 m²), de propiedad del señor JORGE ERNESTO ó ERNESTO J. FENTON; y los solares a), b), c) y d) de la manzana OCHENTA Y TRES (83) del mismo PUEBLO, con una extensión total de NUEVE MIL CIENTO SESENTA METROS CUADRADOS (9.160 m²), de propiedad del señor CORNELIO BACA ó de la SOCIEDAD ANONIMA EXPLOTADORA DE TIERRA DEL FUEGO.-

Artículo 2º La OFICINA DE ASUNTOS FISCALES de la PROCURACION DEL TESORO dará intervención al señor PROCURADOR FISCAL que corresponda, a fin de que en nombre y representación de la DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SOLIDOS MINERALES inicie y tramite el juicio de expropiación respectivo contra las personas indicadas.



s en el artículo precedente o quienes resulten legítimos propietarios, obteniendo la posesión de urgencia, libre de ocupantes.-

Artículo 3° LA DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SOLIDOS MINERALES procederá a depositar la suma de DOCE MIL NOVECIENTOS SESENTA PESOS MONEDA NACIONAL (m\$n. 12.960.-) en el BANCO DE LA NACION ARGENTINA, a la orden del señor JUEZ FEDERAL que intervenga en el juicio de que se trata y como perteneciente al mismo, con imputación al Apartado E (combustibles sólidos minerales), Título I (Yacimiento Río Turbio), Subtítulo 1 (Explotación cuenca carbonífera), partida 6 (Expropiación de tierras) del Decreto N° 15.466/48 (Plan Analítico de las inversiones del Ministerio de Marina establecidas en la Ley 12.966 para las obras de Santa Cruz).-

Artículo 4°.- El presente decreto será refrendado por los señores MINISTROS SECRETARIOS DE ESTADO en los DEPARTAMENTOS DE MARINA Y DE AGRICULTURA.-

Artículo 5°.- Comuníquese, publíquese, dése a la DIRECCION GENERAL DEL REGISTRO NACIONAL, pase a la SECRETARIA DE INDUSTRIA COMERCIO (DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SOLIDOS MINERALES) sus efectos.-

DECRETO N° 469/49

FDO.: PERON
ENRIQUE H. GARCIA
CARLOS A. EMERY
RAMON A. CEREIJO
MIGUEL MIRANDA
JOSE CONSTANTINO BAR



Exp. 9817-Y

MUNICIPALIDAD
RIO GALLEGOS

Tur-
a, b, c

//Gallegos, Abril 10 de 1951.-
Pase a Registro.-

[Handwritten signature]

ORLANDO L. PAROLIN
COMISIONADO MUNICIPAL

Señor Comisionado:

Al folio 3° del Registro de la Propiedad,
(Inscripciones Provisorias) del Tomo 1°, se ha inscripto el
solar "A" de la manzana N° 82, y solares a-b-c y "d" de la
manzana N° 83, a nombre de YACIMIENTOS RIO TURBIO.-

Por no haberse dispuesto el pase del presente expediente en la fecha oportuna, recién en la fecha se ha efectuado la inscripción correspondiente.-

Municipalidad de Río Gallegos
Registro de Propiedades
13 ABIL 1951

[Handwritten signature]
Benigna Fernández
Encargada Interina de Registro

Pase a Recaudación
13.4.51.

rsi-
pia-
na
el
l Fi
l d



Facultad de
Ciencias Económicas
UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

Expediente n° 9817-Y-49

//ñor Secretario:

Habiendo esta Oficina, tomado nota de los actuandos del presente expediente, que corre agregado conjuntamente, con el n° 79-T-49 de Asesoría Letrada, solicito, salvo mejor criterio, que se informe a esta Oficina lo siguiente:

- 1°) El valor locativo que tienen cada uno de los inmuebles expropiados por el Sup. Gobierno, según Decreto n° 469/49, que corre agregado a fojas uno y dos;
- 2°) Si están registrados en forma correcta, dado que el informe de Oficina de Registro, a fojas 8, dice estar inscrip-

