

Patrimonio ferroviario como dinamizador de oferta turística en Jesús María, Córdoba, Argentina

Sebastian Guma*

Universidad Nacional de la Patagonia Austral (Argentina)

Resumen: Jesús María fue fundada gracias al trazado ferroviario que conllevó a la unificación de Córdoba con Tucumán. Sin embargo, el patrimonio vinculado a esta obra de ingeniería se percibe desaprovechado, difuminándose en el paisaje urbano local a pesar de ser transversalizado por las vías. La inexistencia de servicios de pasajeros y el uso de transporte de cargas ha derivado en el descuido identitario particular de esta sociedad. La necesidad de definir la representación social existente sobre el ferrocarril, por medio de relevamientos bibliográficos, documentales, de campo y con análisis cualitativos y cuantitativos, posibilita la proyección y configuración de recorridos recreativo-turísticos que reivindiquen el patrimonio existente, a la vez que se diversifica la oferta turística, beneficiando la calidad de vida de la población anfitriona a la vez que se otorgan experiencias y vivencias singulares a los turistas que hagan uso de su tiempo ocioso en el área objeto de estudio.

Palabras Clave: Railway heritage as a tourist attraction in Jesús María; Córdoba; Argentina.

Railway heritage as a tourist attraction in Jesús María, Córdoba, Argentina

Abstract: Jesús María was founded thanks to the railway line that led to the unification of Córdoba with Tucumán (Argentina). However, the heritage linked to this work of engineering is perceived as wasted, fading into the local urban landscape despite being traversed by the roads. The non-existence of passenger services and the use of cargo transport has led to neglect of the specific identity of this place. The need to define the existing social representation on the railway, by bibliographical, documentary and field surveys with qualitative and quantitative analyses, makes it possible to project and configure recreational-tourist routes that recycle the existing heritage, while at the same time diversifying the tourism offer, benefiting the quality of life of the host population while granting unique experiences to tourists who make use of their leisure time in the area under study.

Keywords: Jesús María; Railway; Tourism; Heritage; History.

1. Introducción

El ferrocarril ha sido un elemento de relevancia y alto impacto en la formación y consolidación de localidades. La disposición estratégica en el trazado de vías en espacios geográficos de alta productividad fue uno de los hitos de construcción del ramal que une la Ciudad de Córdoba con la de San Miguel de Tucumán, siendo beneficiado un casco de estancia que se transformaría en la Ciudad de Jesús María.

A pesar de la carga histórica y simbólica que representa el ferrocarril para el desarrollo territorial que tuvo, y tiene, la localidad, este se observa desaprovechado desde lo socio-turístico, difuminándose en el paisaje urbano a pesar de que sus vías son transversales a la urbe.

La ausencia de servicios de pasajeros y el uso para traslado de cargas, ha derivado en el descuido identitario de lo que significó esta obra de ingeniería, deformándose su representación social, en

* Universidad Nacional de la Patagonia Austral; E-mail: sebastianguma@gmail.com; <https://orcid.org/0000-0001-7080-7852>

Cite: Guma, S. (2023). Patrimonio ferroviario como dinamizador de oferta turística en Jesús María, Córdoba, Argentina. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 21(4), 851-873. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2023.21.058>

comparación con la Estancia Jesuítica Jesús María y el Festival Internacional de Doma y Folklore, siendo estos los atractivos turísticos principales de Jesús María.

Asimismo, el Festival Internacional de Doma y Folklore, al generar sobrecarga turística en la primera quincena de enero, refleja una marcada estacionalidad en cuanto a la motivación de visita a la ciudad el resto del año a pesar de las innovadoras actividades de fin de semana que el Área de Turismo Municipal promueve, aunque ninguna de ellas relacionadas con el ferrocarril.

