Turismo Cultural en Puerto Madryn: La Vieja Estación de Ferrocarril, La Casa del Contador y la Casa del Gerente del Ferrocarril

Autora: Acevedo Laura Andrea

Equipo de la Dirección General de Patrimonio de la Provincia del Chubut

Resumen:

Puerto Madryn, ubicado en la provincia de Chubut, Argentina, es conocido por su riqueza natural y su importancia en la observación de fauna marina. Sin embargo, su desarrollo urbano y social ha estado marcado por la llegada del ferrocarril en el siglo XX. Este trabajo explorará el turismo cultural en Puerto Madryn, enfatizando la historia y relevancia de la Vieja Estación de Ferrocarril y la Casa del Gerente del Ferrocarril como íconos de su patrimonio histórico.

Palabras Claves: Patrimonio – Turismo Cultural – Ferrocarril Central del Chubut – Nacimiento de Puerto Madryn

Defender el patrimonio socio ambiental, histórico y cultural significa defender la vida y la identidad de un pueblo. (01.03.17)

El Pensador - Nemilson Vieira de Morales

Inicios de la ciudad

Sir Love Jones-Parry, conocido como el barón de Madryn, fue uno de los cinco miembros destacados designados como fideicomisarios de la Sociedad de Emigración en Liverpool, con el propósito de actuar como intermediarios entre la organización y el gobierno argentino para fundar una colonia galesa. En 1862, Love Jones-Parry y Lewis Jones fueron seleccionados para ir a Argentina en representación de la Sociedad, con la tarea de negociar con el ministro del Interior, Guillermo Rawson, e identificar posibles lugares para un asentamiento galés. Después de asegurar un acuerdo con el gobierno argentino, ambos partieron de Buenos Aires en un pequeño barco llamado Candelaria, pero fueron llevados por una tormenta a una bahía que más tarde se conocería como Golfo Nuevo. El 7 de febrero de 1863 se conmemora como la fecha en que el barón de Madryn llegó a las costas que hoy corresponden a Puerto Madryn, que fue nombrada en su honor. La ciudad comenzó a desarrollarse en la década de 1880 gracias a la llegada del ferrocarril, que la vinculaba con Trelew. Durante esos años, el gobierno argentino solicitó la construcción de almacenes en el puerto. En 1886, se inició la construcción del Ferrocarril Central del Chubut, completando en 1888 la conexión de Puerto Madryn con Trelew, empleando en su mayoría mano de obra de inmigrantes galeses, españoles e italianos en su mayoría.

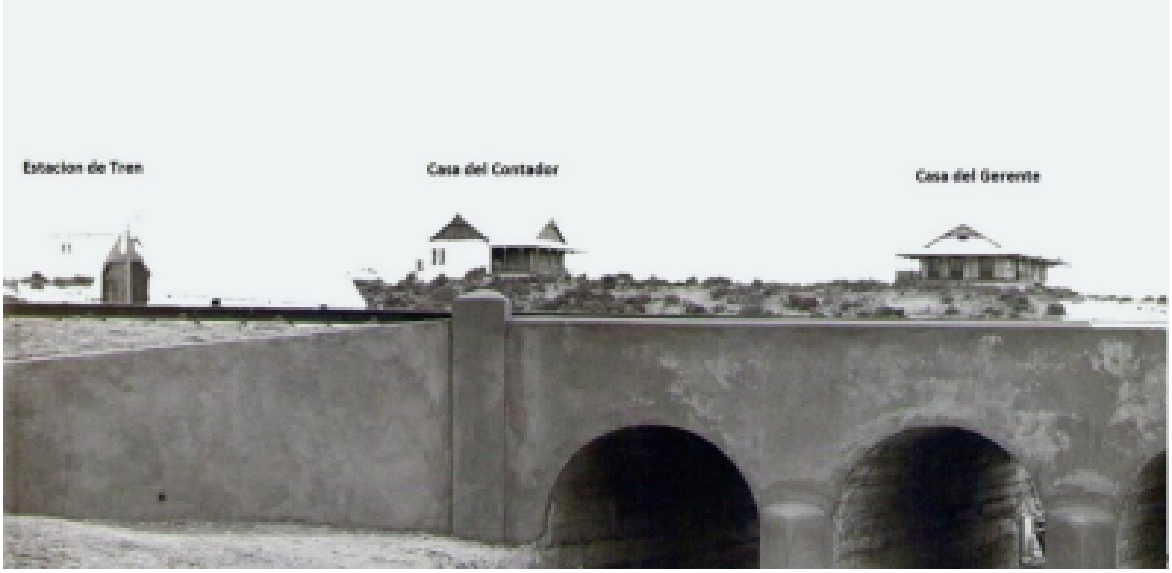
La Estación Puerto Madryn fue fundamental y disponía de diversas instalaciones, como galpones y talleres. La ciudad creció debido a las actividades portuarias y ferroviarias que impulsaron el sector de servicios.