...PETROLIFEROS FISCALES, y corres-




to a nombre de YACIMIENTOS PETROLIFEROS FISCALES, y corres-
-ponde, en realidad a nombre de DIRECCION GENERAL DE COMBUS-
-TIBLES SOLIDOS MINERALES.-

3°) Quiénes era, los anteriores propietarios de los inmue-
bles ubicados, en los solares "A-B" manzana n° 101; "A-B-"
manzana n° 102 y "B" de la manzana n° 103, también de pro-
piedad actual, de la DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SO-
LIDOS MINERALES.-

4°) A fines de verificar, la totalidad de los inmuebles que
posee en la actualidad, DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES
SOLIDOS MINERALES, que por Oficina de Registro, se evacue
este informe.

Recaudación, agosto 8 de 1952.-



Municipalidad

A/E/C/.-
Río Gallegos

14

Señor Secretario:

Atento a lo manifestado, esta oficina corrobora el anterior informe de fecha diez y seis de septiembre del corriente año, referente a la posesión de las fracciones de terreno, solares "A" y "D" de la manzana N°82; solares "A", "B", "C" y "D" de la manzana N°83; solares "A" y "B" de la manzana N° 102, y solar "B" de la manzana N° 103, a nombre de: DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SOLIDOS Y MINERALES, según consta en el Registro de la Propiedad, tomo IVº, folio N° 285 por decreto 469/49 del 1º de enero de 1949.- En lo que respecta a los solares "A" y "B" de la manzana N° 101, informo a Ud., que si bien figuran adjudicados a la mencionada, están también inscriptos en los Registros de



En lo que respecta a los solares "A" y "B" de la manzana N° 101, informo a Ud., que si bien figuran adjudicados a la mencionada repartición, están también inscriptos en los Registros de la Propiedad, a nombre de: ANTONIO MUÑOZ GALLARDO, (flo. N° 29, tmo. 1º Inscript. Provisorias), 625.00 m²., (25.00 x 25.00), solar "A" áng. N...- ELISANDRO BURGOS, (flo. N° 549, tmo. IIIº Inscript. Provis.), 312.50 m²., (12.50 x 25.00), solar "A", áng. O. ½ S.O...- NILO MARCELINO FREDES, (flo. N° 20, tmo. 1º Inscript. Provis.) 625.00 m²., (12.50 x 50.00), solar "A", ½ S.E. de la ½ S.E...- FLORA HILLIART de MARQUESTOO, (flie. N° 587, tmo. IIIº Inscript. Provis.), 625.00 m²., (12.50 x 50.00), solar "A", ½ N.O. de la ½ S.E...- Queda una fracción balda de: 312.50 m². (12.50 x 25.00).- JOSE TUBIO (flo. N° 333, tmo. IIIº Inscript. Provis.) 625.00 m². (12.50 x 25.00), solar "B", ½ N.E. de la ½ S.O...- El resto del solar sin asignación Se deja constancia, que esta oficina no recibió de la Oficina de Tierras, información alguna, referente a la ca

//////////



Municipalidad
N/E/C.-
Rio Gallegos

15

...abarcando al terreno adjudicado a los
educación de las fracciones de terreno adjudicadas a los
nombrados anteriormente, a favor de: DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SOLIDOS Y MINERALES; por tal razón, esta es la causa por que en las fichas catastrales y en los Registro de la Propiedad que posee esta oficina, figuran los nombrados a fojas uno, con adjudicantes de las distintas fracciones.-

Elevo a Ud., las presentes actuaciones, a los
nes que estime corresponder.-

OFICINA TECNICA, noviembre 4 de 1952.-

SEÑOR COMISIONADO:

Tal como se informa en expediente n° 79-A-3./1940 de n/r, los inmuebles a que se refieren las presentes actuaciones, están inscriptos a nombre del titular DIRECCION GENERAL DE COMBUSTIBLES SOLIDOS Y MINERALES; en cuanto que los anteriores concesionarios, que aun conservan inscriptas sus posiciones Provisionales, por no haber sido subsanada la situación planteada son los siguientes:

ANTONIO MUÑOZ GALLARDO: Angulo Norte del solar "A" manzana n° 101, este pag° al día los servicios retribuidos.-

ELISA HILLIARD de MARQUESTO: fracción N.º de S.E. solar "A" manzana n° 101, no pag° desde Julio de 1948.-

ELISABDO BURGOS: fracción S.O. solar letra "A" de la manzana n° 101, no pag° desde el año 1953.-

JOSE TUBIO: fracción N.E. de la S.O. del solar letra "B" de la manzana n° 101, no pag° desde el año 1952.