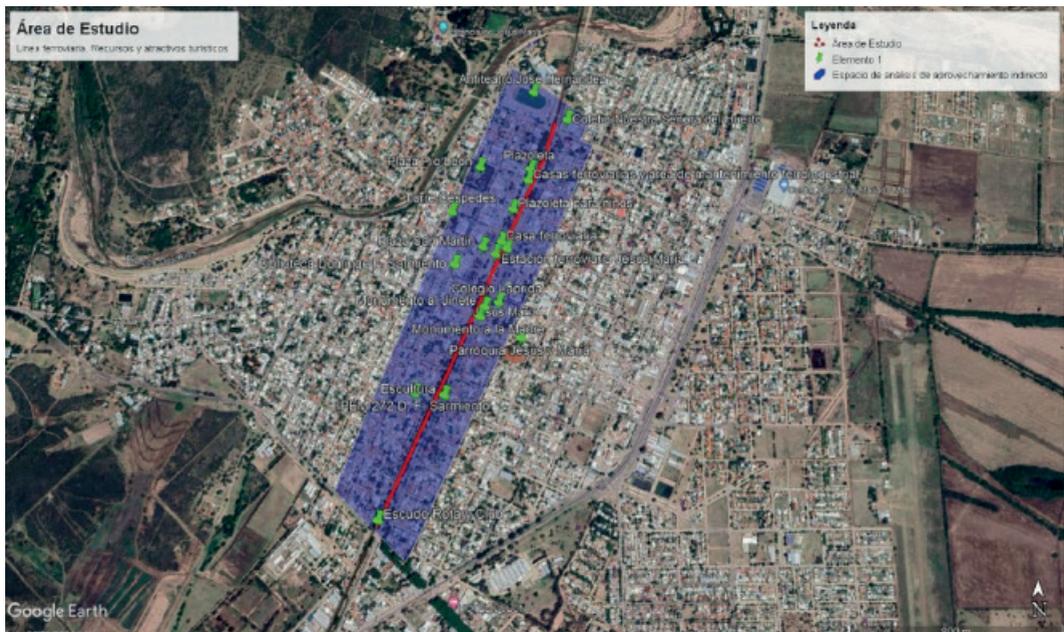
Si bien la oficina de informes turísticos se ubica en las instalaciones de la estación ferroviaria, es desconocida por gran parte de los residentes, suponiendo esto la carencia de sensibilización y concienciación social sobre la relevancia histórica y socio-económico-desarrollista que el ferrocarril significó, y significa, para la ciudad y su potencial impacto como elemento diversificador a nivel turístico.

De igual forma, por medio de las estructuras procesuales, promovidas por Moscovici, y estructurales, desarrolladas por Abric, se busca determinar el imaginario social para con el ferrocarril y su patrimonio disperso, con la intención de establecer estrategias y lineamientos de puesta en valor, refuncionalización y resignificación, proyectando estos elementos como un nuevo atractivo turístico a través de un circuito turístico-recreativo-cultural, reivindicando así la identidad local, mitigando la estacionalidad y consolidando elemento de alta relevancia que, actualmente, se observan olvidados.

2. Unidad de Análisis

El área específica de estudio dentro de la Localidad de Jesús María es la línea ferroviaria que atraviesa la urbe (Imagen N° 2.1), la cual cuenta con espacios verdes paisajísticamente atractivos, como así también material y patrimonio ferroviario e histórico en distintos estados de conservación:

Imagen N° 2.1: Área de Estudio



Fuente: Elaboración propia a base en Google Earth

3. Marco Teórico

Hablar del ferrocarril es analizar un movimiento constructor que se convertiría en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos y ornamentales más integrados y sistematizados de la historia (Tartarini, 2016). Siendo, además, un importante elemento de la representación social en la literatura y las artes plásticas como idea de la modernización y sofisticación de la sociedad. (Cfr. Las obras de Alberdi, Sarmiento, Julio Verne, etc.)

El desarrollo del ferrocarril en América Latina, entre 1.837 y 1.880, centralizó su expansión en las necesidades de comercialización por medio del traslado, principalmente, de mercancías (Ferrari, 2.006). Sin embargo, ante el potencial de los gigantes de hierro y vapor, no se tardó en ampliar su prestación hacia el transporte de pasajeros, al representar un bajo costo de mantenimiento de maquinaria y una alta rentabilidad para los propietarios y/o concesionarios ferroadministrativos (Tartarini, 2.016).