Contexto Histórico

La llegada del ferrocarril en la región a principios del siglo XX fue un hito crucial para el desarrollo de Puerto Madryn. La línea ferroviaria no solo facilitó el transporte de mercancías, como el chubutense lanar, sino que también contribuyó al asentamiento de poblaciones y al crecimiento económico de la región. La Vieja Estación, inaugurada en 1915, se convirtió en un punto neurálgico para viajeros y comerciantes.

Puerto Madryn, una ciudad sobre ruedas

En la siguiente imagen se observan los tres edificios que se intentan analizar, los tres forman parte de la vida del tren en Puerto Madryn, "Estación de tren, Casa del Contador del Ferrocarril y Casa del Gerente de Ferrocarril.



FCC, FERROCARRIL CENTRAL

1881

DEL CHUBUT:

UBICACIÓN: A la altura de las calles Paulina Escardó y Furnillo AÑO: 1889 Inauguración del FCC

ESTADO ACTUAL: DESMANTELADO, permanece en la memoria colectiva del pueblo

La primera estación era de chapa acanalada, ubicada en el “Bajo de la Loma” al pie de la casa Toschke funcionó hasta 1913.

La colonia galesa, ya trasladada al Valle del Río Chubut, pasó sus primeros años en condiciones hostiles, llenas de situaciones adversas, retrasando su asentamiento por varios años, hasta que allá por el año 1875 la actividad agropecuaria se convirtió en muy próspera, con un aumento constante de producción. Esto ocasionó que sus posibilidades de comercialización y exportación requirieran mejores sistemas de transporte hacia los centros de consumo. Fue entonces que se decide realizar, por medio del Gobierno Nacional, la obra del primer muelle a orillas del Golfo, el Ferrocarril Central del Chubut, galpones de depósito y otras obras complementarias.

El 28 de julio de 1886 llega a Puerto Madryn el vapor Vesta al entonces primer muelle del pueblo, construido por Gutyn Ebrill, con los materiales y operarios para la ejecución de las obras del ferrocarril. Los galpones se construyeron en base al sistema "Balloon Frame", un sistema constructivo característico que consta de un entramado de maderas como su sistema estructural primario. El galpón contaba con los armazones y tirantes de pinotea, los pisos y revestimientos interiores eran de madera machimbrada de pino norteamericano, las paredes exteriores estaban revestidas en chapa pintada color plomo, y los techos eran de hierro galvanizado. Llevaban puertas y ventanas de madera con vidrios y sus respectivos herrajes.

NOTA: Las primeras casas del pueblo fueron construidas con este sistema constructivo llamado "Balloon Frame", ya que era el único que ofrecía para la época la posibilidad de traer los materiales en barco y ser montados rápidamente. Aún quedan ejemplos en la ciudad de este tipo de edificación.

