

Patrimônio industrial e turismo: análise de potencialidade e proposta de circuito de turismo industrial em Barracas, Buenos Aires, Argentina

Industrial heritage and tourism: analysis of potentiality and motion for a circuit of industrial tourism in Barracas, Buenos Aires, Argentina

Patrimonio industrial y turismo: Análisis de potencialidad y propuesta de circuito de turismo industrial en Barracas, Buenos Aires, Argentina

Aldo Guzman Ramos¹
Guillermina Fernandez²
Hector Basavilbaso³
Mariana Bordoli⁴

Resumo: O desenvolvimento industrial na Argentina iniciado a finais do século XIX e que sofreu a queda a partir da década de 1970 deixou numerosos bens imóveis e móveis, em grande parte do território nacional. O mesmo é fatível de re-utilizar através do turismo industrial como um mecanismo para reativar económica e socialmente espaços abandonados e em crise, mas também como uma forma de revitalizar a identidade e cultura, para recuperar uma parte da história. A metodologia de tipo exploratória e descritiva implicou um relevamento dos bens industriais localizados no bairro de Barracas da cidade de Buenos Aires, Argentina. Aplicando variáveis para determinar o estado e a potencialidade turístico-recreativa mediante usando uma escala de Likert. Como resultado seleccionaram-se 68 locais dos quais através da aplicação das variáveis ficaram 24 locais, que foram organizados para desenvolver um circuito de turismo industrial que poderia permitir complementar a oferta de turismo cultural em Buenos Aires.

Palavras-chave: Barracas. Patrimônio industrial. Atrativas. Circuito- turismo industrial.

Abstract: Argentina's industrial development which started at the end of 19th century and suffered a drop in 1970 decade has left numerous real state and private properties spread in the national territory. It's feasible to use them through Industrial Tourism as a mechanism to economically and socially reactivate abandoned spaces and in crisis, but also as a way to revitalize their identity and culture recovering a part of their history. Exploratory and descriptive methodology implied a reconnaissance of industrial properties located in Barracas neighborhood from Ciudad de Buenos Aires, Argentina, applying variables to determine the state and touristic-

¹ UNICEN. FCH. CINEA - Argentina. E-mail: aldogramos@gmail.com

² UNICEN. FCH. CINEA - Argentina. E-mail: guillermina_73@hotmail.com

³ Graduado en Licenciatura Turismo Sustentable - Argentina. E-mail: hecandbas@gmail.com

⁴ Graduada en Licenciatura Turismo Sustentable - Argentina E-mail: mbordoli@fibertel.com

recreational potentiality by means of Likert scale. As a result 68 places were selected and after utilizing the variables 24 sites remained, which were organized to prepare an Industrial Tourist Circuit that could complement Buenos Aires cultural offer.

Keywords: *Barracas. Industrial heritage. Attractions. Circuit – industrial tourism.*

Resumen: *El desarrollo industrial en Argentina iniciado a fines del siglo XIX y que sufrió su caída a partir de la década de 1970 ha dejado numerosos bienes inmuebles y muebles en gran parte del territorio nacional. El mismo es factible de reutilizar a través del turismo industrial como un mecanismo para reactivar económica y socialmente espacios abandonados y en crisis, pero también como forma de revitalizar la identidad y la cultura, al recuperar una parte de la historia. La metodología de tipo exploratoria y descriptiva implicó un relevamiento de los bienes industriales localizados en el barrio de Barracas de la ciudad de Buenos Aires, Argentina, aplicando variables para determinar estado y potencialidad turístico-recreativa mediante una escala Likert. Como resultado se seleccionaron 68 sitios de los cuales a partir de la aplicación de las variables quedaron 24 sitios, los cuales se organizaron para elaborar un circuito de turismo industrial que podría permitir complementar la oferta de turismo cultural de Buenos Aires.*

Palabras Clave: *Barracas. Patrimonio industrial. Atractivos. Circuito - turismo industrial.*

1 INTRODUCCIÓN

En los últimos años se fueron dando en las grandes urbes mundiales, nuevas lecturas del patrimonio industrial remanente, en claro proceso de deterioro, en el cual convergen nuevos procesos de revalorización y resignificación de una herencia que forma parte de la memoria colectiva de una comunidad. La recuperación de este pasado implica un refuerzo de la misma a través de las diferentes experiencias de reutilización turística de todo este acervo industrial. (Pardo Abad, 2004, p.10).

Sin embargo, en ciertos conglomerados urbanos, el patrimonio industrial ha sido descartado dentro del inventario de bienes culturales, ya sea porque se encuentra localizado en sectores periféricos de las ciudades o bien porque darle un reconocimiento patrimonial implicaría inyectar fuertes flujos de capitales en pos de su restauración, rehabilitación o puesta en valor.

Los únicos prototipos en esta categoría que han sido intervenidos, fueron los que se encontraban en mejor estado de conservación y con la mejor accesibilidad y por medio de una apropiación espacio-territorial, se han refuncionalizado con un carácter que no conculca con la identidad local. Estos procesos se han ido dando paulatinamente, como por ejemplo en el área de estudio, el barrio de Barracas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, capital de la República Argentina.

El proceso de industrialización, en esta ciudad como explica Corral (2013, p. 1), provocó cambios de orden económico, tecnológico, social y territorial. La fábrica se convierte en un elemento dominante de la estructura espacial, ordenador del paisaje, polo de atracción de trabajadores y generador de comunidad.

El inicio de la actividad industrial en Argentina, semejante a otros países latinoamericanos, estuvo asociada a la corriente inmigratoria europea, considerando que entre 1871 y

1914 llegaron al país casi 6 millones de personas, los cuales contribuyeron a crear un importante mercado laboral.

El principal punto de entrada debido a su importancia fue la ciudad de Buenos Aires, conformándose de esa forma como centro industrial y aumentando su población de 177.787 habitantes en 1869 a 1.560.986 en 1914. El empuje industrial en ese momento se evidencia en que en 1895 (Kosacoff, 1993) la ciudad tenía radicados el 38 % del total de establecimientos industriales del país, empleando el 48 % de la mano de obra y reuniendo el 51 % del capital invertido.

Buenos Aires era el puerto y conexión más importante entre el mercado interno y el exterior. Además de ser la sede del poder político nacional, era el centro del sistema ferroviario, principal medio para transportar los productos, permitiendo así el surgimiento de nuevas actividades (productos y servicios vinculados con la exportación e importación y para abastecer el mercado interno).

La industria manufacturera se expande y la inversión en la industria manufacturera como expresa Kosacoff (2013:12) fue del 6,5 % del producto bruto entre 1910 y 1914, mientras que la de la agricultura fue del 4,4 %, demostrando el peso que tenía en ese momento histórico.

Cuando se produce la primera guerra mundial en 1914 junto a la recesión europea, la economía argentina fue afectada, reduciéndose el PBI casi en un 20 % entre 1913 y 1917; siendo el sector de la construcción el más perjudicado, paralizándose obras como los ferrocarriles, que estaban relacionados con Inglaterra, comprometida en la guerra mundial.

