



FUNDACIÓN DE LOS
FERROCARRILES
ESPAÑOLES



Seminario Internacional sobre
MUSEALIZACION DEL PATRIMONIO HISTORICO
FERROVIARIO: SU INTEGRACION COTIDIANA EN
LA CIUDAD

Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), del 15 al 18 de junio 2010

APORTACIONES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO

MARTES 15 DE JUNIO DE 2010

1.- ¿Qué experiencias sobre patrimonio histórico ferroviario se han realizado en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

La experiencia de Río Tercero con relación al patrimonio histórico ferroviario ha tenido hitos destacados. Por una parte, este patrimonio se concentra en un área central en el centro de la ciudad, sobre un predio denominado "Paseo del Riel" y ha sido víctima de diferente tipo de acciones no siempre orientadas hacia la valoración de sus contenidos simbólicos y materiales.

En cuanto a algunas experiencias negativas:

La demolición de la Estación Central del Ferrocarril

- El abandono del galpón de máquinas
- Abandono del predio en general.
- La desvalorización de herramientas de trabajo que se encuentran en la actualidad desperdigadas por el predio.
- Vandalismo.

Con relación a las experiencias positivas:

- La parquización del predio
- Mantenimiento de casa de trabajadores del ferrocarril, de estilo inglés idéntico al que tenía la antigua estación demolida.
- La relativa puesta de valor de algunos componentes herramentales.

La creación de un espacio recreativo de uso público, para múltiples actividades dentro de las que se encuentran los circuitos educativos.

MUSEO FERROVIARIO DE FUNES

- Para la realización del guión museológico y museográfico del Museo Ferroviario y de la Ciudad de Funes, fue necesaria la investigación histórica de este medio de transporte económico, ecológico y seguro. Partiendo desde su invención, siguiendo

por su expansión en el mundo, para luego abordar su desarrollo dentro del territorio argentino, llegando por último, luego de realizada la correspondiente contextualización, a exponer la historia de la estación ferroviaria que dio origen a la ciudad y que hoy alberga al museo.

- Se promueven estudios y trabajos especializados sobre la temática del museo y se realizan la capacitación del personal de su propia área.

-Se realizan tareas de documentación para los guiones museográficos tanto de las exposiciones permanentes como temporarias.

-Se brinda acceso a la información sobre las colecciones a los académicos, a los profesionales y al público en general.

- Se realizan acciones de conservación preventiva de las colecciones.

- Se realizan charlas de ex ferroviarios sobre aspectos relacionados a dicha temática.

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES

Puntualmente como experiencia directa no hay, si SBASE tiene bastante material como:

Archivo fotográfico

Plano teca original de las diferentes estacione

En este momento se esta terminando de catalogar los libros que formarán parte de la biblioteca técnica de SBASE

Desde la concesión año 1994 donde SBASE concede a la Empresa Metrovias la operación del servicio a la actualidad se iniciaron gestiones administrativas tendientes a garantizar el patrimonio de SBASE.

Como parte de estas mencionamos:

Controles sobre los bienes muebles e inmuebles dados en concesión.

Las gestiones administrativas para la materialización de la ordenanza Nro. 51046/ CjD/ 96

..... Artículo 1 ° - Créase el "Museo de Subterráneos de Buenos Aires" en dependencias del Museo de la Ciudad con el fin específico de rescatar, conservar, exhibir, documentar y difundir los bienes culturales que lo integren.

Art. 2° - El patrimonio del Museo estará integrado por:

a) obras de valor artístico y/o cultural, muebles o inmuebles;

b) murales, frisos, revestimientos, solados, azulejos, mayólica, herrería, etc., "in situ" como fueron proyectados y construidos en origen;

c) bienes desafectados de la concesión;

d) archivo documental;

e) donaciones y legados; existentes en la líneas de subterráneos en sus actuales emplazamientos y en las futuras que se creen.

Art. 3º - Las actividades del Museo no podrán interferir en la prestación del servicio ferroviario a cargo del concesionario de subterráneos.....

Esta ordenanza fue promulgada en el año 1996 con la finalidad de preservar el patrimonio en todo su aspecto. Diferentes razones, políticas, presupuestarias y de prioridades hicieron que esta ordenanza no aváncese tal como fue la idea. Independientemente de ello las gestiones de control y guarda de diferente material se desarrollo.

En el año 2008, la legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sanciona la Ley 2796 la protección estructural de uno de los depósitos/taller de la primera línea de Subterráneos, Línea "A", declarando al inmueble y los componentes muebles detallados en un anexo patrimonio cultural. Desde ese momento se comienza a trabajar en la posibilidad de materializar la creación del Museo, implementando una serie de inventarios en diferentes predios donde el concesionario tenía depósitos de elementos rescatando varios objetos, que quedan en guarda de SBASE.

.....LEY N° 2.796

Artículo 1º.- Catalóguese con el nivel de Protección Estructural, según los términos de la Sección 10 "Protección Patrimonial" del Código de Planeamiento Urbano, al inmueble ubicado en Av. Directorio y la calle Emilio Mitre 510 y José Bonifacio 940, Sección 40, Manzana 013, Parcela 001D.

Artículo 2º.- Incorpórase el citado inmueble al Listado de Inmuebles Catalogados Singulares de la Ciudad de Buenos Aires, del capítulo 10.3 "Catalogación" del Código de Planeamiento Urbano.

Artículo 3º.- Asíéntese en la documentación catastral correspondiente la catalogación establecida en el Artículo 1º de la presente Ley.

Artículo 4º. - Inclúyase al Patrimonio Cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en los términos de la Ley 1.227 art. 4 inc. h), los componentes muebles que se detallan en el Anexo que forma parte de la presente ley.

Artículo 5º. - De conformidad y en los términos del Art. 1º de la presente ley; protéjase el ramal existente entre la estación Primera Junta de la Línea "A" de subterráneos y el predio mencionado en el Art. 1º de la presente Ley, como así también la totalidad de las vías del circuito histórico existentes de los tranvías en el circuito comprendido por las calles Emilio Mitre, Av. Rivadavia, Hortiguera, Directorio, Emilio Mitre.

Artículo 6º.- Inclúyase como perteneciente al patrimonio cultural de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con el alcance previsto en la Ley 1227 artículo 4º incs. a) y c), al Circuito Histórico existente de los tranvías calles: Directorio Esquina con Emilio Mitre; por ésta hasta Av. Rivadavia, por ésta, hasta Hortiguera y por ésta hasta Directorio y Emilio Mitre.....

PROVINCIA DE RÍO NEGRO

Si bien nuestra provincia tiene dos líneas de ferrocarril una no funciona porque fue privatizada en los años 90 y la trocha la utiliza una empresa privada para llevar yeso al centro de la provincia de Buenos Aires a una fábrica de cemento, casi todas las estaciones quedaron abandonadas y se perdió mucho material algunas fueron recicladas y funcionan museos no es específico ferroviarios pero si manteniendo algunos elementos importantes, en este momento se está intentando incorporar un tren interurbano ya que existe una alta densidad poblacional en aproximadamente 100 kilómetros con universidades y sería una posibilidad de transporte de pasajeros esta es la zona de producción de peras y manzanas más rica de la provincia de Río Negro, y el otro ramal circula la línea sur de la provincia entre las ciudades de Viedma, la capital de la provincia y San Carlos de Bariloche este ramal lo opera y mantiene la provincia tiene un carácter social y en determinadas épocas turísticas acaba de ponerse en marcha la trochita con fines turísticos en la zona sur en la ciudad de Jacobacci reparando una máquina Baldwin que hicimos con el gobernador un viaje inaugural y era el orgullo de todos los ferroviarios y últimamente en un pueblo eminentemente ferroviario estamos poniendo en valor su estación y todos los elementos que existe, lo atiende un exferroviario a las visitas el pueblo se llama Darwin.

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

El campo de preservación patrimonial ferroviaria en la provincia de Corrientes es una asignatura pendiente a subsanar. Salvo iniciativas aisladas, como la exposición de la locomotora de "El Económico", o del rescate de elementos ligados a la actividad ferroviaria para museos municipales, no se puede hablar de una estructura programática que involucre la puesta en valor del patrimonio. El desguace del sistema de ferrocarriles en la década de los '90, además, produjo un hueco administrativo oficial en lo que respecta a la potestad del Estado sobre los bienes pertenecientes al desaparecer Ferrocarriles Argentinos, la empresa pública que controló este transporte antes de la privatización que derivó en la pérdida de los ramales que conectaban con las provincias del interior. También existen dos estaciones de tren que dependen exclusivamente al municipio al cual pertenecen, pero se las utilizan como centros culturales.

ASOCIACIÓN FERROTUR TRASANDINO

La primera la constituye la apropiación del patrimonio ferroviario abandonado y vandalizado en una región vitivinícola de Mendoza por parte de un grupo de jóvenes que realizan experiencias de prototipos ferroviarios, desplazamientos y limpieza y conservación primaria de la vía, y se inicia el trabajo de institucionalización con un grupo de adultos profesionales en el campo de la museología, la educación y el turismo.

La segunda etapa contemporáneo a las acciones en terreno abarca la capacitación en teoría patrimonial, la formulación de proyectos para acceder a fondos concursables (ámbito Secretaría de Cultura y ámbito clúster de turismo)

Tercera es la realización de acciones legales e institucionales que permiten constituirse como ente no gubernamental y ser sujetos de Convenios y con organismos municipales, provinciales y nacionales.

- A. Logro de declaratorias de interés y valor patrimonial turístico y educativo del proyecto por el Concejo Deliberante y Ejecutivo municipales (Maipú) luego en Declaraciones de la Legislatura provincial sobre el proyecto y la traza y particularmente con la declaración por Decreto provincial de un bien histórico especial: el Ómnibus Vía (ca. 1925) único testimonio de vehículo del FFCC Trasandino que se dispone en Mendoza.
- B. Acceso a unidad de trabajo intergubernamental entre los municipios de Maipú, Luján de Cuyo y la ADIF, Administradora de Infraestructura Ferroviaria de la Nación, para conformar una UTE y elaborar el plan de manejo de la infraestructura y tendido ferroviario del Ramal de Vinculación A-12 (35 km) de extensión por la primera Zona Vitivinícola de Mendoza.