ESTACIÓN DEL FERROCARRIL CENTRAL DEL CHUBUT: 1913
UBICACIÓN: AV YRIGOYEN Y CIUDAD DE NEFYN

AÑO: 1913

ESTADO ACTUAL: (CEHYS) CENTRO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS Y SOCIALES

Su construcción se inició en 1886 y fue inaugurada en 1887 En 1884, el gobierno argentino otorgó a Lewis Jones, inmigrante galés, una concesión para construir y operar una línea de ferrocarril entre el valle inferior del río Chubut y Puerto Madryn, al sur de la Península Valdés, con la ayuda del ingeniero Azhabel P. Bell, Jones fundó una compañía en Liverpool, RU para financiar la construcción. El 20 de octubre de 1884 se sanciona la Ley Nro. 1539, autoriz. obras FC. Julio 1886 llegó en vapor mat. constr. Arribó un contingente de 462 inmigrantes, que incluía 82 trabajadores con sus familias y 160 trabajadores solteros para el trazado de la vía. A. P. Bell era el director de la empresa férrov. Bell deseaba conocer todas las posibilidades de colonización de nuestro territorio. Entre las ideas de este director de la empresa figuraba unir por ferrocarril el Atl. con el Pacífico, pero no fue lograda. En 2da mitad 1886 se tendieron vías desde Puerto Madryn y Trelew con 250 obreros bajo la dirección de Jones Williams. Se aprovechó la existencia de agua dulce y un relieve protegido para evitar inclemencias y inundaciones. Para las obras, llegó el Velero Vesta con más de 400 inmigrantes, incluyendo españoles, italianos, sirio-libaneses, galeses, entre otros; además de traer los materiales para la construcción. Los primeros meses de trabajo fueron muy buenos. Sin embargo, el ritmo fue decayendo debido a la escasez del agua potable. El agua solo se extraía del río Chubut, lo que resultaba costoso su transporte. La situación empeoraba con la llegada del verano, volviéndose complicada la subsistencia. Para añadir más problemas a las obras, se produjo el descontento entre los trabajadores por la noticia de que no recibirían las tierras prometidas al finalizar la obra. Este hecho ocasionó la paralización del trabajo y la primera de las huelgas en la Patagonia. A raíz de esto, la Gobernación del Chubut intervino iniciando un sumario hacia la compañía del FFCC. En tanto, para reanudar la obra se contrató la empresa JBH. El convenio incluyó la contratación de 40 trabajadores ITA. Estos llegaron en 1887, siendo el capataz de los obreros Francisco Pietrobelli (quien años más tarde fundó Comodoro Rivadavia). El tendido de aprox. 70 km se completó a fines de 1887. El 26/04/1888 se realizó el primer recorrido completo Trelew-Madryn-Trelew.

La obra lo convirtió en el octavo ferrocarril más antiguo de Argentina. El 12 de junio de 1889 se realizó la ceremonia de inauguración formal de Madryn, rubricando el acta con la firma de 36 personas, incluyendo a Justo Alsua, Juan Acosta, Arturo Woodley y Pedro Derbes. Además, se incluyó la primera línea telefónica de la región. Para una época en la que el viaje a caballo desde el valle al Golfo Nuevo demandaba unas 20 horas, reducirlo a solo 2 horas gracias al ferrocarril fue todo un acontecimiento. El 11 de noviembre de 1888

abrió al público una línea de 70 km entre Trelew y el muelle de Puerto Madryn. Desde Trelew la línea fue extendida 50 km hasta Gaiman el 31 de diciembre de 1908 y de allí a Dolavon el 12 de octubre de 1915. En 1910 se inauguró un nuevo muelle en Puerto Madryn, el actual 'Comandante Luis Piedra Buena' de 450 metros de largo y en 1913 se concluyó la nueva estación ferroviaria de Madryn. El material rodante estaba comprendido por tres locomotoras adquiridas a SHARP STEWART & CO. y a BEYER PEACOCK & CO. Además, de 3 coches de pasajeros, 2 furgones y 24 vagones. En 1920 la comp. fue nacionalizada y luego la línea se extendió hasta Las Plumas. No obstante, la construcción de esta línea se detuvo en esta localidad sin que se continuara posteriormente. Aunque en 1923 se construyó el ramal hacia Rawson y Playa Unión. Sin embargo, la construcción de esta línea se detuvo en esta localidad sin continuar posteriormente. Aunque en 1923 se construyó el ramal hacia Rawson y Playa Unión. Las obras paralizadas a 138 km de Dolavon tenían como proyecto llegar a Paso de Indios. La decisión de no continuarlas se justificó desde el gobierno en que no aportaría tráfico significativo a la línea.