Luego de esta crisis, el sector retomó las altas tasas de expansión que tuvo a partir de 1880. Por esta razón en muchas ocasiones se plantea que en 1930 comienza el desarrollo industrial, cuando en realidad solo se retomaron las tasas de crecimiento anteriores. Así hacia la década de 1960 las actividades industriales fueron el motor de crecimiento de la economía, creando empleos, permitiendo la acumulación de capital y generando una capacidad tecnológica que permitió a Argentina ganarse un lugar destacado en el ámbito latinoamericano e incluso mundial.

Sin embargo, a mediados de la década de 1970, este modelo de industrialización presentaba numerosas dificultades, como por ejemplo escala de plantas muy reducidas, falta de subcontratación y proveedores especializados, escasa competitividad internacional, fuertes transferencias de ingresos, saldos comerciales externos deficitarios, etc. Al mismo tiempo las sociedades más industrializadas estaban generando el pasaje a un nuevo esquema tecno-productivo (posfordismo), con modelos de organización de la producción industrial que incorporaban una lógica muy distinta a la de los modelos de producción masiva. Uno de los elementos que viabilizó este cambio fue el extraordinario desarrollo de la microelectrónica, de lo electromecánico se pasó a lo electrónico, aspecto que en los países latinoamericanos no estaba avanzado.

En este sentido ante las dificultades de incorporar el nuevo dinamismo industrial, la respuesta fue una reforma estructural asociada a la apertura de la economía, pero su fracaso

so hacia fines de la década de 1970 termino desarticulando la actividad productiva industrial, situación que aún se mantiene y que al presente resulta sumamente difícil de recuperar lo perdido en todo este periodo. De esta forma el paisaje industrial sumamente auspicioso se transformó en un paisaje de construcciones abandonadas en muchos casos o destinadas para otro tipo de actividades.

Teniendo en cuenta esto el presente trabajo tiene como objetivo analizar el patrimonio industrial del barrio de Barracas en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, como ejemplo de este desarrollo industrial, detectando aquellos recursos cuyas potencialidades permitan considerarlos atractivos turísticos en contexto de un turismo industrial.

Para ello se realizará un inventario de los recursos arquitectónicos que conforman el patrimonio industrial y ferroviario del barrio, analizando el estado de conservación, detectando así los bienes patrimoniales industriales existentes que son plausibles de convertirse en atractivos turísticos para planificar un circuito de turismo industrial, que redunde en un beneficio para la comunidad y que a su vez, pueda convertir al barrio de Barracas en un punto central del desarrollo del turismo industrial.

Considerando esto el artículo se estructura de la siguiente forma: en primer lugar se conceptualiza el patrimonio industrial, el turismo industrial y el desarrollo sustentable como marco general para estructurar la oferta, haciendo mención a ejemplos a nivel mundial de reutilización de estos espacios y elementos industriales. En segundo término se especifica la metodología de abordaje para después avanzar finalmente en el análisis del barrio de Barracas, las características del patrimonio industrial y la presentación de los resultados, elaborando una propuesta de circuito turístico como instrumento que inicie la revalorización del espacio.

2 PATRIMONIO INDUSTRIAL, TURISMO INDUSTRIAL Y DESARROLLO SUSTENTABLE

El patrimonio industrial, incluye básicamente elementos tangibles e intangibles, que de forma interdependiente estructuran a la actividad económica. Estos elementos materiales e inmateriales estarían conformados por bienes inmuebles, (zonas de producción, de vivienda, etc.), bienes muebles (maquinaria, herramienta, archivos, etc.), los modos de vida de los trabajadores y el know how de los procesos productivos, asociados a la industria como un verdadero sistema, que se integra en un sistema mayor de producción regional. Este tipo de patrimonio “abarca un conjunto de estructuras, piezas y máquinas que han sido utilizadas en muchos casos hasta fechas recientes” (Pardo Abad, 2004, p.15) y en ocasiones permanecen en uso, sufriendo las modificaciones que producen los cambios tecnológicos.

Como expresa Willemsen (2012, p.4) estos bienes se deben entender como un todo integral, integrando el paisaje, las relaciones industriales, las arquitecturas que los caracteriza, las técnicas utilizadas en sus procedimientos y y sus prácticas de carácter simbólico. De esta constituyen un vestigio y objeto de la memoria colectiva ((Álvarez, 2006, en Ibarra, Bonomo, 2012, p. 53), independientemente de su estado de conservación.

Pueden distinguirse cuatro tipos de bienes inmuebles: Elementos Industriales, Conjuntos Industriales, Paisajes Industriales y Sistemas y Redes Industriales.

Con respecto a los bienes muebles también se pueden diferenciar cuatro tipos: Artefactos, Útiles y Herramientas, Mobiliario y Accesorios y Archivos. (Willemsen, 2012, p.30).

Finalmente y de forma complementaria se reconoce el *Know How* en relación a los bienes inmateriales. Allí se encuentran las entidades de la memoria de la industria, encarada en aquéllos testimonios, instituciones o colecciones unitarias que por su relevancia suponen una parte integral de la memoria histórica asociada a un sistema de trabajo, disciplina científica o actividad investigadora relacionada con la cultura del trabajo. (Willemsen, 2012, p.30).

Según Pardo Abad, “el patrimonio industrial es el más joven de todos los patrimonios porque abarca un conjunto de estructuras, piezas y máquinas que han sido utilizadas, en muchos casos, hasta fechas recientes.”(2004, p. 9), su proximidad temporal al presente ha puesto en duda su valor como legado, su rol en el juego entre pasado y presente, y la percepción que la propia sociedad tiene de él. Estos debates avanzan a favor de la puesta en valor de los testimonios vinculados a transformación productiva industrial y su identidad colectiva legitimada en torno a ese periodo de la historia de un lugar.

El patrimonio industrial se caracteriza por una arquitectura de carácter efímero, que pronto se ve afectada por la obsolescencia de las estructuras, ante la rapidez evolutiva de los procesos técnicos. El cambio en los paisajes industriales es más importante que en otro tipo de paisajes; hay menos permanencia, menos inercia y a toda innovación productiva le siguen profundas alteraciones formales y estéticas. (Pardo Abad, 2004, p. 11).

Este patrimonio industrial puede convertirse en un valioso recurso para el desarrollo de la modalidad del turismo alternativo, denominado turismo industrial. De acuerdo con el 5º Congreso Europeo sobre Turismo Industrial (Ferrol, La Coruña, España, 2014) se estableció que:

El turismo Industrial es una forma de turismo cultural constituido por la industria viva y el patrimonio industrial. Incluye una gran variedad de actividades como las rutas y las actividades en sitios vinculados al sector. Constituye un sector de actividad beneficioso para las comunidades locales ya que es una estrategia de turismo innovadora que coadyuva al turismo de carácter tradicional y, además, contribuye al impulso de la economía local y regional.

El turismo industrial es según la OMT (Organización Mundial del Turismo), una forma de turismo cultural cuyo objetivo principal es difundir el patrimonio industrial (tanto el más antiguo como el más actual), relacionado íntimamente con la tecnología y el trabajo característico de un lugar. Engloba todos aquellos desplazamientos motivados por el interés hacia las empresas industriales, industrias agroalimentarias, talleres artesanales, museos y centros de interpretación relacionados con la actividad industrial de un territorio determinado.