En los aspectos de investigación realizamos relevamientos fotográficos generales, colaboramos con la Universidad de Mendoza y los estudiantes de arquitectura en trabajos de cátedra de relevamiento de infraestructuras ferroviarias y colaboramos en el montaje de los resultados junto a exposición de elementos de estaciones y documentos fotográficos. Se realiza actualmente la compilación de la historia del FFCC Trasandino que cumplió 100 años en abril de 2010 de su inauguración, vinculando a Chile y Argentina por la Cordillera mendocina.

En el campo de la museografía los viajes de campo incluyen el rescate de piezas transportables halladas en estado de abandono y rescate de materiales de familias ferroviarias, con destino a probable museo ferroviario.

Un logro importante es haber propuesto la creación del primer Parque Ferroviario de Mendoza, denominado PF CANOTA, por Convenio con el Municipio de Maipú, obteniendo un edificio modesto para sede institucional y centro de informes, y disponiendo pequeñas piezas al aire libre en un entorno contiguo a la actual red ferroviaria de trocha ancha (diferente a la del ramal donde aplicamos) que se pone en uso a partir del 2011 con transporte masivo de personas.

Trabajamos para realizar también unas Jornadas de Patrimonio Ferroviario (Agosto 2010) en homenaje a los 100 años del FFCC Trasandino.

Bolivia:

GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI

Se inicio un trabajo del patrimonio histórico de la estación ferroviaria de Guaqui, desarrollando todo el marco jurídico para el emprendimiento del proyecto (se promulgaron leyes y reglamentos)

Brasil:

MUSEU DOS TRANSPORTES DE LAPA

Fomos pioneiros em turismo Férreo no Brasil e também na utilização de trens históricos para fins turísticos: Operamos, antes da privatização da Rede Ferroviária Federal S/A, passeios com locomotivas à vapor em vários trechos turísticos. Atualmente estamos recuperando duas estações ferroviárias (com toda ambientação de época) e projetamos um museu dinâmico da ferrovia, com a operação de uma automotriz MAN 1938. Estamos desenvolvendo projetos de realidade virtual, com passeio pela história da ferrovia no Brasil e simuladores de locomotivas, desde as mais antigas à vapor até os futuros trens de alta velocidade, os quais defendemos a implantação no país.

Chile:

MUSEO FERROVIARIO DE SANTIAGO

Podemos decir que desde el año 2006 hasta la fecha tenemos tres grandes experiencias.

La primera es el inventario o catalogación de lo que fue la solicitud de la declaratoria de Monumento Nacional de la colección del Museo Ferroviario de Santiago, que consistió en términos generales la elaboración del **expediente técnico** para presentarlo ante el Consejo de Monumentos Nacionales (2006).

La segunda experiencia que tenemos al respecto es, la solicitud de declaratoria de Monumento Nacional de la **Maestranza de San Eugenio** perteneciente a Ferrocarriles del Estado de Chile (2008).

Y por último el proyecto de documentación del estado actual del patrimonio ferroviario de Chile desde la ciudad de Arica hasta la ciudad de Valdivia (2009-2010).

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

El Centro Cultural Estación Salamanca se ubica en la ciudad del mismo nombre y donde el tendido de ferrocarril fue desmantelado. En este contexto la primera acción del Centro fue movilizar ciudadanía para impedir que la ex Estación de Ferrocarriles de Salamanca fuera demolida y en el espacio donde está emplazada se construyeran poblaciones o casas habitación.

A través de la recolección de firmas protocolizadas ante Notario Público y gestiones con las autoridades regionales, se consiguió salvaguardar la edificación que data del año 1913, quedando su resguardo a cargo del Centro Cultural, todo lo anterior a través de un documento de la I. Municipalidad de Salamanca que cede en comodato la edificación y sus cuidado al Centro Cultural.

Una segunda experiencia se materializa cuando el Centro Cultural postula a la Ex Estación de Ferrocarriles para que sea declarada "Monumento Histórico", rango que adquiere en el año 2004 cuando aparece su publicación y reconocimiento en el Diario Oficial de Chile.

Con financiamiento obtenido en el concurso de Proyectos del Fondo del Libro y la Lectura se realiza un trabajo de restauración del edificio preservando la línea original y aquel material que fue necesario reemplazar se hizo con madera similar, se mantuvo el color y ninguna dependencia fue intervenida.

En la actualidad la ex Estación de Ferrocarriles se usa se utiliza como sala museográfica cobijando fotografías antiguas del ferrocarril y habilitando otras salas con exposiciones de objetos históricos.

Se ha realizado un trabajo de documentación, en términos de rescate fotográfico en relación al tren y otras temáticas vinculadas al rescate de la historia local. A partir del año 2000 pasó a llamarse Centro Cultural Estación de Salamanca.

MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR

La ciudad - comuna de Viña del Mar, Chile, es relativamente joven, un poco más de 130 años, hija de rieles producto del tren que se desplazaba entre Valparaíso y Santiago que en su desarrollo urbano se vio dividida en dos por el ferrocarril. En décadas pasadas se crea el Archivo Histórico Patrimonial (recopilación de valiosa documentación y fotografías), y se desarrollan algunos intentos aislados de puesta en valor del patrimonio local, lo que se ve coronado con éxito en mayo del año 2005, cuando se crea la Unidad de Patrimonio de la Municipalidad. Ese mismo año, cuando esta nueva instancia de protección patrimonial da sus primeros pasos, se levanta la línea del tren que menciono y se construye el metro (único en el país fuera de Santiago, la capital). La visión en ese minuto era que el metro permitía a la ciudad reencontrarse con sus barrios tradicionales divididos por el antiguo tren, construyéndose en la superficie una gran avenida que conectaba a la ciudad de oriente a poniente.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

La recuperación del Museo Ferroviario de Temuco, constituye la primera experiencia sobre patrimonio histórico ferroviario para el Municipio y el Ministerio de Obras Públicas de la Región. Esta experiencia comienza a partir de la declaratoria de Monumento Histórico de la Casa de Máquinas y 32 piezas ferroviarias en la década de los noventa.

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Gracias a la Declaratoria de Patrimonio Cultural Histórico Simbólico y el apoyo decidido del Gobierno actual a la Cultura y el Patrimonio, se dio paso al Decreto de Emergencia del Patrimonio Cultural y a los Proyectos Emblemáticos: Rehabilitación del Ferrocarril Ecuatoriano, Ciudades Patrimoniales, Qhapaq Ñan (Camino Principal Andino ó Red Vial Prehispánica).

Tras un año de trabajo como Proyecto Emblemático, la rehabilitación de ferrocarril recupera en agosto del 2009 la vieja Empresa tras 30 años de abandono, imprimiendo creatividad, eficiencia y efectividad con base a una planificación objetiva y ágil orientada a la rehabilitación de 450 km de vía, la dinamización de economías locales y la puesta en marcha de un Red ferroviaria para el turismo patrimonial.

En relación a Patrimonio Histórico Ferroviario a la fecha:

- Inventario y catalogación de 250 bienes muebles
- Rehabilitación de 9 Estaciones ferroviarias
- Conservación de 300 bienes muebles
- Montaje de 2 salas de exposición en las Estaciones: Chimbacalle y Latacunga
- Diseño Museológico y Museográfico para Estación de Riobamba.

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

- Restauración de material rodante (Coche de inspección)
- Exposiciones Temporales de temática Ferroviaria:
 - Pintura

Ferrocarriles de juguete a escala
Biblioteca Itinerante
Noches en el museo

- Encuentros sobre patrimonio Industrial como sede el Museo
- En si la conformación del museo ferroviario por esfuerzo e iniciativa de los mismos trabajadores. Esto incluye al museo del Ferrocarril de Zacapa.
- Se hizo una alianza estratégica con una ONG que maneja lo que fuera la estación de Coatepeque con ayuda de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) Para que exista el museo de esa estación.
- Por medio de una cooperación institucional existe un convenio en el cual se rescata, cura resguarda y exponen las piezas históricas ferroviarias.

México:

MUSEO FERROCARRILERO DE TLAXCALA

Principalmente en las áreas de restauración y mantenimiento y de su archivo documental

Perú:

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

El Ferrocarril Central, que une Lima-Huancayo asciende en su recorrido a más de 4 mil 800 metros, es una de las obras más notables de la ingeniería peruana, que generó un importante impacto socio-económico para Huancayo y el Valle del Mantaro.

En el Año 2008, A raíz de la conmemoración de los 100 años de la llegada del ferrocarril al Valle del Mantaro, Instituciones públicas como el Gobierno Regional de Junín en coordinación con el Instituto Nacional de Cultura y otros, desarrollaron un panel foro internacional sobre aspectos históricos y de conservación del patrimonio ferroviario en esta ciudad.

La municipalidad Provincial de Huancayo conjuntamente con sus técnicos dejaron operativa la locomotora 112, instalada en Ferrovías Central Andina, con ocasión de celebrar los 100 años de la llegada de la referida máquina a esta ciudad.

Los técnicos del Instituto Nacional de Cultura realizaron un listado y relevamiento fotográfico tanto de las estaciones bienes muebles y maquinarias que se encuentran ubicadas a lo largo de la red ferroviaria desde Lima hasta la ciudad de Huancavelica.

Uruguay:

ANCAP

Desde el año 2005 se estableció por decisión del directorio de la empresa estatal ANCAP un cambio en la visión con respecto a lo cultural, y más particularmente a lo patrimonial. En este sentido, el ente es poseedor de un rico patrimonio arquitectónico, industrial y ferroviario que está decidido a recuperar y difundir a la comunidad.

En vistas que la experiencia museística es nula, por ausencias de políticas responsables, es necesario ante toda una primera fase de investigación, documentación, relevamiento e inventariado de los bienes, para su posterior exposición.

Se entiende que dicha exposición no se debe limitar al concepto Ruskiniano del objeto como ruina ni tampoco como objeto inanimado contemplado, sino que exceda esa caracterización para convertirse en un elemento integrado a nivel urbano. Se pretende así crear un circuito urbano de carácter turístico recreativo.

El patrimonio debe comprenderse desde la visión de la sociedad a la que pertenece, y que a su vez, en forma recíproca le otorga un "significado". Esa identidad del objeto como un símbolo ante la comunidad, debe concientizarla y promover la participación a través de políticas patrimoniales. Por lo tanto como parte del compromiso social de ANCAP se debe establecer una política patrimonial en la cual la participación ciudadana es impostergable.

2.- ¿Cuáles son las necesidades más importantes a corto y medio plazo sobre patrimonio histórico ferroviario en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

- Recuperación integral del galpón de máquinas a los fines de que pueda ser refuncionalizado como una espacio de usos múltiples, relacionados con la cultura (centro de interpretación ferroviario, museo de la industria, sala de exposiciones de artes visuales, entre otros). Recuperación de otros edificios, como tanque del agua.
- Frenar el vandalismo y los estados de degradación y tugurización.