A los referidos, por no haber sido dado de baja en los registros de esta oficina, por no haber autorizado a la Propiedad de esta Municipalidad, figuran como concesionario de dichas tierras.-

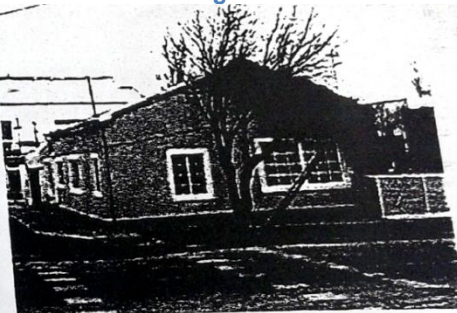
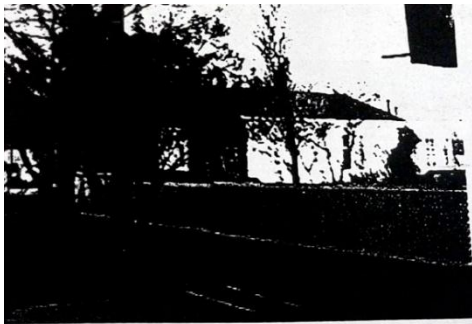
DIVISION RECAUDACION, enero 26 de 1956.-

Tpc.
FOJAS: diez y seis



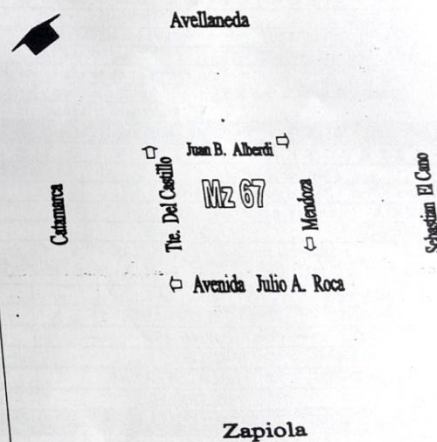
Declaración Casas de durmientes de interés municipal.

Fuente: Centro de informes de Rio Gallegos.



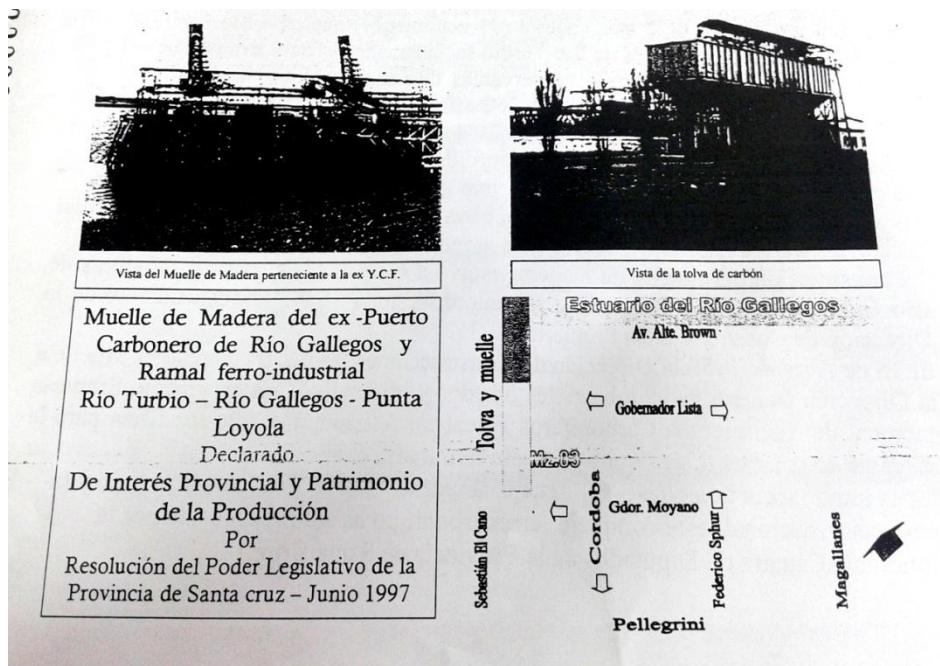
Casa de la Familia Garcia
declarada
DE INTERES MUNICIPAL
por
Resolución N°203/97 del
Honorable Concejo Deliberante