En este contexto, de múltiples formas, el patrimonio industrial puede ser (re) interpretado por el turismo como un medio para producir, a través de una atinada rehabilitación, una dinamización cultural en sectores afectados por el cierre y la desarticulación de la ma-

triz productiva. Esta aproximación va más allá del aprovechamiento turístico pues se genera una reconsideración del patrimonio industrial como un bien cultural.

Es a partir de esta mirada del patrimonio industrial y de los paisajes industriales, que se comienza a concebir a todo este acervo, no sólo como un recurso, sino como un atractivo turístico. En este sentido, y frente a las tradicionales tendencias turísticas, han surgido otras más recientes del tipo cultural como alternativa a la búsqueda exclusiva de sol y playa. Siguiendo esta línea, y dentro de la modalidad cultural, el turismo industrial permite conocer todo un pasado fabril y valorar la sucesión de los distintos cambios productivos y técnicos. Se trata de un turismo muy específico que procura conocer cosas diferentes, centrado tanto en los vestigios de los últimos dos siglos, como también visitas a industrias aún en funcionamiento en las que se explica la fabricación de un determinado producto. El turismo que más interesa es el de carácter patrimonial por su carga cultural, histórica y simbólica. (Pardo Abad, 2004, p. 20)

El turismo industrial se ha planificado a partir de itinerarios industriales los cuales, a pesar de tener una entidad propia, fueron concebidos frecuentemente como complemento turístico al patrimonio histórico-artístico o como soporte de la modalidad de “sol y playa”. Muchas veces, estos itinerarios se ven reforzados con la presencia de grandes museos industriales, constituyendo una de las innovaciones museísticas de los últimos tiempos. Los mismos, se han convertido en centros de revitalización cultural y económica para muchos lugares concretos. También, de una forma activa y abierta, en simples motores de una creciente atracción turística de tipo cultural. Esta aproximación a las improntas dejadas por la industrialización marca un espacio cargado de simbolismos y monumentos industriales. En definitiva, puede inferirse que el patrimonio sirve de atractivo turístico y de recurso para un desarrollo económico sustentable y respetuoso con el pasado y las innovaciones de otros tiempos.

Ahora bien, el turismo industrial se caracteriza por ser de dos tipos, en función del carácter de los centros visitados:

Fabril o productivo: consiste en la visita a industrias que se encuentran en plena actividad y producción, en las que se muestra la fabricación de un determinado artículo. Aquí el interés es netamente técnico pues se observa, principalmente, la maquinaria en uso;

Patrimonial o histórico: en este caso las visitas se centran en fábricas abandonadas con reutilización museística o con instalaciones de algún centro artístico o interpretativo. Se incluyen también piezas sueltas conservadas, como máquinas de vapor, chimeneas o territorios más o menos amplios caracterizados por la actividad en otras fases de la industrialización. En este turismo industrial el interés es básicamente cultural. (Pardo Abad, 2004).

La recuperación de los testimonios de la industrialización con fines turísticos está creando flujos de visitantes realmente importantes, y en casi todos los países europeos existen buenas muestras de esta tendencia. En este sentido, se está gestando con fuerza, un turismo industrial de indudable interés cultural.

A pesar de ser una modalidad relativamente nueva, existen sitios que se organizaron con fuerza en Estados Unidos desde finales de los años '70, donde se incubaron iniciativas para valorizar algunas instalaciones industriales, tales como las de Lowell, en Massachussets (1977) y las de Birmingham, en Alabama (1983) (Fernández Zambón, Ramos Schenk, 2005, p. 101).

En Europa, también se revalorizan algunos sitios emblemáticos a partir de algunas propuestas de recuperación del patrimonio industrial; comenzando con la creación de *Ironbridge George Museum*, en el valle del río Severn, región que encabezó la producción de hierro de toda la Gran Bretaña. En este sentido, hacia 1968 se creó la Fundación del Museo del Valle de Ironbridge, cuya misión principal era recuperar el patrimonio industrial del valle, preservando las instalaciones y las técnicas de producción. Posteriormente, se planificó la recuperación de las fábricas de cerámica de Jackfield, y de cerámica de Coalport, en la tipología de museos de sitio.

En el caso de Alemania, ya desde mediados de la década del '80, se promovió la conservación de cuatro grupos de altos hornos del siglo XX: Nuenkirchen y Hatigen, y las plantas siderúrgicas de Duisburg-Meiderich y Völklingen. Este último ejemplo constituyó el mayor centro manufacturero de perfiles metálicos de Alemania que, tras el cierre en 1986 es visitado por el público y se han conservado todos los elementos que conformaron la matriz productiva. (Fernández Zambón, Ramos Schenk, 2005:102).

En los casos mencionados el patrimonio industrial y técnico constituye una oferta competitiva y auténtica contribuyendo con la diversificación de la oferta de atractivos turísticos tradicionales que pueden existir, permitiendo planificar un desarrollo local sustentable, ampliando la matriz laboral y productiva.

Como se ha mencionado, la revitalización de estos espacios puede responder a lógicas y procesos muy dispares, atravesados por otras problemáticas territoriales y por diferentes intereses. Desde el turismo y la recreación es necesario reconocer que independientemente de la riqueza patrimonial de un territorio, en países en vías de desarrollo, se ha visto muy complicada, por múltiples causas. En especial en lo que respecta a la infraestructura e instalaciones, debido a que se ve restringido el acceso a recursos económicos que permitan generar flujos de capitales para su rehabilitación, así como también la ausencia de una normativa legal que proteja de manera integral dicho patrimonio. La calidad de los servicios turísticos o recreativos complementarios, de transporte, de infraestructura, el estado de conservación y seguridad de los entornos de los sitios patrimoniales, la propia situación social de las comunidades (pobreza, necesidades básicas insatisfechas, etc.) que requieren miradas integrales del patrimonio.

Dado que América Latina ha sido tomada como destino de consumo por parte del turismo internacional, por sus variadas manifestaciones culturales y sus recursos naturales, como elementos alternativos al turismo tradicional, el patrimonio industrial bien puede conformar una nueva alternativa que diversifique la oferta ya existente. Sin embargo, todo ese acervo fabril que se fue gestando en los siglos XIX y XX, testimonio de un esplendor econó-

mico nacional y regional, hoy se ve amenazado por el abandono y la degradación estructural, sin viabilizar nuevas opciones de reconversión productiva que permitan conservar los vestigios industriales que aún se mantienen en pie. En este sentido, el turista debe verse motivado a vivenciar esta experiencia, pero también es necesario que la propia comunidad local sea partícipe de este emprendimiento dado que los beneficios máximos serán para la misma.