Entre las necesidades no demandadas por la sociedad también se encuentran:

- Desarrollo de investigación científica con relación a los componentes materiales e inmateriales que conforman el patrimonio ferroviario. Sistematización de los procesos de registro de información. Diversificación y triangulación de fuentes documentales.
- La resignificación integral del predio y reapropiación por parte de los vecinos a través del conocimiento, protección, uso y disfrute
- La señalización integral del patrimonio vinculado a la historia ferroviaria del predio y creación de circuito de autoguiado.
- Mantenimiento permanente e integral. Del patrimonio ferroviario (arquitectura/ herramientas/ carteles/ cabinas de palancas de control)
- Continuar las acciones de capacitación y concienciación de diferentes segmentos de la población en la temática patrimonial.

MUSEO FERROVIARIO DE FUNES

Una de estas necesidades es la de poder disponer de una mayor superficie edilicia para las crecientes actividades desarrolladas por la institución, en la actualidad una parte importante de las salas se encuentra supeditada a funciones extra museísticas.

En forma frecuente, el museo y sus inmediaciones son objeto de actos de vandalismo cuyos resultados suelen ocasionar daños parciales y a veces totales del patrimonio. Por esta razón es necesario un mayor presupuesto para destinar no solo a la restauración de una parte importante de este patrimonio, sino además a desarrollar campañas de concientización ciudadana que ofrezcan la posibilidad de conocer, querer y respetar aquello que les pertenece.

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES

Concretar el espacio físico necesario para la instalación del museo además de terminar con la catalogación de elementos de acuerdo a diferentes relevamientos realizados. Para ello se necesitara contar con asesoramiento técnico especializado en la materia.

PROVINCIA DE RÍO NEGRO

Las necesidades serán un relevamiento de toda la infraestructura ,relevamiento de todo el material y catalogación del mismo comenzar a realizar la historia ferroviaria de la provincia, en mi calidad de subsecretario tengo el área de cine y fotografía que

puedo iniciar esta tarea y además comenzar a realizar reuniones en lugares donde viven ferroviarios con una tarea de concientización.

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

Es primordial encarar una revisión minuciosa de la legislación vigente sobre los bienes patrimoniales estatales ferroviarios. A partir de ahí, realizar un relevamiento y clasificación de estos, para dar inicio al rescate y acondicionamiento de estos. Por ser muy amplio el inventario que puede ser considerado, deben realizarse consideraciones específicas sobre dos puntos a ser tenidos en cuenta al momento de clasificar el patrimonio ferroviario: patrimonio edilicio e inmueble y de equipamiento pesado. El primero incluye las estaciones y edificaciones anexas al sistema ferroviario, como estaciones, depósitos y galpones; el segundo, el equipamiento pesado (locomotoras, vagones), y el móvil (muebles de oficina, señalética, aparatos de comunicación, etcétera).

ASOCIACIÓN FERROTUR TRASANDINO

Las necesidades en la estrategia documental abarcan muchos aspectos, desde los equipamientos ofimáticos y de campo para los relevamientos, que debemos completar con estudios técnicos más detallados de vías y obras (3 estaciones en el trayecto) como la digitalización de memorias históricas, documentos técnicos, planos, iconografías, etc. Para conformar el Banco de Datos institucional.

También estamos empezando a realizar equipamiento expositivo para mostrar una síntesis de la obra institucional y en particular una muestra sobre el Centenario del FFCC Trasandino en Mendoza.

Una necesidad institucional es mejorar y profundizar la alianza con las municipalidades y otros actores socioeconómicos locales, pero enfocado en el aspecto patrimonial acabamos de constituir una Unidad de Patrimonio Ferroviario paralelo a la urgencia de desarrollar un Plan Gestor con las autoridades que tutelan los bienes que componen el ramal (Nación) y su traspaso a los municipios de referencia.

Un aspecto final lo constituye la necesidad de diseñar y confeccionar un modelo comunicacional y de identidad institucional.

Bolivia:

GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI

La necesidad prioritaria es efectuar una inventariación a nivel nacional y específicamente del proyecto de Guaqui en todo su aspecto documental.

Brasil:

MUSEU DOS TRANSPORTES, LAPA

Em 2011, comemoraremos os 120 anos da chegada da ferrovia em nosso município, um dos mais antigos de nosso estado (Paraná) . Até lá pretendemos inaugurar as duas estações e com o apoio dos países Latino americanos, propor o CENTRO LATINOAMERICANO DA MEMÓRIA FERROVIÁRIA, onde pretendemos reunir dados históricos , reprodução de documentos relevantes , material audio visual de todos os países integrantes do continente.

Chile:

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

Primero la creación de un archivo, esto es fundamental.

Después un plan de conservación de todo el material rodante del museo.

Consolidar el proyecto de la Maestranza de San Eugenio

MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR

Hoy parte de ese recurso levantado no se ha perdido ya que tenemos una comunidad que aún conserva una historia ligada al ferrocarril, algo de infraestructura mueble e inmueble y otros elementos que podemos utilizar como parte de subproductos asociados al ferrocarril para poner en valor. Esto se ve fortalecido dado que el patrimonio es un referente importante para el desarrollo de un turismo de intereses especiales que Viña del Mar en su calidad de capital turística del país, está empeñada en desarrollar.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Es necesario profesionalizar la labor del Museo, incorporando Historiadores, Investigadores, y Museólogos para elaborar un adecuado proceso de catalogación, investigación, documentación y difusión del material ferroviario. Esto se ha iniciado a partir del proyecto de Mejoramiento Integral que hemos presentado.

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

- Estandarización de una terminología sobre el Patrimonio ferroviario
- Programas de capacitación
- Modelos sobre clasificación y fondos museográficos industriales
- Modelos de gestión (planificación estratégica) para patrimonio ferroviario
- Continuar con el inventario y catalogación de los bienes patrimoniales muebles e inmuebles.

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

- Corto Plazo:

Tener recursos económicos para contar con personas expertas en curaduría y restauración que estén fijadas en el museo.

Restauración de infraestructura del edificio en donde se encuentra el museo debido a las recientes catástrofes (Volcán Pacaya y tormenta Agatha)

Capacitación constante por ser el único museo del Ferrocarril; a nuestro personal.

- Mediano Plazo:

Ampliación de infraestructura y material rodante.

Recuperación de antiguas estaciones para convertirlas en museos.

- Largo plazo:

Escuelas de capacitación e investigación ferroviaria, en la que también funcionaría un taller especializado en rescate, conservación y exposición de Patrimonio Histórico.

México:

MUSEO FERROCARRILERO DE TLAXCALA

Fortalecer los referentes museológico y museográfico, el trabajo editorial y la promoción turística

Perú:

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

Una de las más importantes es la necesidad de crear un marco legal que salvaguarde el patrimonio ferroviario del Valle del Mantaro, es decir impulsar la declaración como bien integrante del patrimonio cultural peruano a la red ferroviaria Lima – Huancayo - Huancavelica, para lo cual es necesario realizar labores de inventario y catalogación de los bienes muebles, inmuebles y patrimonio intangible ubicado en las distintas poblaciones que atraviesa esta red ferroviaria.

Es necesario realizar investigaciones de aspecto histórico, tipológico, patrimonial, etc. de este tipo de patrimonio.

Es necesario el compromiso real de instituciones gubernamentales en la salvaguarda, protección y puesta en valor del patrimonio ferroviario perteneciente al Ferrocarril Central.

Uruguay:

ANCAP

Debido al número de actores intervinientes en los proyectos propuestos, se entiende que se deben generar ámbitos para comprometer sectores públicos y privados en la preservación y difusión a la comunidad del patrimonio.

Como consecuencia se impone un modelo de cogestión de recursos patrimoniales que involucre los diversos sectores con intereses.

3.- ¿Qué modelos sobre patrimonio histórico ferroviario se van a implementar en el futuro en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

Los modelos se vinculan con la combinación de trabajo técnico interdisciplinario para abordar desde diferentes enfoques la valorización material e inmaterial del predio; con el trabajo participativo e interinstitucional de la comunidad. (Ej: Proyecto Qué

Pasa en la Plaza). En realidad no se vislumbra en modelos de gestión patrimonial, sino más bien una tendencia a valorizar el predio, y un esfuerzo por intentar su revalorización desde la propiciación del uso del espacio público.

SUBTERRANEOS DE BUNEOS AIRES

No tenemos un modelo, el proyecto se irá ajustando a las diferentes situaciones que se planteen al momento de materializarlo.

PROVINCIA DE RÍO NEGRO

No tengo modelos de antemano, pero este seminario me permitió ampliar mi espectro de conocimientos y experiencias realizadas lo que me afianza en mi idea inicial antes de participar de esta experiencia

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

Como instancia previa al trabajo a largo plazo que supone la recuperación de bienes y espacios estatales para la planificación de ámbitos de preservación y divulgación del patrimonio histórico ferroviario desde la órbita cultural, es posible iniciar una campaña de inserción en el ideario social de la importancia que tuvieron los ferrocarriles en los procesos históricos sucedidos desde su implementación. El trabajo articulado con organismos, oficiales o no, que de algún modo estén involucrados en la salvaguardia del patrimonio ferroviario resulta fundamental para esto. Exposiciones de artículos ferroviarios, de material impreso, de publicaciones alusivas circunscriptas a determinada porción temporal, y la organización de actividades culturales en predios ferroviarios colaborará a la implementación de la política de recuperación definitiva del patrimonio.

Asociación FERROTUR TRASANDINO

Para nosotros está dado en unos ejes que señalamos como “Participativo” en el rescate de historias de vidas ferroviarias y su impacto en el resto de la comunidad no-ferroviaria tanto como en la educación patrimonial de las nuevas generaciones.

“Socialturístico” entendiendo el patrimonio industrial ferroviario como un espacio de identificación socioproductivo, atentos a las re semantizaciones desde las prácticas del enoturismo, involucrando a ciudadanos y empresas locales en un modelo de recuperación y puesta en valor de patrimonios públicos, con gestión pública multisectorial.

Tipológicamente nos asumimos en el campo de gestión de los llamados “Paisajes Culturales” con un acento local en el concepto de “ciudad vitivinícola” en la que el tren impactó constituyendo un modelo urbano-industrial que imbrica fuertemente lo vitivinícola con el desarrollo industrial a partir de principios del siglo XX.