Fue en 1.841 cuando Thomas Cook inició la sinergia masiva entre turismo y ferrocarril, al organizar el primer viaje programado y proyectado, entre Leicester y Loughborough (Gierczak, 2.011); desarrollando, indirectamente, la actividad turística hasta como la concebimos en la actualidad.

Posterior al viaje organizado por Cook, la relación vinculante entre el ferrocarril y el turismo fue determinante al permitir recorridos a bajo costo, masivos y que, con el tiempo, se apreciaran patrimonialmente desde una perspectiva conservacionista.

Sin lugar a duda, el ferrocarril en Argentina fue indispensable para lograr la unión del territorio nacional y su desarrollo socioeconómico. Sin embargo, hacia finales de la década de 1.970, las políticas nacionales y el avance de nuevas tecnologías desplazaban este medio de transporte, iniciando un proceso de decadencia, abandono y desmantelamiento que se profundizaría a principios de la década de 1.990, al ser privatizados y reestructurados en grandes empresas de servicios abocadas, principalmente, al transporte de carga (Yuln, 2.017; López, 1.995).

Ante este dramático panorama, el cual se ha visto reflejado hasta la actualidad en cuanto a su funcionamiento, no así en su significación (Callizo Soneiro, 1.991; Cazés, 1.992; Vera, et al., 1.997; Hiernaux, 2.006), comienza a emerger el concepto de gestión patrimonial, aprovechando su carga simbólica (Durkam, 1.984; Harvey, 1.990).

La vinculación del patrimonio con el turismo es indiscutible. Sin embargo, sustentabilizar la idea de diversificar la oferta turística local requiere de gestiones integrales que conjuguen distintos campos de conocimiento (Varisco, 2.013; García Hernández, 2.007), incorporando en el proceso de rescate el patrimonio histórico y la promoción del desarrollo local (Prats, 2.003; Feria Toribio, 2.010).

Las percepciones y actitudes (representaciones sociales) que los residentes poseen sobre el funcionamiento y la contextualidad turística, son uno de los temas más estudiados y analizados en las últimas décadas (Cacciutto, et. al. (2.013); Castellucci, et. al. (2.015); Corbo, et. al. (2.018); Monterrubio, (2.013)).

El aprovechamiento de la Teoría de las Representaciones Sociales (Moscovici, 1.979), presenta un enfoque diferencial que enfatiza en *cómo* se forman las representaciones sociales, abordándolas desde una postura hermenéutica, analizando a nuestra especie como productor de sentidos y simbolismos, siendo estos los elementos que erigen el mundo (Vergara, 2.008).

La integración de las representaciones sociales, dentro del denominado enfoque procesual, centra su análisis en la formación de estas por medio del reconocimiento de postulados cualitativos, su relevancia social, cultural y su interacción con los individuos en un contexto particular (Moscovici, 1.981)

Por su parte, la interpretación particular de Abric sobre las representaciones sociales, y su diferenciación con el enfoque procesual de Moscovici al encuadrarse en un enfoque estructural, contempla la jerarquización de las representaciones, por medio de la Teoría de los Núcleos de Abric (1.987) exponiendo que estas se encuentran conformadas por un epicentro (núcleo) y aspectos psicológicos individuales que confluyen en la búsqueda de sustentabilizarlo (periferias). Por ello se interpreta que el núcleo es el elemento de mayor resistencia al cambio y al paso del tiempo, ya que su modificación tiende a producir transformaciones completas en las representaciones sociales (Araya, 2.002) de un territorio en concreto.

Jesús María cuenta con representaciones que han marcado su existencia por más de 400 años, siendo 1.618 uno de los más relevantes ante la llegada de la Compañía de Jesús y la construcción de la Estancia que daría su nombre al territorio objeto de estudio (Bustamante y Alday, 2.017).