A su vez, el turismo industrial puede convertirse en motor de desarrollo de zonas deprimidas económicamente, diversificando su matriz productiva y generando nuevos puestos de trabajo a nivel barrial. Por otro lado, también se generan grandes flujos de inversiones para la innovación en infraestructura y equipamientos dentro del mismo espacio, mejorando la calidad de vida de los residentes. El barrio de Barracas podría ser un nuevo hito en este sentido, dado que cuenta con grandes vestigios plausibles de ser reconvertidos a nuevos usos mitigando grandes necesidades barriales, pero a su vez permitir que su uso como atractivo turístico genere nuevas inyecciones económicas en este territorio capitalino.

Estos ejes conceptuales o referencias generales que vinculan turismo, patrimonio industrial y territorio requieren de diagnósticos precisos y de propuestas planificadas en sentido estratégico. Este trabajo avanza en un primer eslabón de una larga cadena y se aproxima a un estado de situación de los bienes industriales patrimoniales, de sus rasgos, de su estado y de su potencial relación en un circuito turístico, a modo de un ejemplo plausible de ser llevado a cabo, dándole una carácter propositivo a este trabajo sin pretender que sea la solución a las problemáticas patrimoniales o barriales.

3 METODOLOGÍA

Este trabajo responde a un estudio exploratorio y descriptivo. Se realizó una búsqueda de bibliografía relacionada con el patrimonio industrial de Barracas, en la que sólo se detectaron estudios de tipo sociológico, histórico, cultural, dentro de los cuales se hacía mención al carácter industrial del barrio. Existiendo una ausencia de relevamientos exhaustivos, inexistencia de información respecto a los recursos industriales, ya sea a nivel catastral, histórico, arquitectónico y en algunos casos, hasta legal.

Consecuentemente, se comenzó por un relevamiento para evaluar la existencia de recursos industriales, tanto en cantidad como en calidad. Para ello, se dividió el barrio en dos sectores, que se denominaron Barracas Este y Barracas Oeste. Este último sector es el que presenta una realidad social asociada a grandes bolsones marginales que albergan índices de pobreza muy elevados, así como también gran cantidad de hechos delictivos producto de la inseguridad allí presente.

Para poder realizar un relevamiento completo, se diseñó un instrumento de campo para el relevamiento a partir de una planilla en la que, además de incluir datos identificatorios y referenciales, se establecieron categorías (Fabrill, Ferroviario, Comercial) a las que per-

tenece el recurso analizado. Se incluyeron, variables que arrojan valores tanto cualitativos como cuantitativos.

Las variables relevadas para determinar estado y potencialidad recreativo-turística fueron: originalidad, estado de conservación, calidad del entorno (paisajística y ambiental), señalética patrimonial, complementariedad con otros elementos del patrimonio, uso del suelo del entorno, su condición actual (establecimiento en producción, cerrado o con otros usos) y su relación con el patrimonio intangible: (su vínculo con técnicas tradicionales) y la accesibilidad legal y física.

Los datos cuantitativos arrojados se volcaron en una planilla de datos lo cual permite establecer una primera aproximación a la realidad del área de estudio. Una vez cuantificada cada variable, con las valoraciones traducidas en un rango de 0 a 5 (donde 5 es el máximo valor positivo) se determinaron tres rangos de trabajo tomando el máximo posible, para poder identificar los recursos que poseían potencialidad para convertirse en atractivo turístico en al menos tres rangos.

Utilizando la escala de Likert se estableció que la valoración mínima fuese 0 (cero) y la máxima 30 (treinta) estableciendo los siguientes grupos: Menor a 19 (<19) = [0,18]; Entre 19 y 23 (>19 y <23) = [19,22]; Mayor a 23 (>23) = [23,30].

4 ESTUDIO DE CASO: PATRIMONIO INDUSTRIAL Y CIRCUITO TURÍSTICO EN BARRACAS.

El barrio de Barracas, localizado en el extremo sureste de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, se caracteriza por ser una de las comunidades barriales con mayor impronta obrera en la capital porteña. Esto le confirió una fuerte identidad que se ve reflejada en los remanentes de su patrimonio cultural en general y del acervo industrial, en particular. Esta identidad se fue gestando a lo largo de la historia en torno a su patrimonio de carácter industrial constituido por las barracas que dieron origen al nombre del barrio.

El barrio de Barracas pertenece a la Comuna 4 (Ver mapa 1), que comparte con los barrios vecinos de La Boca, Parque Patricios y Nueva Pompeya. La misma se extiende en forma alargada de Este a Oeste. Por su parte, el barrio de Barracas cuenta con una superficie de 7,6 kilómetros cuadrados y alberga a una población de aproximadamente 89.452 habitantes según el censo realizado en 2010 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos).

Mapa 1 - Ciudad de Buenos Aires: Barrio Barracas



Fuente: Modificado de mapoteca.educ.ar

4.1 Reseña histórica del barrio de Barracas

El barrio fue *la puerta de entrada a la ciudad*, pues por allí pasaron grandes movilizaciones sociales de la historia argentina.

El origen propio del nombre del barrio, Barracas hace referencia al tipo de construcciones que se fueron emplazando a orillas del Riachuelo a fines del siglo XVII, las cuales constituían simples e improvisados galpones utilizados para almacenar frutos, cueros, lanas y otros productos de exportación que debían embarcarse en dicho curso fluvial. En adición, se utilizaban como depósitos para mercancías que provenían del extranjero. Cada propietario poseía una barraca propia y todas ellas constituían el conjunto llamado de *“las barracas”*. Por ese entonces, este territorio no estaba habitado pero se destacaba por su estratégica ubicación dado que allí se encontraba localizado el puerto y un arsenal de marina cuya misión era evitar las posibles invasiones de potencias extranjeras. (Puccia, 1998: 25).

Sin embargo, la verdadera historia del barrio se va gestando a través de la **calle Lar-ga**, actual Avenida Montes de Oca, y el **camino de la Rivera**, hoy Avenida Pedro de Mendo-

za, y en torno a estas arterias se fueron desarrollando las diferentes actividades económicas y sociales de Barracas. La expansión económica se dio a principios del siglo XVIII con la actividad portuaria que se desarrolló en la boca del Riachuelo. De forma complementaria, las diferentes barracas proveían y recibían productos a y desde las embarcaciones que allí anclaban. (Puccia, 1983). Simultáneamente, se iban instalando en la zona noroeste del barrio (actual Plaza España) los primeros mataderos del Sur, también conocidos como “*de la Convalescencia*”, en los que se faenaban animales y cuyos desperdicios se iban arrojando a las aguas del Riachuelo generando una alta contaminación ambiental (Puccia, 1998:33). Hacia 1890, se van a establecer las primeras instalaciones industriales en las cercanías del Riachuelo comenzando a dotar al barrio de su perfil característico. Sincrónicamente, surgen las primeras líneas férreas en Barracas como complemento de la actividad portuaria dado que se fue configurando una matriz ferroviaria no sólo a nivel barrial sino también a escala nacional. Desde entonces, Barracas se convirtió en un sitio óptimo para el desarrollo industrial. Se podría decir, que Barracas es el enclave de actividades industriales de tipo metropolitano.

El proceso inmigratorio impulsado por el presidente Nicolás Avellaneda con el objetivo de poblar el territorio y de reclutar mano de obra experimentada, hizo que el barrio se convirtiera en un asentamiento de inmigrantes que se constituyeron en la principal fuerza laboral que acompañaba el surgimiento de las diferentes industrias de Barracas (Puccia, 1998:43).