Bolivia:**GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI**

El proyecto mismo, en sus tres componentes históricos y culturales, y específicamente con la implementación del museo ferroviario.

Brasil:**MUSEU DOS TRANSPORTES, LAPA**

Nosso caminho futuro será investir em alta tecnologia, projetos multimídia e realidade virtual, para que possamos resgatar a história de nossas ferrovias, disponibilizando às futuras gerações, em formas e linguagens que já fazem parte do dia a dia de nossos jovens. Também iniciaremos em 2011 projeto de educação patrimonial e educação ambiental em nossas unidades.

Chile:**MUSEO FERROVIARIO DESANTIAGO**

En realidad, no existe un modelo propiamente tal, sino que tendríamos que replicar una ya creado como por ejemplo el del museo de York, o también replicando lo que existe en nuestro país como es el caso de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (DIBAM) quien recibe aporte del Estado de Chile, que sin embargo no son modelos ferroviarios.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

No hemos aplicado un modelo específico, pero consideramos este seminario como una posibilidad para observar y conocer modelos y experiencias que puedan ser aplicables en nuestra realidad.

MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR

Estimo de acuerdo a lo conversado que el modelo más apropiado para lograr éxito en la puesta en valor que se menciona es el trabajo de educación patrimonial desarrollado por nuestra Unidad y que ha dado frutos exitosos tanto en patrimonio cultural como natural en estos cortos años de trabajo. O sea es fundamental trabajar con el residente antes de ofrecer algo al visitante.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Más que un modelo físico, creo que un modelo mixto en el cual se combina el museo con otros usos culturales afines puede resultar exitoso en términos de sustentabilidad económica.

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

- Por definir.

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

Regirnos en los modelos de la base de la ley de conservación de patrimonio histórico Nacional y lo que el comité para la conservación del patrimonio Industrial dice (TICCIH)

México:

MUSEO FERROCARRILERO DE TLAXCALA

Un instrumento educativo de calidad, mecanismos de interpretación y el fortalecimiento de la identidad ferroviaria

Perú:

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

Aun no está definido, se tiene un especial interés por el patrimonio industrial en general , ubicado en la región Junín, el patrimonio ferroviario aun es un tanto desconocido por los pobladores del Valle del Mantaro , y lo primero que se hará en la concientización en niños y jóvenes de la existencia e importancia del ferrocarril central en nuestra identidad cultural.

Uruguay:

ANCAP

Ha efectuado numerosas experiencias didácticas orientadas hacia la comunidad, pero aún existen carencias importantes a nivel del patrimonio, sobre todo ferroviario.

Como se mencionó anteriormente, el ente tiene la voluntad política y el compromiso social de recuperación de su historia. Una etapa posterior consiste en la difusión del mismo. Cada año se realiza en Uruguay el “Día del Patrimonio”, fecha que en 2009 se fijó el 26 y 27 de setiembre y en las cuales aquellos edificios públicos incluso aquellos pertenecientes a ANCAP, museos, embajadas, estaciones de ferrocarril, y todo elemento vinculado al patrimonio abre sus puertas en forma gratuita para la sociedad.

CONCLUSIONES

Problemas para contar con suficiente personal capacitado. Necesidades de formación especializada. Falta de conocimiento sobre el patrimonio custodiado para poder catalogar los fondos. Necesidad de homogeneización en las clasificaciones del material.

Planes estratégicos y evaluación

Legislación débil en material patrimonial.

Falta de valoración por las instituciones

Toma de conciencia por parte de grupos de interés en la necesidad de preservar el patrimonio histórico ferroviario.

Demanda social del ferrocarril y de usos de espacios ferroviarios para el turismo.

Creación de riqueza a través de la preservación del patrimonio, con las escuelas taller o de oficios o a través de la creación de empresas que se dediquen al trabajo con material ferroviario.

Las experiencias registradas son muy diversas, ya que se relacionan tanto con espacios urbanos, como rurales, en los que el ferrocarril dejó de circular hace algunos años, igualmente, ciudades de litoral y ciudades de interior. Sí es destacable que

buena parte de las experiencias en actuaciones sobre patrimonio histórico ferroviario han tenido su origen en la movilización y el entusiasmo, llegando finalmente la tutela de la Administración.

Respecto a las necesidades inmediatas, se consensua que éstas están relacionadas sobre todo con la necesaria presencia de planificación en la conservación y el desarrollo de archivos y bibliotecas. En cuatro objetivos ha sido resumido por los alumnos: más historia, más documentación, más investigación y procesos de restauración metódica.

Por último, se ha remarcado que interesa más la aplicación de particularidades específicas de cada proyecto, que la implantación de un modelo importado. Sí se remarcó también el interés por la presencia de elementos de la oferta turística y de la valoración del medio ambiente.

MIERCOLES 16 DE JUNIO DE 2010

1.- ¿Qué experiencias sobre gestión y planificación de los museos del ferrocarril se han realizado en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

No se han desarrollado experiencia en materia de gestión de museos ferroviario. Así mismo, cabe destacar que los 2 museos locales: Museo Regional Florentino Ameghino y Museo estafeta Postal Lastenia Torres de Maldonado, tienen diferentes objetos y fotografías relacionados con la historia del ferrocarril, se incluyen en sus guiones. Es decir, la historia local nace prácticamente con la llegada del ferrocarril, y fue el ferrocarril el medio que potenció el desarrollo industrial posterior, con lo cual si bien no hay un museo ferroviario, los museos históricos locales valorizan su importancia.

MUSEO FERROVIARIO DE FUNES

El trabajo en el museo en cuanto a gestión se va mejorando día a día, una de las experiencias referidas es la planificación de una agenda anual de actividades que es casi inamovible, de esa manera el personal ya se capacita con antelación para cada nueva propuesta y nos da margen de tiempo para la organización de las muestras y diversas actividades.

El museo lleva tres años funcionando, es la primera experiencia en su tipo en la localidad, a partir de su inauguración y con la concurrencia del público que participa de sus actividades, han ido surgiendo algunos patrocinadores privados interesados en brindar aportes económicos para los programas del museo.

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES

Parte de lo relatado en el punto anterior

SU base se encuentra en la etapa de planificación, si bien cuenta con los aspectos administrativos completos, falta definir el resto de las etapas que lo conformaran.

Existen acciones de control con inspecciones periódicas, Murales, etc. pero SBASE no es la Autoridad de aplicación.

Copio parte de las funciones

Los servicios de Subterráneos de la Ciudad de Buenos Aires fueron concesionados por el Estado Nacional a la empresa METROVIAS S.A 01/01/1994. Conjuntamente con los servicios locales del ex ferrocarril Urquiza.

En tal contexto, la fiscalización y el control del contrato quedó en manos del Estado Nacional y hoy es ejercida por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

El artículo 4º del Decreto PEN Nº 393/99, que aprobó la Addenda al Contrato de Concesión, previó la instrumentación de la transferencia del control de los servicios subterráneos y premetro comprendiendo tal transferencia el ejercicio de la fiscalización y control por la ciudad de Buenos Aires. Aunque por Ley Nº 373 de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el Gobierno de la Ciudad adhirió al decreto nacional mencionado, el efectivo traspaso de dichas funciones nunca se materializó.

A pesar de que dichas funciones no fueron transferidas a la Ciudad, esta Sociedad en su estructura, realiza un seguimiento de los aspectos técnicos y de calidad del servicio prestado a los usuarios. Como así también el control de la situación patrimonial tanto de los bienes propios como de los otorgados en la concesión

En tal contexto, SBASE efectúa: un seguimiento de las frecuencias de servicio, realiza relevamientos con el objeto de verificar el funcionamiento de escaleras mecánicas, ascensores y otras instalaciones. Asimismo monitorea variables que puedan incidir sobre la contaminación ambiental en el ámbito del subterráneo, como lo es la medición y el registro de ruidos y vibraciones. Además se atienden los reclamos de los usuarios que llegan a esta Sociedad en forma directa, o través de

diferentes organismos de la Ciudad, además de iniciativas originadas en la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

PROVINCIA DE RÍO NEGRO

No tengo más experiencias que las enunciadas anteriormente, con respecto a las preguntas 2 y 3 sobre necesidades de gestión y planificación a corto y mediano plazo está comprendido en la respuesta número 2 del día martes 15

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

Se efectuaron trabajos de investigación y estudio para analizar las potencialidades de museos de ferrocarriles, en las localidades de Goya y Mantilla, las cuales tuvieron la iniciativa y solicitaron la asistencia técnica a la Subsecretaría de Cultura de la provincia para la organización de los museos. En Goya ya se tomó posesión de la estación y se montó una muestra para tener “presencia”. Tanto en Goya como en Mantilla se está en una primera etapa, tanto de investigación y documentación, como de relevamientos.

ASOCIACIÓN FERROTUR TRASANDINO

Hasta no lograr la transferencia de bienes y de infraestructuras en donde montar una posible exposición o pequeño museo ferroviario se ha trabajado en acciones dentro del campo, tales como:

- Restauración de pequeños vehículos ferroviarios con destinos muestras eventuales y para uso experimental en el tramo de vía.
- Recuperación de un predio incendiado de maqueta ferroviaria (4 x 2,5 m)
- Producción de textos expositivos
- Montaje de trabajos de relevamiento de estaciones (por alumnos de Universidad privada)
- Colaboración en eventos del Museo Ferroviario Alejandrino Alfonso (Luján de Cuyo) cuyo encargado es ex jefe de estación, socio honorario de nuestra entidad.
- Participación en muestra de objetos ferroviarios en exposición 100 años del FFCC Trasandino en Archivo General de Mendoza.
- Difusión de artículos en medios impresos y digitales
- Apertura y mantenimiento de blog-site <http://ferroturtrasandino.wordpress.com> y activación de página en FACEBOOK donde se conforma actualmente un grupo de Museos Ferroviarios.

Bolivia:**GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI**

La experiencia del proyecto museos y circuito turístico de la comunidad de Guaqui en la región del lago Titicaca del departamento de La Paz-Bolivia, frontera con el vecino país Perú. Con la intervención de un proyectista (fundación Quipus), la cooperación de varios países como son Canada, Japón. BID, e instituciones locales (Gobierno Municipal de Guaqui) y Gobierno Regional (Prefectura del departamento de La Paz).