Abreviación: Las obras paralizadas a 138 km de Dolavon tenían como proyecto llegar a Paso de Indios. La decisión de no continuarlas se justificó desde el gobierno en que no aportaría tráfico significativo a la línea. Además, se afirmó que por detalles técnicos resultaba poco aconsejable extenderla a puntos tan distantes del origen de la línea. La idea era extender la línea hasta Trevelin y Esquel (Col. 16 de Octubre) y luego conectarse al Ferrocarril de Comodoro Rivadavia para llegar hacia esa ciudad y también conectarse (en Esq.) con La Trochita, para llegar a Ing. Jacobacci. También, se esperaba que el Estado incorporara locomotoras diésel y construyera la línea de trocha ancha desde Puerto Madryn hasta Sierra Grande y finalmente su conexión con el F.C. Grl. Roca en SAO. Por último, se especulaba con incluir servicios de ómnibus bajo explotación del ferrocarril para nutrir a las líneas ferroviarias existentes. Algunos autores afirmaron que la decisión de no continuar el ramal se debió, según Clemente Dumrauf, a que se oponía a los intereses ingleses. Estos capitales querían la Patagonia solo para ganado.

La construcción en ese mismo año del nuevo edificio se estima que finalizo para 1916, con muros de doble ladrillo, ***aparejo inglés***, piso de madera, techo y piso de pinotea, con un exterior revestido en chapa de zinc acanalada, con una fachada típica de estilo ingles y ornamentos decorativos tanto en paredes como en las esquinas superiores.

Desde el cierre del ferrocarril en 1961 el edificio permaneció cerrado completamente.

En 1994 fue reciclado y manteniendo su antigua estructura y funciono allí la terminal de ómnibus, hasta 1997, que finalizo la construcción de la terminal actual.

En 2002, por medio de convenio el municipio cede el edificio en comodato para el funcionamiento del CEHyS (Centro de Estudios Históricos y Sociales), que luego lograra anexar, para el 2013 se crea el Museo Histórico Juan Meissen Ebene, nombre que se le otorga en honor a una reconocida figura madrynense, de profesión molinero y mecánico, pero quien fuera pionero en el impulso del rescate de la historia viva de la ciudad y la región. Desde su inauguración en el año 1889 la compañía del Ferrocarril Central del Chubut dejó en la región innumerables obras trascendentales, que fueron, entre otros factores, los que guiaron las oportunidades de crecimiento económico y comercial del pueblo. Además del ferrocarril en sí mismo y el puerto, es importante mencionar que desde

Madryn se manejaba completamente la administración del ferrocarril, ubicada sobre la zona de la loma, contaba con diversos galpones destinados a la infraestructura general, entre las que se encontraban oficinas, talleres y depósitos.

Como obra significativa por su arquitectura se destaca de entre todas, la vieja estación construida en el año 1913, varios años después de la fundación de la compañía del ferrocarril. Se trata de una imponente construcción muraría (con anchos muros) de estilo mixto europeo, con diversos elementos arquitectónicos en su fachada, entre los que se destaca el almohadillado perimetral de sus aberturas, el remate neoclásico del edificio y sus galerías de la clásica arquitectura ferroviaria inglesa. Compuesto por dos fachadas importantes, el acceso principal por donde arribaban las personas caminando o en carruajes (más adelante en automóviles) y la fachada posterior por donde ingresaba el ferrocarril. Participaron en su construcción inmigrantes de origen italiano y español.

Aparejo Ingles

En arquitectura y construcción el aparejo (del latín apparare,1 "preparado", "dispuesto", también originalmente opus en la arquitectura romana) es la forma, estructura o disposición constructiva de un muro. El aparejo de un edificio o muro puede clasificarse según el material empleado y la disposición de las piezas.

Los ladrillos, generalmente cerámicos, tienen unas medidas y un formato determinados y diseñados específicamente para unirse de una manera determinada para formar un muro, por ello la ley de traba o disposición de los ladrillos en un muro, estipulando desde las dimensiones del muro hasta los encuentros y los enjarjes, es especialmente rígida.