Esta matriz económica de carácter industrial que se dio en Barracas, tuvo su esplendor hasta la década de 1970, cuando se inicia un proceso de degradación socio-territorial paulatina, que afectó al área. Resultante de un cambio en el paradigma económico, producto de la introducción de las ideas neoliberales y al cambio de políticas económicas de Argentina, que se orientaban a un modelo de acumulación financiera que conllevaría a un proceso de desindustrialización a nivel nacional (Herzer, 2008:195). Extensivamente, la actividad productiva se desactiva en toda la ribera del Riachuelo, producto del cierre de una gran cantidad de establecimientos industriales generando una fuerte fragmentación territorial y una segmentación social. (Bordore, Mendoza, Tignino, 2002:1). Este proceso se acentúa durante la década de 1990, conforme la sanción de la Ley de Convertibilidad que dio la estocada final a la economía nacional, en general, y a la actividad industrial en el barrio, en particular.

Sin lugar a dudas, este cambio en el modelo económico tuvo sus efectos colaterales sobre el patrimonio industrial de Barracas, cuyos vestigios comenzaron a padecer la degradación y el abandono. De esta manera, puede considerarse que el abandono, destrucción y desaparición de bienes industriales implica un auténtico proceso de pérdida de la propia identidad barrial, con la crisis de estos testimonios de un pujante proceso de industrialización, incluso referentes a nivel nacional. Como sostiene Pardo Abad estos espacios improductivos se van convirtiendo en baldíos industriales (2004:12). Y como tales se exponen a la degradación, la tugurización, la pérdida de significatividad, la destrucción, el vandalismo, la mercantilización, entre otros procesos contrarios a su revitalización.

Sin embargo, existe la alternativa de mantener la memoria colectiva de un pasado industrial junto con la clase obrera que le dio vida, fomentando una recuperación de los bienes industriales y ferroviarios tan singulares que pueden hallarse en el barrio de Barracas, cubriendo no sólo necesidades insatisfechas en la comunidad local, sino también transformando al barrio en el hito del turismo industrial por excelencia de la capital argentina, especialmente por localizarse en las cercanías del circuito turístico tradicional de la Ciudad de Buenos Aires.

La tipología edilicia actual de este barrio está conformada por viviendas de baja densidad que coexisten con edificios de carácter industrial, algunos de los cuales pertenecen al ferrocarril, destacándose también dos conjuntos de viviendas para obreros de distintos orígenes (Colonia Sola y el Barrio Monseñor Espinosa) que, por sus valores arquitectónicos, histórico-culturales y urbanísticos, forman parte de su patrimonio. (Levin, Weber, Salim, 2003).

Actualmente Barracas se encuentra fragmentada por el ferrocarril y la autopista padeciendo innumerables carencias a nivel de servicios, equipamientos y seguridad. El 46% de la superficie se encuentra destinada a zonas industriales con obsolescencia tecnológica y escasa actividad, en detrimento del núcleo habitacional. Las fábricas y depósitos que quedaron vacantes a partir de las transformaciones que sufrió la ciudad, ya que no han podido readaptarse a las nuevas lógicas económicas que imponen las localizaciones industriales modernas, pudiendo refuncionalizarse para un destino residencial. (Levin, Weber, Salim, 2003).

A pesar del notable deterioro ambiental y edilicio del sector se advierte su potencialidad para la configuración de circuitos culturales y turísticos, como así también de sus características diferenciales dentro de la ciudad que le confieren carácter e identidad particulares.

El Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, diseñó el Plan Urbano Ambiental (PUA) que propone entre otras cosas: reestructurar, densificar, y renovar el Área Sur, para equilibrar la sobreocupación del Área Norte.

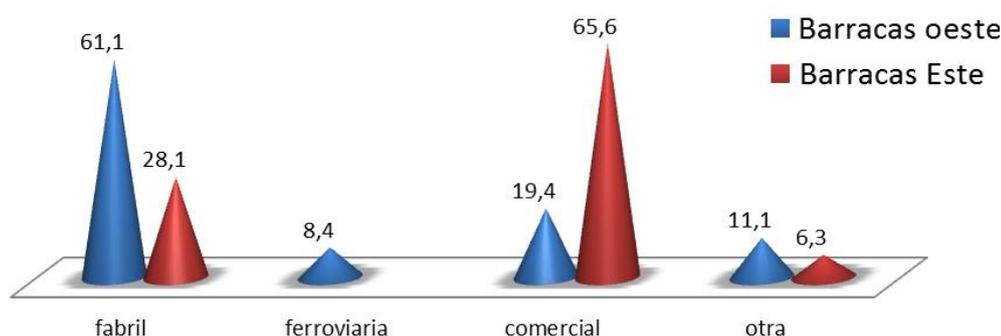
A partir de la elaboración del mismo se vio la necesidad de dotar de normativas de protección a nivel patrimonial dado que gran parte de estos recursos culturales se encontraban sin ningún tipo de salvaguarda ni declaratoria emanada por ninguno de los organismos locales y/o nacionales.

Se ha dado protección a determinados atractivos culturales y religiosos a través de la sanción de la Ley N° 449 (B.O.C.B.A. N° 1044 del 9 de octubre de 2000) que incorporó al texto del Código de Planeamiento Urbano 47 nuevas Áreas de Protección Histórica (Distritos APH) y se ha dejado de lado gran parte de todo un acervo industrial que sigue caracterizando al barrio, así tenemos el APH 5: Ámbito Oratorio Santa Felicitas; APH 6 : Ámbito Basílica del Sagrado Corazón; APH 7: Ámbito Estación Hipólito Yrigoyen y Viaducto Ferrocarril General Roca y APH 9: Conjunto Colonia Sola.

4.2 Resultados del relevamiento

Se relevaron 68 sitios, ya que en este caso solo se consideraron los bienes inmuebles de origen industrial, en total distribuidos en todo el barrio. El gráfico N° 1 presenta la síntesis en relación a la representatividad de las categorías.

Gráfico 1 – Categorías de patrimoniales de Barrio de Barracas



Fuente: elaboración personal

Del análisis del sector correspondiente a Barracas Oeste se puede decir que el

- **61.1** % de los recursos corresponden a la categoría **Fabril** lo que demuestra el perfil industrial que el barrio ostenta aún en la actualidad. Estos son sitios de tipo patrimonial, con un valor histórico-cultural y no establecimientos funcionando como industrias, a excepción de un caso.
- un **8.33%** corresponde a la categoría **Ferrovionario** lo que a las claras demuestra el debacle de este medio de transporte en relación a la actividad industrial y fabril
- un **19.4** % pertenece a la categoría **Comercial** lo que también marca una tendencia de los nuevos usos del patrimonio industrial para actividades netamente comerciales.
- recursos que no entran dentro de ninguna de las categorías preestablecidas, pero que conforman el paisaje industrial del barrio de Barracas. Estos recursos representan el **11.1%** y se caracterizan por constituir un elemento fundamental en el desarrollo de las comunicaciones viales (puentes, residencias).