Brasil:**MUSEU DOS TRANSPORTES, LAPA**

Trabalhamos com instituições parceiras : Instituto técnico Federal e Universidade Federal do Paraná e IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, que nos auxiliam nos projetos de gestão. Hoje no Brasil foi criado o IBRAM - Instituto Brasileiro de Museus, que pretendemos também colocar como parceiro em nossos projetos,

Chile:**MUSEO FERROVIARIO DE SANTIAGO**

No existe una planificación que permita realizar una gestión de acorde a las necesidades actuales, sin embargo se han realizado planificaciones a muy corto plazo para estabilizar el museo en términos económicos y de la colección del museo.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

Experiencias sobre gestión de museos de ferrocarril no hemos desarrollado, sin embargo, nuestro Centro Cultural Estación en una primera etapa ha realizado una puesta en valor de un espacio patrimonial de la ciudad al restaurar la Ex Estación de Ferrocarriles de Salamanca como un lugar que en algún minuto pueda albergar un Museo.

En segundo lugar, creemos importante señalar que integrantes de nuestro Centro han participado en Capacitación en Seminario organizado por ICOM referido al tema de Educación, Museos y Patrimonio, instancia que nos permitió enfocar nuestra tarea a poder contar con un espacio museográfico en la Casa de la Ex Estación de Ferrocarriles, pero que no se ha concretado.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

El Museo ferroviario de Temuco, ha querido avanzar en la Gestión a través de potenciar nuevos usos que , conviviendo con los de Museo del sitio, sean capaces de generar más visitas, y generar recursos para financiar la mantención de muso y sus piezas.

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

- Plan Maestro del Corredor Turístico Ferroviario: potencialidades turísticas (Patrimonio Natural y Cultural (10 provincias); Indicadores sociales, económicos y culturales; Mapeo de Actores en 33 Municipios. Tal necesidad la planteamos para una acción concertada y en función de una planificación territorial, Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública facilita y coordina procesos de desarrollo local (dinamizar economías locales y fortalecer capacidades); aprovechando la emoción y convocatoria que provoca el ferrocarril en diferentes actores e instancias públicas y privadas para articular iniciativas y trabajar por el desarrollo endógeno.
- Estudio de factibilidad social en torno a Estación Chimbacalle, para dar uso a los diferentes espacios en concertación con la Comunidad/Barrio. Estación inaugurada el 5 de junio del 2010, espacio a compartir entre área administrativa (Empresa); Usuarios; Espacios culturales y los que la Comunidad demande.
- Plan museológico y museográfico para salas de exposición en: Chimbacalle y Latacunga.

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

Gestión de material rodante para convertirlo en patrimonio histórico y así evitar que se vendan.

Como centro Cultural FEGUA para darle mas vida al museo.

Unión estratégica con el ministerio de Cultura para establecer talleres comunitarios.

México:

MUSEO FERROCARRILERO DE TLAXCALA

La certificación del archivo histórico ferroviario, y la relación con instituciones gubernamentales y educativas.

Perú:

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

En el valle del Mantaro para crear conciencia y dinamizar acciones en pos de la conservación del patrimonio ferroviario se formó un patronato del Ferrocarril Central conformado por diversas instituciones públicas y privadas, entre las acciones iniciales que se hicieron fue el de acuñar monedas conmemorativas de por los 100 años de funcionamiento del Ferrocarril Central que une las ciudades de Lima y Huancayo.

Venezuela:

INSTITUTO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

En este momento el proyecto PAHIFER ha iniciado conversaciones para la ubicación física del museo ferroviario de Venezuela, que estará ubicado en el Parque Nacional Codazzi. El parque Codazzi está ubicado en la Encrucijada de Turmero, Municipio Santiago Mariño de Aragua.

Esta propuesta tiene como objetivo fundamental: fomentar conciencia e identidad cultural ferroviaria, seguido de la creación de espacios para articular las comunidades y las misiones culturales y misiones sociales señaladas, que hacen vida en el Municipio Santiago Mariño del estado Aragua, garantizando el pleno ejercicio del Poder Popular, a través de la formación permanente y el diálogo continuo Estado-Comunidad, además de rescatar el valor patrimonial y la historia de las comunidades ferroviarias creando una nueva cultura hacia el Proyecto Nacional del Desarrollo Ferroviario.

Con el objetivo planificar conjuntamente con la comunidad el desarrollo de actividades recreativas que faciliten la integración de esta colectividad con miras a generar una organización que propicie el mejoramiento de su calidad de vida a través de la creación del Núcleo Endógeno Parque Temático Museo del Ferrocarril de Venezuela.

El parque, será estructurado y organizado por la caminarias y vía del tren, el cual tendrá un recorrido sinuoso a lo largo y ancho del mismo, el cual será conectado por una serie de seis (6) estaciones, equipadas y ambientadas de manera evolutiva a las épocas históricas de la arquitectura de Venezuela (1830-2010).

El impacto económico en la región y sobre la conservación del parque son un factor importante en la decisión de desarrollar este concepto; la explotación racional de este recurso por parte de empresas y organismos como la autoridad pública, en donde convergen importantes inversionistas institucionales y privados con experiencias exitosas en este sector, debe convertirse en una iniciativa que complemente las labores conservacionistas del país y; la incorporación de las comunidades

en este proyecto debe ser muestra de que se puede lograr el desarrollo económico y social de las personas, compatible con la preservación de las riquezas naturales.

2.- ¿Cuáles son las necesidades más importantes a corto y medio plazo sobre gestión y planificación de los museos del ferrocarril en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

En cuanto a las necesidades más importantes vinculadas con la musealización del patrimonio ferroviario, sería: la creación de un museo de sitio, en el predio, y el montaje de un centro de interpretación de la historia del ferrocarril. Para lo que se requieren por lo menos 3 acciones básicas:

- Investigación, para generar conocimiento sobre cómo funcionaba el sistema ferroviario, partiendo desde una escala mundial, americana, nacional y local.
- Recuperación y valorización de fuentes orales.
- Inventario y catalogación integral de todas las piezas que integran el predio.
- Creación de un circuito educativo.
- Dotación de señalización.
- Acondicionamiento del mencionado galpón de máquinas.

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

Conformar un equipo de trabajo multidisciplinario con museólogos, historiadores y expertos en legislación, para encarar una labor en dos frentes que comprenda acciones inmediatas de relevamiento y clasificación, que luego serán sujetas a una comisión de revisión legal que se encargará de asesorar sobre los procedimientos jurídicos que considere pertinentes. También, una alternativa intermedia de préstamo de bienes patrimoniales que permita el uso de instalaciones con fines culturales.

ASOCIACIÓN FERROTUR TRASANDINO

- * Capacitación teórico-práctica en montaje expositivo de pequeños y medianos museos ferroviarios
- * Pasantía en espacio museal ya organizado o en proceso de apertura
- * Financiamiento para investigación de campo y constitución de archivo ferroviario regional y para programas de desarrollo museal
- * Equipamiento expositivo y de conservación preventiva para museos
- * Producción de infografías institucionales y temáticas para participar en foros y jornadas culturales, turísticas y de gestión patrimonial en la región.

Un aspecto esencial es lograr el armado y equipamiento de taller mínimo de vías y obras para continuar con los desarrollos de vehículos experimentales y pequeñas intervenciones de restauración de móviles abierto a jóvenes adherentes a nuestro proyecto (educación tecnológica)

Bolivia:

GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI

Las necesidades prioritarias consisten en una inventariación a detalle del patrimonio histórico nacional y local, desarrollo de una consultoría en marketing para puesta en funcionamiento del proyecto Museos del lago (Guaqui), ejecutar el presupuesto en las tareas restantes, obras civiles, mobiliario y equipo. Y finalmente recursos económicos de contrapartida (cooperación internacional y-o ONG o empresa privada) para la concreción de estas fases restantes, como también realizar un PLAN MAESTRO del proyecto.

Brasil:

MUSEU DOS TRANSPORTES, LAPA

Apoio institucional internacional, para reforçar nossos propósitos, demonstrando a todo o país que estamos no caminho correto.

Chile:

MUSEO FERROVIARIO DESANTIAGO

Profesionalizar el museo con un modelo institucional estatal como DIBAM (Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos), que cuente con centros de investigación, conservación, personal especializado y recursos económicos que permitan de alguna manera mejorar y potenciar aun más lo que se tenemos.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

Creemos que las necesidades de corto y mediano plazo pasan por:

Lograr una capacitación especializada para los encargados y profesionales que laboran en la Institución y,

A su vez implementar un plan de acción que nos permita investigar, catastrar y clasificar el material ferroviario que aún está presente en nuestra comuna.

Otra necesidad es la de generar una red de amigos del ferrocarril, a partir de la cual pueda potenciarse el rescate del patrimonio vivo y material vinculado a la existencia del ferrocarril en nuestra comuna.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

En el corto plazo, se hace necesario generar un archivo museal, con un profesional que organice el material recopilado tanto fotográfico como documental, y sea capaz de organizar muestras adicionales a la de las máquinas.

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

- Modelos de protocolo de gestión y planificación patrimonial ferroviario
- Desarrollar un sistema de gestión y planificación
- Plan de transferencia de conocimiento ferroviario
- Estandarizar un Manual de funciones para museos ferroviarios.
- Trabajar con autonomía y vinculación al renovado sistema de Museos
- Crear un equipo de trabajo del Museo multidisciplinario.

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

- Corto plazo:

Plan estratégico

Manuales administrativos en general

Archivo fotográfico que pertenezca al museo

Planificación de las directrices en base a hacer un acuerdo gubernativo para que mantenga la continuidad ajenos a los cambios.

Plan museológico

Plan Museográfico

- Mediano Plazo:

Gestionar autonomía para manejar e museo

Capacitación de personal; mediante la información que se recopile de experiencias de la vida de los ferrocarrileros y en base a la documentación histórica que existe.

Lograr hacer investigaciones específicas y hacerlas propias y así ponerlas en otras instituciones, tanto históricas como orales de la cultura ferroviaria.

Plan de Reconocimiento de imagen y/o marca

México:

MUSEO FERROCARRILERO DE TLAXCALA

Lograr a corto plazo dinamizar las acciones con programas enfocados a la donación de material histórico.

Perú:

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

El inventario de de los bienes muebles e inmuebles, con características técnicas, históricas y de estado de conservación, que permita elevar a la Dirección Nacional del Instituto Nacional de Cultura para su declaración como bien integrante del patrimonio cultural.

El personal capacitado para este fin como museólogos y museógrafos, restauradores, historiados, etc. que contribuyan en la conformación de este museo.