Casa tradicional ubicada sobre el solar D de la Manzana 67. El año de su construcción se estima anterior a 1911.
En 1905 John Scott, inmigrante escocés, proveniente de Malvinas, quien tramitaba por esos años la titularidad de la propiedad, cuyo solar D se había incluido en la Mensura que el Ingeniero Orlando Williams realizó para la Nación, dejó un poder firmado en Punta Arenas a favor de Pablo Van Peborg sobre dicha propiedad, para trasladarse a fundar en Puerto San Julián el establecimiento ganadero "Los Machos".
El edificio está construido íntegramente con madera de pino, forrado exteriormente con chapas de zinc al igual que el techo a dos aguas. Interiormente poseía revestimiento de papel sobre arpilleras.
Esta demarcada del terreno y apoyado sobre zoquetes de madera.





Archivos Muelle y Ramal Ferro industrial. Fuente: Centro de informes Río Gallegos.



Muelle de Madera del ex-Puerto Carbonero de Río Gallegos y Ramal ferro-industrial Río Turbio - Río Gallegos - Punta Loyola
Declarado
De Interés Provincial y Patrimonio de la Producción
Por
Resolución del Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz - Junio 1997

El ramal ferroviario, de trocha angosta (75 centímetros) que unía Río Gallegos con los yacimientos carboníferos de Río Turbio (actualmente el ferrocarril no ingresa a la Ciudad, desviando su recorrido en cercanías de Chimen-Aike, hacia el Puerto de Punta Loyola) poseía una longitud de 260 kilómetros y un total de 290 curvas. Así fue proyectado para salvar las diferencias de nivel del terreno, a medida que nos alejamos de la Ciudad, en dirección a la cordillera.

Su construcción se inició en el año 1950, inaugurándose el 25 de Mayo de 1951.

La explotación industrial, iniciaba con estas obras, el Plan de incorporación del carbón nacional a la industria siderúrgica argentina.

La construcción del muelle de madera, estuvo a cargo de la Comisión de Obras de Río Gallegos, bajo la dirección del Ingeniero Néstor F. Caviglia, dependiente de la Dirección de Construcciones Portuarias.

El 15 de Abril de 1950 la Dirección de Construcciones Portuarias entregó el Muelle a la Dirección General de Combustibles Sólidos y Minerales, (posteriormente Empresa nacional de Yacimientos Carboníferos Fiscales). Actualmente solo se utiliza para la descarga de combustibles líquidos para la terminal Y.P.F.

Por la importancia como testimonio de esta extraordinaria obra, para el trabajo y la producción nacional, este complejo ferrocarrilero ha sido reconocido por la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Cruz.





Noticia de la época sobre el movimiento portuario. Fuente: Centenario de Río Gallegos.