En el sector de Barracas Este se observa que

- el **65.6%** de los recursos relevados corresponden a la categoría **Comercial**,
- sólo el **28.1%** corresponden a la categoría **Fabril**,
- **6.25%** no poseen categoría alguna pero que acompañan el conjunto.

Estos indicadores nos demuestran que lo que, otrora, eran establecimientos industriales o fabriles han desaparecido o cerrado o cambiado su espacio de producción a otros establecimientos fuera de la ciudad autónoma de Buenos Aires, y se han transformado en soporte edilicio de nuevos emprendimientos comerciales. Por otro lado marcan la clara diferencia entre el uso y la re funcionalización de los sitios en una y otra parte de Barracas.

Teniendo en cuenta el valor potencial y de acuerdo a las escalas detalladas en la metodología se puede indicar una relativa proporcionalidad en todos los rangos.

- ✓ [0,18] = 18 recursos;
- ✓ [19,22] = 26 recursos;
- ✓ [23,30] = 24 recursos

De la correlación de datos entre potencialidad y categoría se observa un mayor interés en los subtipos, **Fabril** y **Comercial**, puesto que la categoría **Ferrovionario** ofrece escasos recursos de los que pocos han subsistido.

La categoría Fabril se da preponderantemente en los dos rangos de menor valor, mientras que la categoría Comercial se da en los dos más altos.

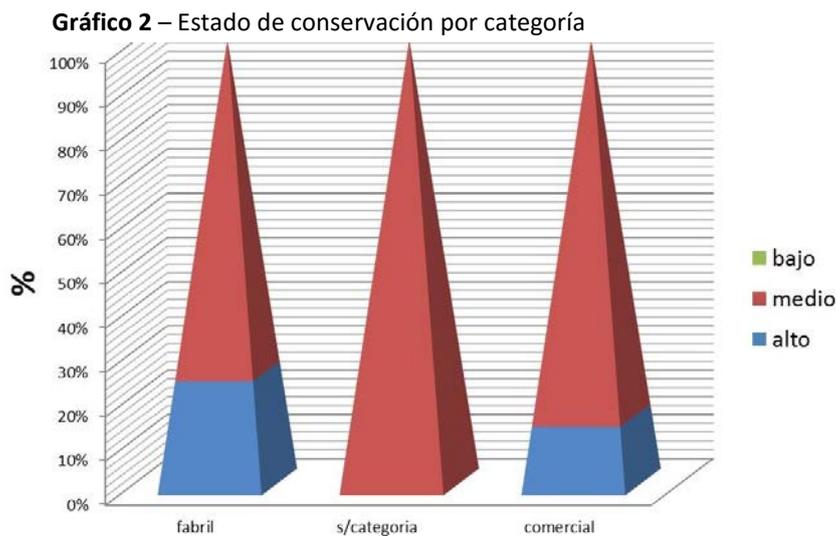
Existen algunos recursos interesantes en los mismos rangos pero pertenecientes a las categorías relegadas como **Ferrovionario** y **Sin Categoría**, que podrían ser incorporados siempre que la localización geográfica sea la adecuada.

Se decidió establecer un análisis de acuerdo a las diferentes variables, tomando como valoración al puntaje 4 y 5 de la escala de Likert, pero descartando aquellos recursos que, a pesar de poseer dicha valoración, estaban en el rango [0,18].

Paulatinamente se fue haciendo una tamización y de los 68 recursos industriales relevados originalmente, quedaron 24 (veinticuatro) con potencialidad de convertirse en atractivo turístico, 15 (quince) recursos en Barracas Oeste y 9 (nueve) recursos en Barracas Este.

Del análisis en detalle puede indicarse respecto a la calidad de entorno, ya sea paisajística y medioambiental que ostenten valores de 4 y 5 dentro de la escala, que corresponden con los recursos inventariados, localizados en zonas de bajo o casi nulo índices de hechos delictivos. De este análisis, en el cual se han cruzado datos en función de la calidad del entorno, puede observarse sólo quedan cuatro recursos patrimoniales fuera de la preselección dado que la gran mayoría se encuentran en los rangos establecidos y que están simétricamente distribuidos en las dos categorías más importantes del inventario: Fabril y Comercial. Ahora bien en función de analizar los recursos por su calidad de entorno, se ha realizado una selección, dado que de los 68 recursos patrimoniales originales que fueron relevados, han quedado solamente 41 que satisfacen la mayor cantidad de variables posibles para la selección final. Sin embargo, cuando los datos son analizados en función de la originalidad del recurso industrial, la cantidad de recursos patrimoniales se reduce, dado que solamente persisten 28 de ellos dándose mayor relevancia a los pertenecientes a la ca-

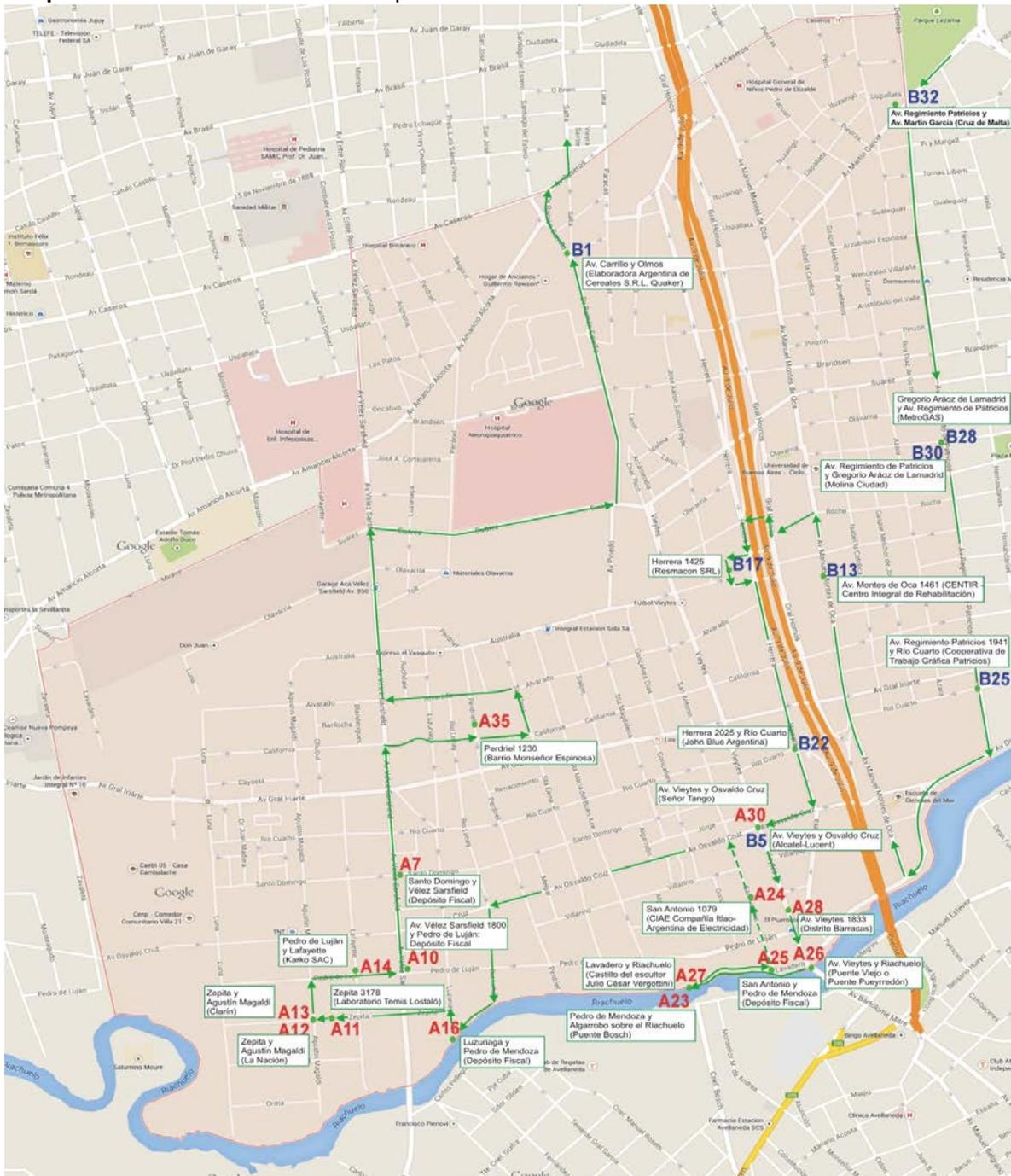
tegoría Fabril y en segundo lugar a la Comercial. En un análisis de la potencialidad de cada recurso en función de la accesibilidad física puede deducirse que no hay variabilidad en los resultados relativos a las variables originalidad y accesibilidad física, pues se siguen manteniendo los mismos recursos patrimoniales industriales y en el mismo número (28). Sin embargo, queda, aún, una variable fundamental cuando se trata de recursos que quieran ser transformados en atractivos turísticos: el estado de conservación. De este análisis se puede observar que el listado ha disminuido en 4 quedando distribuidos de la siguiente manera:



Fuente: elaboración personal

Como se observa predomina un mediano estado de conservación, donde los recursos fabriles analizados presentan una mejor situación, con un porcentaje más elevado de recursos que se mantienen en una calidad mejor, la mayoría de ellos en uso actual (comercial, depósitos y administración pública).

Mapa 2 - Localización de los sitios de patrimonio industrial del circuito turístico



Fuente: Elaboración Basavilbaso-Bordoli (2014)

Figura 1 - Fotos edificios industriales



Fuente: Archivo personal Basavilbaso-Bordoli (2014)

En base a este relevamiento se propuso un recorrido por Barracas que muestre un barrio atractivo y diferente a la vez, por eso se eligió el ingreso al mismo desde uno de los sectores que atraviesa el city tour tradicional de la ciudad y a partir de allí un circuito que propone cuatro descensos, distintos y dispares, con el fin de conocer más en profundidad el presente del barrio, con su impronta comercial y de outlets, pero también, su pasado industrial, relacionado al crecimiento de la actividad desde fines del siglo XIX en el país en general y en la ciudad en especial, remarcando la belleza patrimonial que existiera en otras épocas y a su vez, un barrio de viviendas para obreros y como final de recorrido, una fábrica en producción. De esta manera los exponentes más destacados revalorizan el patrimonio industrial a través de una propuesta de turismo industrial que se focaliza en el desarrollo sustentable de dicho territorio y cuyos beneficios más importantes se orientan a mejorar la calidad de vida de la comunidad local. Si bien este circuito es solo un ejemplo de como refuncionalizar el patrimonio industrial, puede ser un inicio para que la rehabilitación del patrimonio industrial dinamice cultural y económicamente el barrio.

5 CONCLUSIONES

Existen formas posibles de mirar el patrimonio y los términos con los que suele asociarse son: identidad, tradición, historia y monumentos, que delimitan un perfil, un territorio en el cual “tiene sentido” su uso. Aun así, gran parte de la bibliografía especializada en temas patrimoniales encaran al patrimonio desde una mirada netamente conservacionista y un determinado horizonte profesional: el de los restauradores, los arqueólogos, los historiadores, los museólogos y los arquitectos especializados en conservación del patrimonio arquitectónico. Algunos los identifican como los especialistas del pasado. (García Canclini, 1999:16), aunque en muchas de estas disciplinas, y en los propios trabajos interdisciplinarios hoy se aplican nuevos enfoques... el patrimonio en contextos de presente y su rol actual.

Algunos autores comienzan a contextualizar al patrimonio en otras redes conceptuales tales como el turismo, desarrollo urbano, mercantilización y comunicación masiva. Es por este motivo que se presentan dos corrientes bien diferenciadas al momento de hablar de patrimonio puesto que quienes sostienen esta última línea, consideran que son conceptualizaciones que se contraponen con la mirada conservacionista del patrimonio cultural. (García Canclini, 1999:16). Es este mismo enfrentamiento el que se genera en el barrio de Barracas en general, y en el sector de Barracas Oeste, en particular. ¿Cómo deberían de ser considerados los testimonios de un pasado industrial, cuando se encuentran en estado de ruinas y cuyo uso está completamente descontextualizado del uso original?, ¿Cabe la posibilidad de una puesta en valor como testimonios del pasado o es posible pensarlo desde una refuncionalización total del espacio construido?

Este trabajo se constituye en una línea de base, que podría integrar la planificación estratégica turística del barrio y de la ciudad, respondiendo a la necesidad de replantearse la posibilidad de la rehabilitación y/o refuncionalización del patrimonio industrial que se mantiene en pie. Este proyecto puede inscribirse de forma relativamente fácil en el marco del turismo cultural, que tiene en la ciudad de Buenos Aires un fuerte crecimiento producto de sus características como gran urbe y por ser la entrada principal del turismo internacional, que desde este punto se redirige hacia los destinos de reconocimiento mundial que tiene Argentina, como Quebrada de Humahuaca, Cataratas del Iguazú, Glaciar Perito Moreno, etc.

Se abren nuevos interrogantes. ¿Cuáles son las acciones, desarrollando, a partir del mismo, una propuesta de turismo industrial de tipo patrimonial o histórico que pueda manifestar el pasado industrial del barrio? A su vez ¿es posible pensar en que dichos relictos puedan ser el soporte para cubrir las necesidades básicas que mejoren la calidad de vida de la comunidad local promoviendo una nueva matriz de desarrollo sustentable basada en la equidad, inclusión y justicia social?. ¿Puede este proceso gestarse desde el propio barrio, o será impuesto desde afuera, con inversiones de otro sector u otros espacios? ¿se puede complementar el tejido productivo vivo con el residual, para que permita desarrollar una

propuesta de turismo industrial de tipo fabril o productivo en el que se permitan visitar instalaciones en plena producción combinada con recursos históricos? ¿De qué manera percibe la comunidad a estos elementos del patrimonio industrial? ¿Qué valor le otorgan?

De la combinación de respuestas a construir está el resultado esperado y el camino posible, puesto que en este trabajo solo se reflexionó sobre la relación del turismo, el patrimonio industrial y el territorio, como oportunidad potencial, en un tiempo y espacio real.