A mediano plazo es necesaria la implementación de centros de capacitación técnica o escuelas taller que se encarguen del trabajo operativo de restauración.

Venezuela:

INSTITUTO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Consolidación del equipo multidisciplinario de proyecto

Desarrollo del proyecto museístico y planificación de los primeros años de la institución

Construcción de muestra pública del museo.

Definición de los parámetros del ámbito físico espacial del museo.

Localización, ubicación y programación de espacios

Reformulación del anteproyecto de presupuesto de funcionamiento para el año 2011

3.- ¿Qué modelos sobre gestión y planificación de los museos del ferrocarril se van a implementar en el futuro en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

Estimular a través del museo desitio, la participación experimental con relación a las herramientas ferroviarias (museo vivo).

Conocimiento, valoración, intervención y uso del espacio, generando pertenencia.

SUBTERRANEOS DE BUNEOS AIRES

Estructura de trabajo – personal – Coparticipación de referentes - Asociación amigos del Tranvía – Dirección General de Museos – Concesionario.

PROVINCIA DE RÍO NEGRO

Cuando mencione las características en que se encontraba el ferrocarril en mi provincia de rio negro quiero decirles que al inicio de mi gestión diciembre de 2007 como subsecretario de cultura de Río Negro planteé la necesidad de la puesta en valor

de los museos casi 30 entre municipales ,provinciales públicos y privados por el carácter que tiene desde el punto de vista social cultural educativo científico y turístico conformamos la red de museos interrelacionado a todos ellos de arqueología, paleontología de ciencias naturales históricos los incluidos en las estaciones de ferrocarril, los catalogamos , realizamos una folletería y permanente difusión, comenzamos un plan de mejoramiento ampliaciones, actividades diversas como muestras fotográficas muestras temáticas, muestras de pinturas en las que eran estaciones mantener las piezas del ferrocarril ,libros y documentos que marcaron ese momento.

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

Un circuito de estaciones transformadas en museos y centros culturales, para el cual serán elegidas las más emblemáticas y las que los asesores históricos consideren valiosas. En ellas estarán expuestos los bienes propios y característicos que hacían a su funcionamiento. De ese modo podrá constatarse cuáles fueron los puntos comunes y divergentes entre localidades unidas por el ferrocarril, y cuál fue el grado de contribución que éste tuvo en su construcción.

Un emblema ferroviario de la capital provincial fue el Trencito Económico, que conectaba al interior con la ciudad. El Económico fue clave para la vida económica y el intercambio comercial durante mucho tiempo, más exactamente hasta 1969. Éste tren tuvo una característica única: fue el tren de trocha más angosta de Latinoamérica. Las instalaciones que le sirvieron de terminal y talleres, por sucesivos desmanejos y confusiones sobre pertenencia pasaron por sucesivas manos privadas, que en muchos casos deterioraron el patrimonio edilicio acondicionándolo para usos que incluían una alteración casi total de las estructuras. El uso de lo que permanece de estas edificaciones como un museo ferroviario provincial es un objetivo básico que sentará un modelo con respecto a la conservación del patrimonio histórico ferroviario.

ASOCIACIÓN FERROTUR TRASANDINO

Resulta particularmente importante determinar los modelos de actuación en el campo del patrimonio industrial, os criterios de intervención y tipologías institucionales a aplicar en casos concretos: museos de sitio, monumentos históricos de diferentes niveles institucionales, centros de interpretación, complejos patrimoniales, centros culturales, etc.

Bolivia:

GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI

Esperemos que con el proyecto innovador de gwaqui en la región del lago, este se constituya en un elemento generador de otras experiencias en Uyuni, Machacamarca y El Tejar por ejemplo, se implementen los museos ferroviarios, principalmente en la parte occidental del país en base a esta primera experiencia.

Brasil:

MUSEU DOS TRANSPORTES, LAPA

Estamos em busca da auto sustentação, aliando os projetos culturais, que já são voltados a comunidade, lhes adequando para atrair também turistas.

Chile:

MUSEO FERROVIARIO DESANTIAGO

De lo anterior justificamos llevar un modelo institucional estatal como DIBAM (Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos), que cuente con centros de investigación, conservación, personal especializado y recursos económicos que permitan de alguna manera mejorar y potenciar aun más lo que se tenemos.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

En relación al tema de los modelos tenemos que plantear que no contamos con un modelo específico, por lo tanto, uno de los objetivos de asistencia a este Seminario es conocer modelos que puedan ser aplicables a la realidad de nuestro espacio de patrimonio histórico, representado en la Ex Casa de Estación de Ferrocarriles de Salamanca

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

- Por definir.

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

Tomando en cuenta como base los modelos Administrativos establecidos para poder adecuarlos al museo del Ferrocarril. El modelo a seguir que el museo del ferrocarril de Guatemala en gestión y planificación es que contenga el recurso humano con experiencia conocimiento que pueda transmitir la historia a las nuevas generaciones para así poder mantener la cultura ferroviaria.

México:

MUSEO FERROCARRILERO DE TLAXCALA

Las relaciones institucionales, los convenios de colaboración con museos latinoamericanos y la captación de fondos económicos

Venezuela:

INSTITUTO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

El proyecto PAHIFER tendrá como modelo de gestión interactivo: propicia a partir de la misión y los valores institucionales, una acción presente.

La misión es encargarse de fortalecer la historia ferroviaria, organizando y difundiendo el patrimonio histórico ferroviario, además de lograr la normalización y homogenización de la administración de bienes muebles e inmuebles de interés cultural.

Ser un equipo multidisciplinario generador de rescate, organización y difusión del patrimonio histórico ferroviario venezolano, fortaleciendo la identidad del ciudadano, estableciendo la infraestructura necesaria para la investigación

El anteproyecto de recuperación de Patrimonio Histórico Ferroviario abarca cuatro ejes fundamentales:

1. Recuperación de espacios industriales (bienes inmuebles)
2. Recuperación de artefactos y maquinarias (bienes muebles)
3. Recuperación de documentos (bienes muebles)
4. Recuperación del Patrimonio Intangible ligado al espacio ferroviario

CONCLUSIONES

Se debe distinguir entre Museo en fase de proyecto o construcción y museo en funcionamiento. Aunque en ambos casos se detectan necesidades comunes, en el caso de museo en proyecto o construcción la gestión se dedica en un porcentaje mayor a la consecución de una protección legal, a definir alianzas con organismos o instituciones y a conseguir los fondos necesarios para implantar el proyecto.

En el caso de museo abierto o en funcionamiento, aunque no desaparecen esas necesidades, se suelen incrementar con la necesidad organizativa interna, tanto a nivel de gestión administrativa pura como a lo que respecta a diseño y modelización de procesos que aseguren la gestión a medio y largo plazo.

Las experiencias son muy diversas y dispares. Junto a los casos de una experiencia muy corta o nula, aparecen también situaciones de una experiencia sólida, inclusive en otros proyectos museísticos no relacionados con el ferrocarril. También es bipolar la situación de la relación con las instituciones que apoyan estas experiencias, conjugándose experiencias de respaldo exitoso con otros proyectos que responden a iniciativas voluntaristas con escasez de recursos.

Se advierte una situación de fase de inicio en buena parte de las experiencias relatadas, en espera de una mayor dotación de recursos, más escasos de lo que se puede presumir por el aval institucional.

Las carencias son suplidas en muchos casos con tenacidad, optimización máxima de recursos y la apelación a colaboraciones de voluntarios, como los grupos de antiguos ferroviarios.

Sobre esta cuestión hay que resaltar que existe más interés en demandar una consolidación general del proyecto, que en concretizar. Así, se ha remarcado la necesidad de disponer de una estructura estable, especialmente en la dotación de personal técnico.

Disponibilidad de estructura estable, especialmente de personal. Ausencia de políticas y modelos de aplicación en el desarrollo y gestión a partir de otras experiencias. Profesionalización de la gestión y planificación de museos del ferrocarril. Establecimiento de redes. Fijar aquellos temas de interés.

Sobre los modelos a aplicar, se remarca la idea del necesario intercambio de otros proyectos y la adaptación a cada caso. En todo caso, se ha hecho referencia a la existencia de proyectos museológicos y museográficos publicados que son de aplicación general, como en Chile y España.

MUSEO DEL FERROCARRIL DE ASTURIAS

SECCIONES GENERALES

- Plan estratégico
- Programas anuales
- Memorias de ejercicio
- Control presupuestario
- Modelos
- (...)

SECCIONES PARTICULARES

1 CONTENIDOS

11	COLECCIÓN
111	INVENTARIOS
112	ALMACENES Y TRASLADOS
113	RESTAURACIÓN Y MANTENIMIENTO
12	CENTRO DE DOCUMENTACIÓN
121	BIBLIOTECA
122	FOTOTECA
123	VIDEOTECA
124	ARCHIVO DOCUMENTAL

125	PUBLICACIONES PROPIAS
126	PUBLICACIONES AJENAS
2 GESTIÓN	
21	DIFUSIÓN
211	ACTIVIDADES DIDÁCTICAS
212	EXPOSICIÓN PERMANENTE
213	EXPOSICIONES TEMPORALES
214	OTRAS ACTIVIDADES
22	GESTIÓN EXTERNA
221	RELACIONES INSTITUCIONALES
222	FUENTES DE INGRESOS
223	COLABORADORES
224	<i>OTROS MUSEOS</i>
225	USUARIOS
226	PROMOCIÓN
227	EVENTOS AJENOS
23	GESTIÓN INTERNA
231	PERSONAL
232	SUMINISTROS Y SERVICIOS
233	CONCESIONARIOS
24	EDIFICIOS E INSTALACIONES
241	OBRA CIVIL

JUEVES 17 DE JUNIO DE 2010

1.- ¿Qué experiencias sobre didáctica y acción cultural se han realizado en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

Experiencias en canto a didáctica y gestión cultural:

Actividades promovidas desde el Municipio:

- Visitas guiadas para alumnos de escuelas públicas y privadas.
- Creación de material de folletería turística- cultural
- Realización de safaris fotográficos para componentes patrimoniales de la ciudad
- Cursos de capacitación sobre Patrimonio Museos y Escuela, para docentes de la ciudad
- Proyectos de investigación a través de creación de archivos de fuentes orales: personal de Ferrocarriles Argentinos, etc.
- Generación de espectáculos masivos en el predio.

Actividades privadas apoyadas por el Municipio:

- Proyectos participativos interinstitucionales ¿Qué pasa en la Plaza?
- “Caminitos con Historia”- proyecto con más de 10 años de antigüedad, que propone caminatas por circuitos de valor histórico.