EL MOVIMIENTO PORTUARIO

Tres muelles hay en la ría de Río Gallegos. Uno es pelvado, perteneciente a la Compañía Swift, en el que operan los buques caponeros que llegan del exterior. Por este muelle corren los

rieles de un decanville que...
planta frigorífica.
Otro es el de Yacimientos Carboníferos...
cales, dotado de cinta transportadora, en el que
tienen su carga de carbón los buques estatales
y los contratados con ese fin.
El tercer, que es el de la Administración
General de Puertos, funciona desde el presente
año. Hasta entonces, los navíos con carga gene-
ral varaban en la playa o anclaban a distancia,
descargando por lanchas de alije y andartes.
(Ref.: Juan del Sur, en A. A., n. 346, agosto de 1968)

NUEVO MUELLE EN RÍO GALLEGOS

Con un costo de \$ 20.000.000 y ejecutada la
obra por la Dirección de Construcciones del Río
de la Plata, perteneciente a la Dirección Gene-
ral de Construcciones Portuarias y Vías Nave-
gables, ha sido dotada la ciudad de Río Galle-
gos de un nuevo muelle para operaciones na-
vieras.

La obra inaugurada el 20 del actual, consiste
en una plataforma de aproximación para bar-
cos, construido en hormigón armado y muro
de contención también en hormigón armado.
Complementariamente ha sido construido un
gran galpón para almacenamiento de la carga.

Esta obra representa un progreso notable
para el sistema de carga y descarga de buques
en Río Gallegos. Hasta ahora, la descarga se
hacía de los barcos a las bodegas y de éstas
a tierra mediante un primitivo y antiergómico
sistema de cabalotes de madera, los que sola-
mente podían mantenerse en baja marea. El
trabajo se hacía en forma lenta y con todas
las agravantes de altura para el personal de
descarga, retenido considerablemente a la in-
temperie en un paraje de clima tan rudo como
aquí.



Clasificación de casa de durmiente – Fuente Municipalidad de Rio Gallegos

cód. postal		ciudad	
calle			
localidad			
carta igm		latitud	
foto aérea		long	
2 DATOS CATASTRALES			
circun	secc	mz	prec lote
4 IMAGENES			
5 PROPIETARIO / PROYECTISTA / CONSTRUCTOR		6 USO / FUNCION	
propietario original		original	
otros		otro	
actual		actual	
proyectista			
constructor			



ARQUITECTONICO | RIO GALLETOS | FICHA DE CATALOGO

1. SITUACION DEL EDIFICIO
 independiente pertenece a conjunto

2. RELACION CON EL LOTE
 sin divisione con municipal otros
 de altura retro total
 forma 1 retro parcial
 forma 2 sin retro

3. COMPOSICION EN PLANTA
 CONSTRUCCION
 forma regular
 forma irregular
 repeticion
 simetria

4. VOLUMETRIA

	regular	irregular
	separado	unido
1 cuerpo		
2 cuerpos		
+ de 2		<input checked="" type="checkbox"/>

5. ABIERTO
 geometria simetria
 asimetria
 ritmo

6. VALORIZACION
 ESTADO
 bueno regular malo
 CARACTER
 monumental
 significativo
 ambiental
 imprescindible
 agresivo
 MODIFICACIONES
 armonico
 neutro
 agresivo