Aparejo inglés: en este caso se alternan hiladas en sogas y en tizones, dando un espesor de 1 pie (la soga). Se emplea mucho para muros portantes en fachadas de ladrillo cara vista. Su traba es mejor que el muro a tizones pero su puesta en obra es más complicada y requiere mano de obra más experimentada.

CASA DEL CONTADOR DEL FERROCARRIL CENTRAL DEL CHUBUT: 1910
UBICACIÓN: AV DOMECQ GRCIA AL 400

AÑO: 1910

ESTADO ACTUAL: VIVIENDA FAMILIA

La Casa del Contador del Ferrocarril, también conocida como la Casa del Capitán Lereaux, es otra pieza crucial del patrimonio arquitectónico y cultural de Puerto Madryn. Ubicada cerca de la estación de tren, esta casa era residencia del contador, quien tenía a su cargo las finanzas del ferrocarril. Fue construida en 1910 por la empresa que explotara el Ferrocarril Central del Chubut para dar vivienda a los altos cargos en la zona; es unas de las pocas construcciones con aire señorías de la época, con los detalles de determinación con Filigranas de madera en los aleros del techo. Se ubica en la zona llamada "La Loma", por estar a mayor altura que el resto de la zona donde se asienta la ciudad. El Capitán Eugenio Leraux, uno de sus primeros moradores fue durante 20 años, Subprefecto de Puerto Madryn, luego fue ocupada por diferentes empleados ferroviarios hasta convertirse en casa de inquilinato para solteros ferroviarios de cierta jerarquía. Para 1945 el inmueble pasó a manos privadas y se utilizó para albergar familias.

Entramado de madera, techo y piso de pinotea, con un exterior revestido en chapa de zinc acanalada, una galería típica que mantiene la ornamentación original de filigranas de madera en los aleros del techo, que le dan el toque señorial de la época.

Uso actual: Su función sigue siendo la misma, una vivienda familiar que resiste las inclemencias de los años.

CASA GERENTE DEL FERROCARRIL: 1907

UBICACIÓN: AVENIDA DOMECQ GARCÍA AL 470

AÑO: 1907

ESTADO ACTUAL: SEDE DE ACTIVIDADES CULTURALES DE LA MUNICIPALIDAD, patrimonio histórico.

Puerto Madryn estaba finalmente asentándose como pueblo. con sus inconvenientes por la falta de agua, pero arraigándose al potencial comercial que conllevó las obras del puerto y el ferrocarril, consolidando las bases de lo que será una próspera ciudad. Como legado de esa época la ciudad cuenta con dos obras emblemáticas ligadas al ferrocarril, las llamadas casas del "Contador del Ferrocarril" y del "Gerente del Ferrocarril". El primer gerente en habitar la vivienda por primera vez fue C. T. Alt (Cupertino Tempestuoso Alt), quien fuera también el segundo presidente del concejo municipal de Puerto Madryn, además de prestar servicios como concejal.

Las dos casas poseen el sistema constructivo "Balloon Frame" muy utilizado en los primeros años de la ciudad, un sistema "industrializado", con materiales transportables que permitía trasladar desarmadas sus partes desde su origen y montarla rápidamente en su destino. En este caso fueron traídas desde Inglaterra. El sistema ya mencionado se encuentra compuesto de estructura independiente de madera, revestidas tanto las paredes como el piso y cielorraso con machimbre, su cubierta es de chapa acanalada de zinc. Estas obras tienen la particularidad de que se encuentran elevadas del suelo sobre un podio, lo que mejoran su campo visual hacia el mar. Contienen una ornamentación típica en todas sus fachadas y una galería exterior en su perímetro.

NOTA: Este tipo de edificación con galerías orientadas al norte, fueron y serán muy acertadas para la región, ya que en épocas de verano el sol se encuentra más alto, generando sombra, por lo tanto la casa resulta más refrigerada, en invierno se produce el efecto contrario, el sol se encuentra más bajo, asoleando la edificación

Un estilo diseñado en Inglaterra y que fuera trasladado en barco para construirse en lugares como la India, Sudáfrica, y también en este pequeño rincón del mundo: Puerto Madryn

Su estructura, elevada del suelo, entramado de madera revestido de chapa de zinc acanalada hacia el exterior y de entablonado de madera hacia el interior y con una caracteristica

galeria perimetral que la protege del sol, pero que permite acceder a su calidez rasante durante el invierno.