MUSEO FERROVIARIO DE FUNES

Este es uno de los puntos fuertes de nuestro museo. En nuestro país el ferrocarril hoy no satisface las necesidades reales de millones de ciudadanos a la hora de hacer uso de este medio de transporte como lo hiciera en el pasado. Ante esta situación hemos desarrollado acciones tendientes a crear conciencia: los grupos de escolares que nos visitan son guiados por ex ferroviarios que se han ofrecido para compartir sus conocimientos y vivencias, los niños escuchan los relatos de hechos y acontecimientos históricos que dieron forma a su comunidad viviendo una experiencia inolvidable. Como las ilustraciones a las páginas de un libro de cuentos, los objetos de las salas son la escenografía que permite imaginar como ocurrieron las cosas hace mucho, mucho tiempo.

En este sentido, el museo intenta colaborar con la formación de los docentes para que adopten metodologías propias sobre los modos de aprendizaje, a través de objetos y colecciones, en el ambiente del museo. En forma previa a la visita se entrega al docente material teórico que será de utilidad para el desarrollo del mismo en el aula, de este modo los alumnos se interiorizan de los contenidos que encontrarán en el guión que se desarrolla a lo largo de las salas durante su recorrido.

Los objetos y mensajes que el museo exhibe están contextualizados de manera tal que permiten comunicar un sistema amplio de significados y valores que puedan ser reconocidos por los distintos públicos.

SUBTERRANEOS DE BUNEOS AIRES

Las Estaciones Culturales

Juramento y Congreso de Tucumán

En las Estaciones Juramento y Congreso de Tucumán de la Línea D conviven muestras culturales permanentes y periódicas. Cuatrimestral o semestralmente, los espacios aptos para recibir muestras y exposiciones de museos e instituciones de la Ciudad o la Nación renuevan su oferta.

Est. Congreso de Tucumán:

Muestra Permanente: Galería de Bustos, exposición museos Luis Perloti y Saavedra, colección de carruajes miniatura.

Muestra Temporal: Museos de de la ciudad.

Cantidad de vitrinas: 4 en andén y 4 en entrepiso (1,2 x 1 mt. Cúpula acrílica de 40 cm)

Est. Juramento:

Muestra Permanente: Asociación Amigos Crucero Gral. Belgrano, Hallazgos paleontológicos (Gliptodonte)

Muestra Temporal: "A 20 años" Homenaje a Malvinas.

Cantidad de vitrinas: 2 stands en entrepiso, 4 vitrinas. 2 vitrinas en andenes

Tronador y Los Incas:

En la estación Tronador tendrán lugar las siguientes :

Vitrales:

La estación Tronador viste en sus paredes vitrales que desarrollan la historia del barrio de Villa Ortúzar. La serie de 16 obras de 2,4 por 1,2 mts. retrata lugares históricos o edificios de antaño que ahora solo pueden verse en dibujos o fotografías, así se sucederán la Chacarita de los Jesuitas, una imagen de Juvenilia de M. Cané, el palomar de Santiago de Ortúzar o la fábrica Sudamtex, entre otros.

Se exponen láminas de la misma temática.

Hallazgos:

En el andén de la estación se expone los restos de los gliptodontes hallados durante la construcción de la extensión. Los trabajos de reconstrucción y montaje estuvo a cargo de científicos de la Universidad del Centro de la Pcia. Buenos Aires. Se desarrollo, junto al paleontólogo, el armado de la muestra para la estación.

Sala de Exposiciones:

En este espacio está prevista una biblioteca para el pasajero. Dicho proyecto se encaro en conjunto con el Ministerio de Cultura.- etapa de firma de convenios

Línea del tiempo y obras complementarias

Se realizo un mural que de cuenta de la evolución cronológica de las culturas precolombinas. Esta importante línea del tiempo se ubico en el pasillo de acceso principal a la estación. A partir de conversaciones iniciadas con la agregaduría cultural de la Embajada de México, este proyecto contó con el apoyo de la agregaduría cultural.

Una de las Líneas puntualmente la Línea H es un paseo cultural del TANGO creado por ley como PASEO TURISTICO DEL TANGO, en ella cada estación esta dedicada a un cantautor y ornamentada dentro de esa temática con diferente murales.

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

Fundamentalmente, publicaciones de trabajos relacionados al tema y asesoramiento a instituciones educativas y provisión de material fotográfico y de archivo.

ASOCIACIÓN FERROTUR TRASANDINO

- A) Hemos realizado talleres formativos para socios y adherentes en temas de gestión cultura, patrimonial y turística y de cooperativismo en vista de modelos de intervención organizados en forma empresarial para el sostenimiento de servicios específicos del proyecto.
- B) Generación de la Personería Jurídica (611/2007)
- C) Préstamo de espacios en la sede y Parque Ferroviario CANOTA a otras instituciones culturales

- D) Mantenimiento de vías (despeje de obstáculos, reparaciones menores, supervisión de obras municipales en espacios ferroviarios, encuentro con vecinos, contención de ocupantes ilegales en infraestructuras ferroviarias, denuncias policiales por robo de durmientes, etc.)
- E) Presentaciones públicas del Proyecto en ámbitos institucionales municipales, provinciales y nacionales.
- F) Comunicaciones Participación permanente en programas radiales y medios de prensa local en relación a temáticas del patrimonio ferroviario
- G) Recepción y acompañamiento de ferroaficionados de otras provincias, equipos de TV y trabajos de pasantes universitarios (tesinas de filmación, sociología, etc)

Bolivia:

GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI

Solo experiencias orientadas hacia una capacitación cultural a los habitantes del lugar, en las areas de artesanías , tejidos y elementos complementarios a exponer con fines de incrementar los ingresos en beneficio de los museos tanto de las culturas antigua, contemporánea y ferroviaria, quedando pendiente la capacitación del rescate del Patrimonio Ferroviario.

Brasil:

MUSEU DOS TRANSPORTES, LAPA

Já trabalhamos com público escolar local, bem como recebemos turismo pedagógico.

Chile:

MUSEO FERROVIARIO DESANTIAGO

La ludoteca de los transporte persigue de alguna manera didáctica y entretenida darle sentido y contenido científico al ferrocarril, básicamente en lo que es la energía, fuerza y del porque los trenes no se descarrilan entre otros.

En cuanto, a la acción cultural básicamente esta se ha enmarcada en exposiciones de ferromodelismo, patrimonio ferroviario y visitas guiadas, entre otros.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

Hemos trabajado con jóvenes en una experiencia que hemos denominado de “APRENDIZAJE-SERVICIO” que se aplicó en primera instancia para el rescate y puesta en valor de patrimonio arqueológico en un área rural de nuestra ciudad y que este año se implementó en nuestro Centro Cultural y que se materializa en la instalación de una Brigada de Guías (Alumnos y alumnas) que dan a conocer a los visitantes la historia del Ferrocarril en Salamanca, actividad que se realizó con ocasión de la Inauguración del Parque de la Estación de Ferrocarriles de Salamanca y en el marco de la celebración del Día del Patrimonio Cultural que en nuestro país se realiza el último domingo del mes de mayo.

Una segunda experiencia se materializa a través de la Difusión Radial (Programa Cultural Semanal) en la que se han realizado entrevistas a antiguos funcionarios de la Estación de Ferrocarriles con el fin de conocer sus testimonios y experiencias.

Personas naturales apoyadas por nuestro Centro Cultural han desarrollado Proyectos de Investigación en relación a la temática ferroviaria: “Huellas del Ferrocarril”, FONDART 2009 desarrollado por el Sr Pablo Ramírez (Exposición y Video documental)

Investigación y recolección de fotografías antiguas de Salamanca, las que se traducen en una Exposición denominada “Memoria Visual de Salamanca” y que hoy en una segunda etapa se dan a conocer a través de la publicación de un Libro de igual nombre, que fue entregado en todas las Escuelas de la comuna y que contó con el apoyo de la Empresa Privada (Fundación Minera Los Pelambres)

Una experiencia que a nuestro juicio viene a potenciar la inserción de este espacio patrimonial a la ciudad es la conexión que tendrá la Casa de la Estación con el Centro político y social actual de la ciudad (Plaza de Armas, Municipalidad) a través del mejoramiento del entorno (veredas) que serán del mismo tipo que las que se ubican en la plaza de armas. Esta actividad ya está en desarrollo y obedece a Proyectos generados por la Municipalidad en el Gobierno Regional.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Se realizan recorridos turísticos entre Temuco y Victoria; el tren de la Poesía (un recorrido con poetas, ligado a la memoria de Pablo Neruda), y recitales de música. Existe un festival anual de Jazz que se realiza en el museo.

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

- Implementación de programas informáticos e interactivos

- Diseños e ilustraciones, cuadros con elementos interpretativos
- Zonas lúdicas y audiovisuales
- Publicación de folletos, revistas para adultos y revistas infantiles.
- Visitas guiadas a niños y niñas (esporádicas).

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

Hemos tenido un contacto directo con instituciones educativas, públicas y privadas a las que le ofrecemos un acercamiento a la cultura e historia ferroviaria al promover nuestras visitas guiadas en el museo. Se han promovido anteriormente muestras de fotografía, pintura y artesanía guatemalteca en los espacios para exposiciones temporales, como también se han hecho presentaciones de bandas musicales colegiales, coros, danzas folklóricas, obras de teatro, foros con temas costumbristas, conversatorios literarios y, recientemente, la implementación del taller comunitario de teatro. El cual es gratuito.

México:

MUSEO FERROCARRILERO DE TLAXCALA

Conferencias, presentación de libros exposiciones pictóricas y promoción cultural

Perú:

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

Se han realizado exposiciones fotográficas relacionadas a la historia del ferrocarril central, pero acciones concretas de didáctica aun no está implementándose.

Uruguay:

Venezuela:

INSTITUTO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

A pesar de entender la importancia de la gestión educativa y la acción social tienen como propósito esencial el posicionamiento del museo en el imaginario de los públicos_obejto, lamentablemente en esta fase del proyecto no se ha tenido experiencias en este ámbito

2.- ¿Cuáles son las necesidades más importantes a corto y medio plazo sobre didáctica y acción cultural en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

En cuanto a las necesidades: básicamente se trata de lograr concientizar a la gente a través del conocimiento impartido a través de la experiencia, sobre el valor histórico del ferrocarril; generar una apropiación que impida que el predio sea víctima de acciones de vandalismo, y que se convierta en un espacio de referenciación para la población; y finalmente poder preservar la piezas sueltas que quedan del ferrocarril (generar un uso “saludables para estas piezas hasta hoy abandonadas)

MUSEO FERROVIARIO DE FUNES

- a corto plazo la incorporación de personal permanente para coordinar dicha actividad.
- a largo plazo creación de un departamento educativo para establecer relaciones de intercambio de información con otros servicios semejantes en el orden nacional, internacional y de la actividad privada, que coordine y controle el servicio de visitas guiadas.