7. TECNICA CONST.
 artesanal
 industrializada
 combinada

8. CALIDAD CONST.
 precaria
 permanente
 desmontable

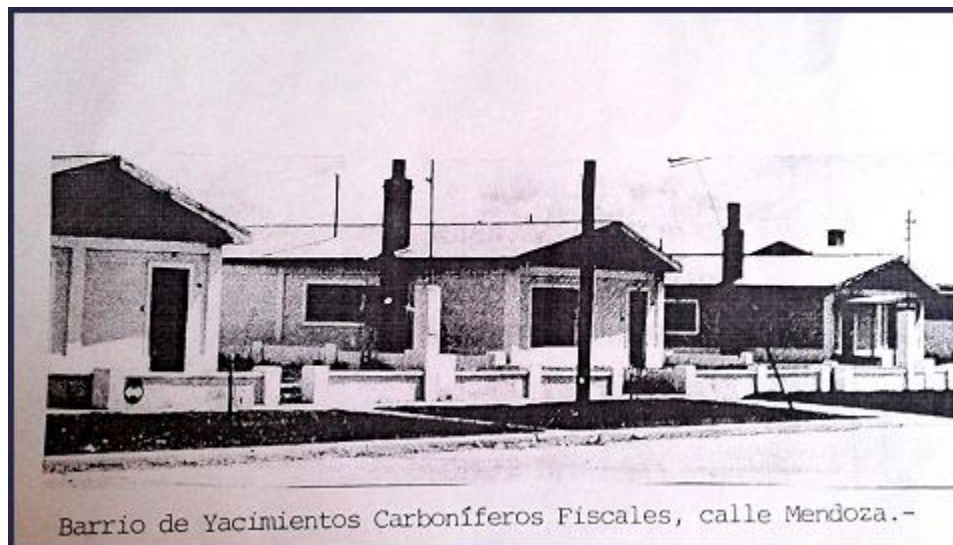
9. ESTRUCTURA

portante	<input type="checkbox"/>	material
independiente	<input checked="" type="checkbox"/>	
combinada		
elementos horizontales	<input checked="" type="checkbox"/>	
elementos verticales	<input checked="" type="checkbox"/>	
escaleras	<input type="checkbox"/>	
cubierta	<input checked="" type="checkbox"/>	

10. CUBIERTA

	material
	teja
	losa
	pizarra
plana	<input type="checkbox"/>
inclinada 1 agua	<input type="checkbox"/>
inclinada 2 aguas	<input checked="" type="checkbox"/>
inclinada + de 2 aguas	<input type="checkbox"/>
curva	<input type="checkbox"/>
otra	<input type="checkbox"/>

N° 21





Noticia Barrio El Puerto. Fuente: Diario La Opinión Austral.

25 de Enero de 2000 **LOCALES** La Opinión Austral



Pigro del barrio El Puerto. Mueles carboneros de la ex YCF y el remodelador Enrique.

Los barrios de Río Gallegos

El Puerto: la cuna de la ciudad

TEXTO Y FOTOS: AN

El barrio El Puerto simboliza el origen de Río Gallegos. Los inicios de la ciudad se plasmaron en una zona que hoy cuenta con una gran cantidad de establecimientos educativos, en contraste con una mínima superficie de espacios verdes. La implantación de la Costanera motivó a los vecinos a la conversión del viejo muele carbonero en un museo histórico.

En las primeras épocas de la pampa, el área que hoy ocupa el presente barrio era habitada por todos los ladrones que trabajaban en el río, mates que da origen al nombre del barrio, el primer de la ciudad. En la zona local, a la zona de la calle Magallanes, comenzó hace 114 años la aventura de crear un pueblo muy cerca del río.

Rosa Costanzo, presidenta de la Junta Vecinal del barrio El Puerto, recuerda a sus abuelos gauchos, uno de los tantos señores que arribaron al lugar hace más de cien años, al igual que sus apellidos caracterizados de la ciudad, como los Vignata, Espina, Cuervo, Traba y Cabral. Todos se instalaban en ese sector, ya que era el más seguro. Dentro de la jurisdicción vecinal, la calle Ledesma -continuación de Perito Moreno marca una suerte de límite natural, desde su edificación mayores carencias hacia el este, a diferencia de lo que pasa en el sector opuesto. De todos modos, en el barrio se encuentran familias muy pudientes y otras que no lo son tanto, a veces en la misma manzana.

Adolfo Iglesias, anterior titular de la Junta, asegura que siempre buscaron relacionarse con todos los vecinos, más allá de las diferencias de ingresos. Los dirigentes coinciden en que la gente se fue más a medida que sus necesidades son mayores, pero en el momento de satisfacer ciertas inquietudes, como los servicios básicos, los pobladores dejan de participar con el mismo entusiasmo.

El barrio El Puerto tiene prácticamente cubierto en su totalidad el vital tema de los servicios, a través la mayoría de sus calles están pavimentadas. Igualación, la red de cloacas, la primera de la ciudad, evidencia felices motivos por su amplitud, algo que valdría particularmente las vecinas de las calles Avellaneda y Magallanes.