De materiales livianos y transportables, hechura sencilla y modesta pero con un toque de distinción y estilo refinado que le otorgan las filigranas talladas en sus aleros: ahí está, custodiando desde La Loma el crecimiento continuo de la ciudad.

Fue construida hacia 1910 como vivienda para los gerentes del ferrocarril y sus familias. La elección del lugar no parece azar. Este punto alto y despejado, era el propicio para vigilar las maniobras que se realizaban en "el bajo", donde se ubicaban los talleres, galpones y antigua estación del ferrocarril. Para 1913, ya inaugurada la nueva estación, en sus Inmediaciones se proyectaba el barrio para sus empleados, contemplando una casa especial para los gerentes. Inaugurado en 1950, la hermosa casa de chapa acanalada de estilo inglés dejaba de albergar a los altos cargos del ferrocarril.

Tassier fue gerente en la década de 1950, en la etapa del Ferrocarril Nacional Patagónico y finalizó en 1955. Según comentan entre los ferrocarrileros, el Sr. Tassier vivió en una de las casas de material del barrio ferroviario construido paran 1950 entre las actuales calles Fontana e Yrigoyen, y NUNCA habitó aquella pintoresca casa de chapa.

Balloon frame

Balloon Frame es un sistema constructivo ligero de madera con características americanas. Es un sistema formado por estructuras ligeras (marco estructural) y elementos superficiales (placas) que forman la pantalla climática del edificio. El sistema consiste en sustituir las tradicionales vigas y pilares de madera de gran sección por un marco estructural formado por un gran número de elementos de menor sección. Se utiliza un sistema de paneles para ensamblar la estructura del edificio, lo que reduce significativamente el tiempo de construcción. En este sistema constructivo destaca el uso de ménsulas clavadas y tableros de 2x5 pulgadas. Los paneles exteriores son iguales a la altura total del edificio, por lo que es difícil encontrar piezas con una longitud de aprox. 6 m Con esta problemática nace el sistema de marco de plataforma, que cambia la secuencia de montaje al realizarse capa a capa, permitiendo el uso de elementos más cortos (2,60 m a 3 m) y tramos más pequeños utilizando soportes de 2x4". Utilizando este sistema constructivo y su desarrollo actual (platform framing).

Este tipo de construcción surgió en Estados Unidos en el siglo XVIII como adaptación de las cabañas de madera europeas a los medios disponibles en la época, caracterizados por la abundancia de madera y la escasez de carpinteros y mano de obra calificada.

Al reducir el peso de los miembros estructurales (listones de 2x5 pulgadas), es posible reemplazar las juntas de carpintería que son demasiado complicadas para que las utilice personal no calificado con clavos simples. El sistema se originó en América del Norte en este momento debido a la creciente demanda de casas y edificios de construcción rápida. Teniendo esto en cuenta, los inmigrantes europeos practicaron su lógica constructiva y crearon con éxito el sistema de marco ligero Balloon Frame aprovechando los avances de la revolución industrial y el aporte de los clavos como elemento de industrialización.

Aunque la transición entre las estructuras tradicionales europeas y los conceptos de armazón de globo fue gradual a lo largo de más de un siglo, su desarrollo se ha atribuido a la ciudad de Chicago, específicamente a Augustine Taylor y George Washington Snow, a partir de alrededor de 1832.

Este tipo de construcción resultó muy adecuado para la colonización del oeste americano, ya que era la forma más rápida y eficaz de construir casas y es una imagen típica de los edificios que se ven en las películas de género "western".

El sistema está compuesto por una estructura liviana conformada por montantes (elementos verticales) y soleras (elementos horizontales) y elementos superficiales (placas) que conforman la envolvente del edificio.

Los montantes son los elementos verticales que cumplen la función de soportar las cargas y conducirlas a las fundaciones, están sometidos a esfuerzos de compresión dominante.

Las soleras son las piezas horizontales que cumplen una función constructiva de mantener rígido el conjunto, mantener en posición a los montantes.