SUBTERRANEOS DE BUENOS AIRES

Parte de la repuesta anterior

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

La continuación de las actividades, ya encuadradas dentro de un programa emplazado en un término prefijado. También, el diseño de una colección temática de libros, y la inclusión de jornadas dictadas por especialistas en el currículo escolar como actividad extraordinaria, que se sume a una intensa campaña de difusión en los medios que divulguen a la comunidad el valor de la historia ferroviaria como factor de desarrollo social y cultural.

ASOCIACIÓN FERROTUR TRASANDINO

La necesidad más acuciante es la de obtener la determinación de autoridades nacionales y locales para erradicar las ocupaciones ilegales a lo largo del recorrido, concentradas en la antigua estación de carga "Km 1085" en el medio del recorrido.

También es urgente la reparación de la sede institucional para lo cual se obtuvo un subsidio del Instituto Provincial de la Vivienda (en ejecución año 2010) y otro de la Secretaría de Turismo de Mendoza para el equipamiento técnico de intervención en los trabajos de vías y obras.

Otro aspecto que esta en inicios es participar y promover el trabajo en red con organismos y ferroaficionados y con instituciones patrimoniales en todo el país.

Bolivia:

GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI

Continuar con la capacitación de los habitantes y comunarios del lugar, en el tema de guías turísticos y museográficos para mantener, transmitir, difundir e investigar todo lo que se pretende desarrollar en este conjunto de museos (Cultural y Ferroviario).

Brasil:

MUSEU DOS TRANSPORTES, LAPA

Avançar no aprimoramento de nossos projetos, lhes tornando cada vez mais atraentes para o público, sobretudo de crianças e jovens.

Chile:

MUSEO FERROVIARIO DESANTIAGO

Lo más importante es la ludoteca de los transportes dándole un guión pedagógico.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

- Implementar una Sala con la Historia del Ferrocarril salamanquino en dependencias de la Casa de Estación, que este abierta para estudiantes y público en general.
- Capacitación en museografía
- Edición de un folleto histórico que ponga en valor el patrimonio histórico ferroviario

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Mejorar la infraestructura para la realización de actividades complementarias como los recitales, que dejan muchos recursos al museo.

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

- Implementar modelos de gestión y planificación de acción cultural
- Elaborar programas didácticos e interactivos para los museos en función de diferentes públicos.

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

- Corto:

Documentación de las tradiciones orales de la cultura ferroviaria. Elaboración de material impreso de carácter didáctico, tanto en español como en inglés, dirigido a grupos específicos: colegiales, universitarios, investigadores, turistas. Creación y activación de la página Web para la difusión mediática y social.

- Medio:

Continuar con la implementación de talleres comunitarios artísticos, para vitalizar el espacio del Centro Cultural. Elaborar un documental en video para dar a conocer el patrimonio a las instituciones educativas, que no tengan la oportunidad de conocerlo físicamente. Restauración y documentación de la historia de los vagones presidenciales.

México:

MUSEO FERROCARRILERO DE TLAXCALA

Publicar mayor número de textos y digitalizar el archivo histórico para su consulta.

Perú:

INSTITUTO NACIONAL DE CULTURA

Las necesidades son muchas, estas van desde mayor presupuesto que debería asignarse a las direcciones regionales de cultura y un mayor emprendimiento de esta para generar sus propios recursos.

Formar personal capacitado en difusión cultural y patrimonial para implementar salidas a centros educativos y transmitir los valores e importancia de nuestra cultura y patrimonio.

Apoyo de las entidades gubernamentales, sea el Gobierno regional, la Municipalidad Provincial y otros para la difusión de nuestra cultura, especialmente lo relacionado al patrimonio cultural.

Venezuela:

INSTITUTO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Se requieren estructuras organizacionales que sustenten la acción pedagógica, llámese Directores, gerencias, departamentos, coordinadores o unidades de educación en tono de la noción de sistema, es decir, como un conjunto de partes que relacionan entre si.

Se expresa la necesidad de desarrollar un conjunto estructurado de planes. Proyectos y programas, que articulados con la misión que orienta la razón de ser de la institución, le otorguen un sentido de a la acción pedagógica

3.- ¿Qué modelos sobre didáctica y acción cultural se van a implementar en el futuro en su Institución?

Argentina:

MUNICIPALIDAD DE RIO TERCERO

En cuanto a modelos, interesa la idea de transformar el Paseo del Riel, en un espacio de alto contenido histórico y social, si que esto impida el uso público, sino que promueva una diversidad de actividades, dentro de las cuales la historia del ferrocarril se transmitidas desde la experiencia y desde el centro de interpretación.

MUSEO FERROVIARIO DE FUNES

En un futuro la idea sería implementar programas didácticos relativos a cada colección en particular que permitan la captación de una diversidad de públicos, a fin de incorporar de una manera más amplia a la comunidad. Teniendo en cuenta que los museos actuales son instituciones culturales complejas, y dada la importancia y calidad del patrimonio que custodian, la misión educativa debe entenderse de una manera vasta. El trabajo interdisciplinario es indispensable y supone la relación entre la educación, la interpretación y la comunicación.

SUBSECRETARÍA DE CULTURA DE LA PROVINCIA DE CORRIENTES

No sólo se realizará el traspaso de conocimientos, sino que se buscará insertar a la comunidad, principalmente a los alumnos de los niveles iniciales, en el conocimiento del patrimonio histórico. Concursos, capacitación a docentes, visitas guiadas a los predios del ferrocarril serán la herramientas e emplear.

ASOCIACIÓN FERROTUR TRASANDINO

Nosotros queremos reorientarnos hacia la educación patrimonial y la interpretación del patrimonio como estrategias de reapropiación ciudadano de los espacios y símbolos, del capital culturas ferroviario como acción de “sanación” frente a las consecuencias del ferrocidio cultural perpretado contra el patrimonio industrial ferroviario desde la aplicación de políticas privatizadoras neoliberales (Presidencia Menem) y cuyas consecuencias sociohistóricas aún perduran con gran impacto negativo en los sectores sociales partícipes del contexto social ferroviario provincial.

Bolivia:

GOBIERNO MUNICIPAL DE GUAQUI

No contamos con un modelo específico, sin embargo se pretende desarrollar las actividades necesarias para la puesta en funcionamiento del proyecto propuesto.

Brasil:

MUSEU DOS TRANSPORTES, LAPA

A realidade virtual nos dará um suporte importante para que possamos atrair cada vez mais , crianças e jovens, habituados a linguagem audio visual.

Chile:

MUSEO FERROVIARIO DE SANTIAGO

Un modelo basado en la Sala Infantil de la Biblioteca Regional de Santiago-DIBAM, con lugar de lectura, con juguetes de los medios de transporte abierto al público asistente y un archivo para investigadores.

CENTRO CULTURAL ESTACIÓN SALAMANCA

Existe un vínculo con estudiantes de la Universidad Academia Humanismo Cristiano, los que están llevando a cabo una investigación sobre como insertar estos espacios patrimoniales en lo que es el curriculum formal a nivel de Liceos (trabajo con jóvenes y profesores) y asimismo como generar instancias de reflexión y acercamiento con los vecinos y vecinas del sector

Ecuador:

INSTITUTO NACIONAL DE PATRIMONIO CULTURAL

Por definir.

Guatemala:

FERROCARRILES DE GUATEMALA

Implementación de un viaje virtual en tren, por medio de un video con historia y cultura ferroviaria dentro de un vagón de pasajeros modificado con movimiento, sonidos y efectos especiales para los visitantes. Integración de las diversas manifestaciones culturales y artísticas en el Centro Cultural FEGUA, como parte de la preservación del patrimonio nacional.

Venezuela:

INSTITUTO DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Las estrategias educativas y corporativas que contribuyan a comunicar eficientemente la experiencia contextualizada del museo, externa y fronteras del museo.

Coordinación: esta orientada a establecer contactos directos o indirectos con las entidades internas, externas y fronteras del museo.

Planificación: elaboración de políticas, planes, programas y proyectos interrelacionados que aproximen al cumplimiento de la misión del museo

Investigación: TIENE COMO PROPOSITO LA PROFUNDIZACION Y REFLEXION EN LOS saberes del papel pedagógica de los museos, así como la generación de documentos y dispositivos de apoyo a las actividades expositivas y pedagógicas. Debe profundizar también en el conocimiento de la realidad sociocultural del entorno.

Docencia: su finalidad es el desarrollo reflexivo de actividades educativas que permitan la actualización permanente de las estrategias y modelos que permitan la actualización permanente de estrategias y métodos de acercamientos al museo y sus colecciones

Evaluación: Aplicación de instrumentos orientados al mejoramiento continuo de los procesos de trabajo

Programas educativos:

Visita guiadas

Talleres

Eventos paralelos

Seminarios, Conferencia y foros

Materiales impresos y audiovisuales

Nuevas Tecnologías

CONCLUSIONES

La función del 'mediador' es una actividad polivalente. Se detecta la necesidad de marcar un perfil profesional en los departamentos de difusión.

La falta de personal determina el organigrama de los museos. Para esta área de trabajo es más importante la proactividad de las personas que su propia formación específica.

Los museos se encuentran en fase de planificación o primera implantación por lo que no existen departamentos educativos perfilados. Sólo hay actividades didácticas o de público.

Se considera fundamental en el desarrollo y vida cotidiana de los museos de ferrocarril la implantación de un departamento de didáctica que permita la afluencia habitual de escolares, si bien se observa que están limitadas las visitas habituales a los grupos más elementales de la enseñanza. Las aplicaciones deberían tener en cuenta todos los niveles educativos, no sólo los elementales, como es lo habitual.

El museo del ferrocarril como una oportunidad de creación, o en su caso ampliación, de la oferta cultural de las ciudades. Por ello los museos deben aplicar políticas de difusión cultural, también en cuestiones no directamente relacionadas con la temática ferroviaria, para interactuar con la ciudad.