Sin embargo, a pesar de los aportes de la Compañía de Jesús en materia de desarrollo territorial, su expulsión en 1.767 y la posterior administración de sus inmuebles por parte de la Junta de Temporalidades (Cufre, 2.014), conllevó a un deterioro regional significativo, hasta que, en 1.863, Don Pío León adquiere el casco de estancia, siendo quien daría inicio al tejido urbano de lo que hoy es la ciudad de Jesús María (Domínguez, 2.016) en 1.873 al aprovechar el trazado ferroviario que unirá las localidades de Córdoba con la de San Miguel de Tucumán.

La puesta en vigencia de los complejos edificios ferroviarios y su infraestructura patrimonial circundante permite imaginar refuncionalizaciones que se traduzcan en proyectos de recuperación identitaria y particular de las comunidades donde se emplaza (Yuln, M.; Montecelli, F.; Carrizo, S. C. (2.017)) por medio de proyectos museísticos; propuestas de infraestructura sostenible (Franco y Dillon, 1.998); turismo cultural, recorridos recreativos, etc.

Lograr lo planteado requiere abordar antecedentes y proyecciones que consideren la representación social y territorial del ferrocarril en Jesús María, por medio del análisis de políticas públicas urbanas de fomento turístico, priorizando la confección de estrategias de recuperación del patrimonio ferroviario (Días, 2.003), reorganizando espacios y fijando nuevas funciones sobre los objetos que se aprecien en desuso y cuenten con potencial turístico. (Callizo Soneiro, 1.991; Cazés, 1.992; Vera, et al., 1.997; Hiernaux, 2.006).

El ramal ferroviario que atraviesa a la localidad de Jesús María cuenta con las características y elementos para ser considerado como una opción vinculada al turismo cultural (Días, 2.003), por medio de la recuperación y resignificación de su patrimonio, gracias a su atractivo y singularidad (Urry, 2.001; Ortiz, 2.000; Harvey, 1.990).

Lograr lo citado conlleva a abordar lineamientos promovidos por Hall (2.001) y Días (2.006), reforzando la necesidad de contar con planes turísticos que incorporen organización, uso de recursos locales, recuperación y puesta en valor del patrimonio histórico para uso turístico, mejora e instalación de infraestructura y ampliación de la oferta actual.

Finalmente, la conceptualización moderna del patrimonio comprende no sólo monumentos y manifestaciones del pasado, sino también el patrimonio inmaterial o vivo (Casasola, 1.990; UNESCO, 2.014). El planteamiento de este último consigna la posibilidad de incorporar elementos ferroviarios a sistemas turísticos, a fin de evocar prestigio y relevancia superlativos respecto de otras expresiones patrimoniales de gran valor para una determinada sociedad, que, sin embargo, pueden tener escaso valor para los turistas, o viceversa (Bertoncello, 2.008).

4. Metodología

La investigación fue de índole cualitativa, por medio del relevamiento de antecedentes, referencias históricas y análisis toponímico del área central de Jesús María, aprovechando fuentes primarias y secundarias, a fin de determinar las representaciones sociales desde el enfoque procesual; y cuantitativa al diseñar y relevar información por medio de una encuesta que permita jerarquizar las apreciaciones sobre el ferrocarril, su historia y su potenciación como atractivo turístico, analizando los resultados desde el enfoque estructural.

Finalmente, se relevó en terreno el estado de conservación de los elementos patrimoniales ferroviarios dispuestos en el trazado objeto de estudio, a fin de evaluar su resignificación y aprovechamiento turístico en un recorrido deportivo-recreativo-cultural.

5. Patrimonio ferroviario

Hablar del ferrocarril es analizar un movimiento constructor que se convertirá en uno de los repertorios arquitectónicos, gráficos, ornamentales, tipificados y sistematizado patrimonialmente más completo de la historia (Tartarini, 2.016; Ferrari, 2.011; Scalabrini Ortiz, 1.976).