Este sistema tiene como característica principal el largo de los montantes que deben cubrir la altura total de la construcción. Esto aumenta la sección de los montantes y permite que los tirantes del entrepiso se claven a los mismos. Esta condicionante obliga a montar la totalidad del edificio sin posibilidad de conformar planta por planta como es en el sistema Platform Frame.

Debido al largo de los montantes que comienzan en la solera inferior y llegan hasta la solera superior en la cubierta se deben colocar tablas entre los montantes que funcionen de barrera que limite el avance del fuego en caso de incendio.

Las construcciones se ven limitadas a 2 o 3 plantas ya que resulta costoso y difícil obtener montantes de largos mayores a 6 m. Sistema de montaje rápido donde no hace falta mano de obra especializada.

Las construcciones son livianas, por lo que se pueden montar los paneles sin necesidad de maquinaria. Esto se puede ver en las dimensiones de los elementos que abundan en cantidad por lo que tienen menor sección.

El uso de materiales industrializados por lo que los materiales cuentan con características similares y respetan medidas, facilitando la adquisición de los mismos ya que se pueden producir con la misma calidad indiferente a la región de origen.

El largo de los montantes implica la construcción del conjunto entero, esto significa montar piezas de fundación a cubierta con mayor peso y no permite montar en partes el edificio. Es diferente en Platform Frame donde se monta por nivel permitiendo conformar los paneles y montarlos en obra.

En caso de incendio el fuego puede ascender por los montantes ya que son continuos hasta la cubierta. Para prevenir esto se deben colocar tablas como barrera de cortafuego que detengan el ascenso del fuego. El marco del globo se sustituye por un marco de plataforma, la principal diferencia es que la estructura se eleva capa a capa, de modo que los pisos intermedios rompen la continuidad de los montantes entre el primer y segundo piso.

Estos cambios facilitaron la producción de elementos desde 2,60 ma 3 m y cubrieron la demanda de los mismos. Como el entrepiso separa diferentes plantas, también reduce el riesgo de que el fuego se propague a las plantas superiores.

A medida que la tecnología ha ido evolucionando, han aparecido nuevos sistemas constructivos que utilizan diferentes materiales. Hoy en día son cada vez más comunes las casas con perfiles metálicos en lugar de lamas de madera. El material ha mejorado y están surgiendo derivados como la madera de fibra orientada (OSB). Actualmente, esto varía según la región en la que se utiliza el sistema, pero los sistemas de estructuras de acero se destacan como los sistemas de estructuras livianas más avanzados que brindan mayor resistencia y eficiencia. La estructura de acero conserva el concepto de marco estructural y elementos superficiales que componen su carcasa, pero se diferencia en que utiliza materiales totalmente industriales y estandarizados.

Impacto en el Turismo Cultural

El turismo cultural ofrece una variedad de beneficios tanto para las comunidades locales como para los visitantes. Algunos de los más destacados son:

1. **Preservación del Patrimonio Cultural**
2. **Desarrollo Económico**
3. **Intercambio Cultural**
4. **Educación y Conciencia Cultural**
5. **Dinamismo Social**
6. **Sostenibilidad**
7. **Diversificación del Turismo**
8. **Fomento de la Innovación**

En resumen, el turismo cultural no solo beneficia a los visitantes, sino que también puede tener un impacto positivo duradero en las comunidades locales, tanto en términos económicos como sociales y culturales.

Conclusión

El turismo cultural en Puerto Madryn, centrado en la Vieja Estación de Ferrocarril y la Casa del Gerente del Ferrocarril, integra historia, patrimonio y una narrativa rica que atrae a visitantes. Estos espacios no solo son testigos del pasado, sino también herramientas para fomentar un futuro en el que la cultura y la historia se preserven y valoren. A medida que la ciudad continúa evolucionando, la conciencia y promoción de su patrimonio ferroviario serán esenciales para fortalecer su identidad cultural y atraer a un público diversificado.

Referencias

- “El Ferrocarril Central del Chubut” Clemente I. Dumrauf

- “Madryn Olvidado” red social facebook

- “Puerto Madryn, su historia contada por la arquitectura” Arq. Nestor Grisola