Existe un gran movimiento escolar, porque la zona incluye en su perímetro al Colegio Secundario N° 25, que cuenta con gran nivel de prestigio, junto a la tradicional Escuela N°15, hoy reformada y remodelada. Los jardines N° 17 y Los Claros y el Colegio Primario N° 12 se suman a la enorme cantidad de alumnos, maestras y profesores que pueblan el barrio de marzo a diciembre.

Pero así como en época escolar el lugar se vive de blanco, en el resto del año se vive en colores de silencio.

Ubicación: centro norte de la ciudad.
Límites: Avenida Roca, 9 de Julio, Costanera local, vías del ferrocarril hasta llegar a la Av. Roca.
Principales calles: Avellaneda, Albarid, Pellegrini, Mendoza, Magallanes.

de la Virgen Nona, en Escaso y Pellegrini, que está muy deteriorada. En momentos en que se están desmontando las pruebas de la ex YCF y la zona de Servicos Públicos, los vecinos pretenden que esas parcelas, donde se generaron accidentes al viejitas, también cuenten con espacios verdes para el barrio. Precisan una plaza en el lugar en el cual hoy se encuentra la chatarra de los talleres y, además, de parquizar el lugar, desear con todas sus fuerzas hacer un museo con los restos de la ex empresa YCF, en el viejo muele carbonero.

La ampliación de la Costanera hasta llegar al Club CEMA, anunciada por las autoridades con un año de anticipación, se sumó a los problemas de parquizar el lugar, desear con todas sus fuerzas hacer un museo con los restos de la ex empresa YCF, en el viejo muele carbonero.

La Junta que encabeza Rosa Costanzo informó al Municipio la idea de crear un feroz turístico, que haga todo el recorrido costanero, desde la futura avenida Ricardo Balbo y llegue hasta Puerto Ledesma, algo que hoy forma también el eje principal del puerto portuario. De cualquier manera, la propuesta de coadyuvar el paseo costanero cuenta con el beneplácito de todos los vecinos, que necesitan que los gobiernos prioricen la atención a las Juntas Vecinales, que son sus legítimas representantes ante la Intendencia.

Respecto de la seguridad, las autoridades barriales aseguran que actualmente no se producen hechos delictivos, como en períodos anteriores, hecho muchas de las casas del área cuentan con alarmas durante sus ausencias con un conjunto de bichos bailando por el día la tranquilidad de los vecinos.

A todo esto se suma la Costanera, con una permanente de reunión nocturna, algo que genera seguridad, sobre todo por la latente posibilidad de un movimiento, particularmente en la calle Magdalena, habitualmente quienes salen del paseo costanero al centro.

Aunque pareciera que en el barrio El Puerto (Barrios, la Junta Vecinal pone el acento en la zona con un Centro de Salud, proveen en el que el Centro ATE viene trabajando por largo tiempo. De la manera que necesita un lugar recreativo público, como porque los lugares de esparcimiento costanero en el conurbado rioplatense de Río Gallegos (desde el río).

El Museo de todo

Dentro de la jurisdicción del barrio El Puerto se ubica el Museo de Los Primeros, en la calle de los Albaridos, Barrios. Desde el Museo se puede ir a una costanera al momento de visitar a todos los turistas que pasan por Río Gallegos, el pequeño café de José María García para recrear la compleja tarea restauradora consistió a dar frutos para beneficio de la ciudad. El libro de visitas exhibe augurios, saludos y felicitaciones en diversos idiomas. Un curioso registro del paso incesante de turistas llegados de los rincones más lejanos del mundo, quienes disfrutaron del virtual viaje al pasado de la Patagonia que significa ingresar a la antigua Abierta por la tarde todos los días. Museo se puede ir a una costanera al momento de visitar a todos los turistas que pasan por Río Gallegos, el pequeño café de José María García para recrear la compleja tarea restauradora consistió a dar frutos para beneficio de la ciudad. El libro de visitas exhibe augurios, saludos y felicitaciones en diversos idiomas. Un curioso registro del paso incesante de turistas llegados de los rincones más lejanos del mundo, quienes disfrutaron del virtual viaje al pasado de la Patagonia que