En Argentina, el ferrocarril constituyó el elemento de consolidación urbana en la estructuración del territorio argentino, transformando su matriz productiva (Tarrago, citado por Ferrari, 2.011) y de desarrollo urbano. La base agroexportadora de nuestro país influyó en forma decisiva al proceso de desarrollo económico desde una perspectiva extractivista, permitiendo a su paso el surgimiento de “Poblados Ferroviarios” (Ferrari, 2.011), los que contribuyeron a lograr la unidad territorial de la República.

La incorporación de esta obra de ingeniería civil (Hobsbawm, 1.981) en América Latina se produjo en un momento de expansión comercial y flujo de capitales de los países industrializados hacia el continente, implicando procesos de transculturación y transferencia tecnológica (Tartarini, 2.016), permitiendo la rápida ramificación de los trazados ferroviarios en el último tercio del Siglo XIX, concluyendo en la generación de nuevos asentamientos urbanos y ocupación territorial (Ferrari, 2.011; Scalabrini Ortiz, 1.976), siendo Jesús María uno de estos.

Las nuevas poblaciones que emergían gracias al ferrocarril permitían especular inmobiliariamente con el valor de las tierras por donde se trazaban los ramales. Los propietarios de grandes extensiones de territorio las loteaban y vendían, (Gutiérrez, 1.976, citado por Ferrari, 2.011), generando importantes transformaciones en estructuras, funciones y paisajes naturales y urbanos. Surgiendo, en el proceso, diversas tipologías arquitectónicas e ingenieriles, como así también diferentes patrones de asentamiento y trama urbana (Ferrari, 2.011).

El trazado del ejido de Jesús María finalizó en el año 1.873, siendo el 28 de septiembre de este año cuando Pío León eleva los planos y notas de solicitud para el emplazamiento urbano, elaborados por

Telfener y Cia., al Ministerio de Instrucción Pública de la Nación, fundando de esta forma la localidad, tal cual lo expone la Ordenanza N° 641/87.

En 1.874 inicia la venta de los primeros lotes, comenzando a configurar el ejido urbano jesumariense. El desarrollo territorial local se presenta como un *Pueblo con estructura lineal: Generalmente muy pequeños y de escasa población, son los que crecieron y se desarrollaron a lo largo de la vía, [...] combinan sectores urbanizados en los alrededores de la estación con zonas rurales circundantes.* (Ferrari, 2011:13). (Imagen N° 6.1)

Imagen N° 6.1: Loteo de Villa Primera (hoy Jesús María), encargado por Don Pío León, elevado al Ministerio de Instrucción Pública de la Nación. Copia del original (1873) realizada en 1957.



Fuente: Prof. Carmen Moyano, Directora del Museo de la Ciudad Luis Biondi. Copia calcada del original, 1957.

Jesús María, a su vez, cuenta con patrimonio arquitectónico singular en cuanto a su diagramación urbana. La Estación de Ferrocarril se aprecia enfrentada a una Plaza, significando una nueva implantación edilicia que desplaza la disposición tradicional de ciudad monocéntrica de estilo colonial (Ferrari, 2.011).

Según lo expuesto por Lockhart y Swchartz el trazado de ciudades coloniales “era más bien simple: un amplio espacio cuadrangular en el centro, una estructura de damero en la que saldrían calles perfectamente rectilíneas en todas las direcciones, formando manzanas cuadradas y rectangulares, con cuatro parcelas para cada manzana, de las cuales sólo un número en las inmediaciones de la plaza estarían en un primer momento realmente controladas, asignadas y construidas. En uno de los lados de la plaza rectangular se situaba la iglesia principal; en otro el edificio del ayuntamiento; en otro, la residencia del gobernador o de su representante. Los restantes edificios cuya fachada dieran a la plaza, así como los confinantes, acogían las residencias de los ciudadanos locales más importantes” (Lockhart & Schwartz, 1988:70, 71) como puede apreciarse en la Figura N° 6.1.