REFERENCIAS

Astori, D. (1980) Algunas características de la industrialización en América Latina. *Comercio Exterior*, México, 30(12), pp. 1386-1400.

Borbore, P, Mendoza, M., Tignino, V (2002) Las percepciones de las transformaciones territoriales en la construcción de identidades en el barrio de Barracas, En: *Instituto de Investigaciones Gino Germani*, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

Bustos Cara, R. (2004) Patrimonialización de Valores Territoriales. Turismo, Sistemas Productivos y Desarrollo Local, *Aportes y Transferencias*, Mar del Plata, 8(2), pp 11-24.

Capel, H. (1996) El Turismo Industrial y el Patrimonio Histórico de la Electricidad, *Publicación del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, Sevilla.

Carta de Nizhny Tagil sobre el patrimonio industrial, Julio 2003.

Checa-Artasu, M. (2011) Gentrificación y Cultura: Algunas Reflexiones, *Biblio 3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 16(914), Universidad de Barcelona.

Constela Vergara, C. (2013) Gentrificación y Renovación Urbana. Abordajes Conceptuales y expresiones para América Latina, *Anales de Geografía*, 1, pp. 219 -234.

Corral, C. (2013). Buenos Aires: Industrialización-desindustrialización, ¿ruptura de la comunidad barrial? *1ª jornada de investigadores en formación*, FADU. UBA. Buenos Aires.

Corsiglia, J. (2011) *El Tango como Producto Turístico de Barracas*, Tesis de Licenciatura en Turismo, Universidad Abierta Interamericana, Buenos Aires.

Evangelista, L. (2010) *La Puerta del Sur*, Tesis de Arquitectura, Universidad Abierta Interamericana, Buenos Aires.

Fernández Zambón, G. y Ramos Schenck, A. (2005), Patrimonio industrial y rutas turísticas culturales: algunas propuestas para Argentina. *Cuadernos de Turismo*, Murcia, 15, pp. 97-112.

García Canclini, N. (1999) Los Usos del Patrimonio Cultural, *Cuadernos de Patrimonio Etnológico*. Junta de Andalucía, pp. 16-33.

Getino, O. (2009) *Turismo. Entre el Ocio y el Neg-ocio. Identidad Cultural y Desarrollo Económico en América Latina y el Mercosur*, Ediciones CICCUS, Buenos Aires.

Hernández Sampieri, R. (1997) *Metodología de la Investigación*, McGRAW - Hill Interamericana de México, Naucalpan de Juárez, Edo. de México.

Herzer, H. (2008) *Con el corazón mirando al Sur. Transformaciones en el Sur de la Ciudad de Buenos Aires*. Eudeba, Buenos Aires.

Ibarra, M., Bonomo, U. (2012) De la fábrica a la vivienda. La protección de la memoria obrera en torno a la Fábrica Central de Leche, Santiago de Chile. *Apuntes*, Bogotá, 25(1), pp.50-61.

ICEI MERCOSUR (2007 – 2011) *Lecciones de un Proyecto de Turismo Urbano Sostenible. La Experiencia en La Boca y Barracas*, Biblioteca ICEI MERCOSUR – Turismo Sostenible, Buenos Aires (www.iceimercosur.org.ar)

Irigoin, A. (1984) *La evolución industrial en la Argentina (1870-1940)*. Buenos Aires, Ed. Libertas (ESEADE).

Kosacoff, B. (1993) La industria argentina. Un proceso de reestructuración desarticulada. *Documento de Trabajo* N° 53 CEPAL.

Lehner, P. (2006) Trayectorias Reproductivas y Formación de Familias Buenos Aires 1930-1960, Proyecto de Tesis del Doctorado en Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Buenos Aires, *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*. Sistema de Información Científica, Buenos Aires, 3(4), pp 57-61.

Levin, C., Weber, L. y Salim, J. (2003) Patrimonio Industrial en el barrio de Barracas. Su Protección Normativa. Jornadas de Patrimonio Industrial *Fuerza y Riqueza del Trabajo Colectivo*. CICOP. Argentina, Buenos Aires.

Machado Chaviano, E. (2013) Integración y Diseño del Producto Turístico Aplicado a la Región Central del Destino Cuba. *Geógraphos Revista Digital para Estudiantes de Geografía y Ciencias Sociales*, Santa Clara, Cuba, Vol. 4, Núm. 35, pp. 69-92.

Merinero Rodríguez, R. y Zamora Acosta, E. (2009) La Colaboración entre los Actores Turísticos en Ciudades Patrimoniales. Reflexiones para el Análisis del Desarrollo Turístico. *Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, España, 7(2), pp 219-238.

Merleau-Ponty, M. (1985) *Fenomenología de la Percepción*. Ed. Planeta Agostini, Barcelona.

Molina, S. (1991) *Conceptualización del Turismo*. Ed. Limusa, México DF.

Motta, J. y Ochoteco, P. (2010) Intervenciones en el Hábitat de la Población en Situación de Pobreza: Laboratorio Urbano Ambiental para la Villa 21/24 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en el Marco de una Gestión por Asociación Participativa y Concertada. *2º Congreso Iberoamericano de Teoría del Hábitat*, Santa Fe de Bogotá.

Pardo Abad, C. (2002) Rutas y lugares del patrimonio industrial en Europa: consideraciones sobre su aprovechamiento turístico. *Espacio, Tiempo y Forma*. España, Serie VI, Geografía I, t. 15, pp. 69-94.

Pardo Abad, C. (2004) La reutilización del patrimonio industrial como recurso turístico. Aproximación geográfica del turismo industrial. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*. España, 57, pp. 7-32.

Pardo Abad, C. (2010) El patrimonio industrial en España: Análisis turístico y significado territorial de algunos proyectos de recuperación. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*. España, 53, pp. 230-264.

Plan de Desarrollo Urbano Ambiental Comuna 4 (2008), Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Puccia, E. (1997) *Barracas en la historia y tradición*. (2ª ed.) Buenos Aires, Ed. Republica de Barracas.
Puccia, E. (1983) *Historia de la Calle Larga*. Adrogué Editora.

Rapoport, M. (2000) *Historia económica, política y social de la Argentina (1880-2000)*. Ediciones Machi, Buenos Aires.

Sabatini, F., Sarella Robles, M., Vásquez, H. (2010) Gentrificación sin expulsión, o la ciudad latinoamericana en una encrucijada histórica. *Revista_180, Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño*. Chile, 13(24), pp. 1-35.

Vera, R. (2012) *Seminario de Patrimonio Arquitectónico y Urbano*. Ciclo de Licenciatura en Museología Histórica y Patrimonial, Universidad Nacional de Lanús.

Wasman, M. (1994) *El Patrimonio en el Tiempo* (1ª ed.) Buenos Aires. Ed. Suma.

Willemsen, J. (2012) *Seminario de Patrimonio Industrial y Ferroviario*. Ciclo de Licenciatura en Museología Histórica y Patrimonial, Universidad Nacional de Lanús.

Artigo recebido: 11/08/2015.
Artigo aprovado em: 29/02/2016.