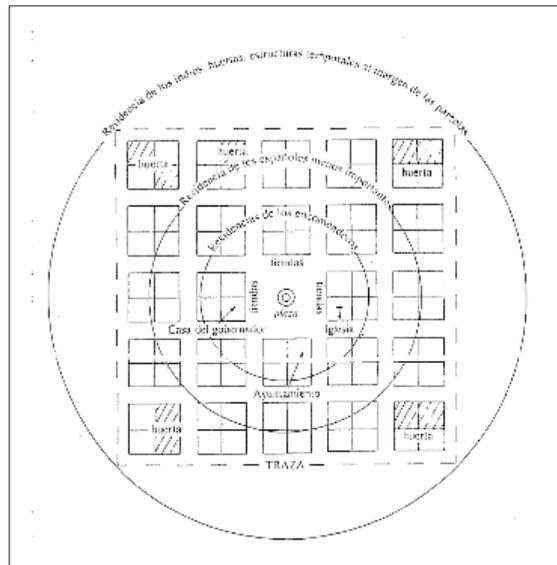
Imagen N° 6.2: Imagen satelital de Jesús María, 2022.



Fuente: Google Earth Pro

Sin embargo, en la distribución espacial de Jesús María se aprecia la centralidad de la Estación de Ferrocarril Jesús María, no observando posición de espacios verdes, como así tampoco asignaciones para edificios gubernamentales ni la iglesia, siendo estos dispuestos con posterioridad. (Imagen N° 6.1 e Imagen N° 6.3).

Figura N° 6.1: Trazado de ciudades coloniales en periodos de conquista.



Fuente: Lockhart y Schwartz (1988)

Imagen N° 6.3: Distribución espacial de edificios educativos, gubernamentales, religiosos y espacios verdes.



Fuente: Elaboración propia en base a Software Google Earth Pro

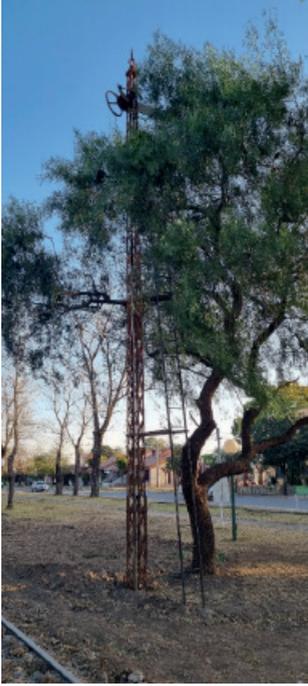
El análisis histórico de fechas de construcción de edificios y áreas de interés histórico-patrimonial termina de consolidar la ruptura del modelo clásico colonial (Lockhart y Swchartz, 1988) por el de pueblo de estructura lineal (Ferrari, 2.011).

- Estación de Ferrocarril Jesús María: Fecha de construcción 1873¹
- Plaza San Martín: Fecha de construcción 1873 (Denominado Plaza Pública hasta 1950)²
- Municipalidad de Jesús María: Fecha de construcción: 1890³
- Escuela Primaria Francisco Ortiz de Ocampo: Fecha de construcción: 1875⁴
- Parroquia Jesús y María: Fecha de construcción: 1922⁵
- Plaza Pío León: Fundada en 1887⁶

Aunque lo expuesto hasta el momento puede ser considerado como patrimonio inmaterial, vinculado directa e indirectamente con el trazado ferroviario, existen elementos materiales en distintos estados de conservación que cuentan con el potencial aprovechable de uso turístico.

A continuación, se expone un registro fotográfico de lo citado, incorporando infraestructura demolida recientemente, la cual no supo ser aprovechada por las distintas gestiones gubernamentales, demostrando la ausencia de planificación y consideración del ferrocarril como recurso y atractivo turístico.

Imagen N° 6.4: Torre telegráfica en desuso.
Estado de conservación: Intermedio.



Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de Julio de 2022

Imagen N° 6.5: Tanque de agua y ruedas de ferrocarril en desuso.
Estado de conservación: Intermedio.



Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de Julio de 2022

Imagen N° 6.6: Estación de Ferrocarril Jesús María. Actualmente oficinas de Ferrocarriles Argentinos y oficina de informes turísticos de Jesús María
Estado de conservación: Intermedio.



Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de Julio de 2022

Imagen N° 6.7: Inmueble ferroviario. Actualmente oficinas del Ministerio de Trabajo
Estado de conservación: Malo



Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de Julio de 2022

Imagen N° 6.8: Rieles y durmientes en desuso
Estado de conservación: Malo



Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de Julio de 2022

Imagen N° 6.9: Talleres ferroviarios
Estado de conservación: Malo



Fotografía del Autor. Fecha de toma: 14 de Julio de 2022

Imagen N° 6.10: Garita de paso a nivel.
Calles Chile y Av. Juan B. Justo
Estado de conservación: Demolido



Fotografía del Autor. Fecha de toma: 2 de Noviembre de 2021

Imagen N° 6.11: Garita de paso a nivel.
Calles Julio A. Roca y Av. Juan B. Justo
Estado de conservación: Demolido



Fotografía del Autor. Fecha de toma: 2 de Noviembre de 2021

6. Representaciones sociales vinculadas al ferrocarril en Jesús María

La representación social, según Moscovici (1979), se refiere a [...] *una modalidad particular del conocimiento, cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos... La representación es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social.* (Moscovici, en Perea Pérez, 2003:11)

Esta definición es la base fundamental de la **Teoría de las Representaciones Sociales** (Moscovici, 1979), planteando un enfoque diferencial que busca enfatizar en *cómo* se forman las representaciones sociales sin profundizar en jerarquizarlas y estructurarlas en busca de sentido. Para lograrlo, se aborda la representación desde una postura hermenéutica, analizando a nuestra especie como productor de sentidos y simbolismos.

La Localidad de Jesús María cuenta con representaciones que han marcado su existencia por más de 400 años, siendo 1.618 uno de los más relevantes ante la llegada de la Compañía de Jesús y la construcción de la Estancia que daría su nombre al territorio objeto de estudio hasta la actualidad.

Sin embargo, a pesar de los aportes de la Compañía de Jesús en materia de desarrollo territorial, conllevando a establecer el 15 de enero de 1.618 como el Día del Origen de Jesús María (Ordenanza N° 3581/15) no solo en la Estancia Jesús María (1.618), sino también en las Estancias Colonia Caroya (1.616), Santa Catalina (1.622), Alta Gracia (1.643) y Candelaria (1.678)⁷, su expulsión en 1.767 y la posterior administración de estas infraestructuras por parte de la Junta de Temporalidades, conllevó a un deterioro regional significativo.

Casi un siglo transcurrió hasta que un ciudadano paraguayo, Don Pío León, adquiriese el casco de estancia erigido por los jesuitas e iniciaste el proceso urbano desarrollista de Jesús María. Asimismo, ni las acciones del fundador, ni la causa que signo la evolución territorial del norte de la Provincia

de Córdoba, siendo esta el trazado ferroviario que unirá las Ciudades de Córdoba y San Miguel de Tucumán, se observan como representaciones apropiadas socialmente, como así tampoco incorporadas plenamente en la memoria colectiva jesumariense.

**Figura N° 7.1: Escudo de Armas de Jesús María.
Aprobado bajo Ordenanza N° 275/81**



Fuente: www.jesusmaria.gob.ar

Ante lo expuesto, se procedió al relevamiento y análisis de tres elementos: El Escudo de Armas de Jesús María, el Proyecto de Creación de la Bandera de Jesús María y la toponimia del área céntrica de la localidad, dejando en evidencia la significación social existente sobre los jesuitas y otros postulados, en detrimento de Pío León y el ferrocarril.

Al observar y analizar el escudo de armas (Figura N° 7.1), aprobado en el año 1.981 por el Honorable Concejo Deliberante bajo Ordenanza N° 275/81, se aprecia la siguiente heráldica: *El azul se vincula a la agricultura, atendiendo que la ciudad fue hecha en los terrenos de la Estancia de Jesús María. IHS y MA significan, justamente, Jesús y María (la Virgen). Tiene ocho hojas de vid, de oro, metal que connota riqueza, esplendor. El nogal representa a uno de los árboles que ya son famosos en esta ciudad y debe pintarse de su color, verde. Está arrancado, significando que exhibe sus raíces. El sol alude al futuro, a la esperanza, a la fe que renace cada día.* (Ordenanza N° 275/81)

El siguiente elemento analizado fue el Proyecto de Ordenanza para la Creación de la Bandera Oficial de la Ciudad de Jesús María, presentado en junio de 2.021; si bien fue rechazado y archivado por los concejales del Honorable Concejo Deliberante de Jesús María, los considerandos resultan de interés para determinar el nivel de significancia política de los representantes locales sobre la historia fundacional de la ciudad. En la página 11 del texto se aborda el título *Fundamentos Históricos, Geográficos Culturales*, siendo uno de sus apartados los Aspectos Históricos:

JESÚS MARÍA es un lugar que posee raíces muy antiguas y una notable riqueza cultural.

Al principio fue un poblado indígena llamado Guanuscacate, "agua muerta o bañado" que con los años se fue desarrollando gracias a la orden de los Jesuitas.

En todo el ámbito de las Sierras cordobesas habitaban los comechingones y sanavirones, pueblos primitivos de la región que se dedicaban al cultivo de la tierra y a la cría de animales.

Con la fundación de Córdoba en 1573 comenzó la hispanización de los comechingones.

En el año 1618, concretamente el 15 de enero, los jesuitas, en la persona de PEDRO DE OÑATE compraron al Alférez Real, Don Gaspar de Quevedo, La ESTANCIA DE GUANUSACATE, a la que dieron el nombre JESÚS MARÍA.

La ESTANCIA JESÚS MARÍA se caracterizó por su producción vitivinícola, que se ha prolongado en el tiempo constituyendo una característica de la zona. También se realizaban otras actividades como la ganadería y la agricultura.

En el año 1767 los Jesuitas fueron expulsados y poco a poco el establecimiento cayó en el abandono y fue rematado. Don Pío León compró una parte de estas tierras ubicadas sobre el margen derecho del río.

Jesús María fue fundada oficialmente en el año 1878, siendo la Estancia Jesús María el punto de partida para el desarrollo de la ciudad (que hoy lleva su nombre) en su aspecto social, económico y cultural. (Proyecto de Ordenanza Creación de la Bandera de Jesús María, 2021:11)

Como se puede apreciar, el texto hace un fuerte énfasis sobre el emplazamiento jesuita más que en el diseño y urbanización local. Asimismo, se aprecian dos errores sustanciales: El primero, la fecha de fundación, siendo esta 1873 y no 1878. En segundo lugar, se plantea que el punto de partida del desarrollo de la Ciudad fue la Estancia Jesús María, cuando, en realidad, el diseño encomendado por Don Pío León a la empresa Telfener y Compañía (empresa adjudicataria del trazado ferroviario que uniría Córdoba Capital (Provincia de Córdoba) con San Miguel de Tucumán (Capital de la Provincia de Tucumán) tenía como edificio central a la Estación de Ferrocarril, tal cual puede apreciarse en la Imagen N° 6.1.

En página 13 del mismo proyecto, dentro del título *Jesús María – Historia Cultural*, se hace una efímera mención del ferrocarril:

Ferrocarril General Belgrano

*Con la noticia de la llegada del Ferrocarril se organiza la Villa Primera, conocida hoy como la ciudad de Jesús María. Fundada el 28 de septiembre de 1873 por Pío León, **guarda celosamente su historia iniciada por Comechingones y Sanavirones, continuada por los Jesuitas.*** (Proyecto de Ordenanza Creación de la Bandera de Jesús María, 2021:13)

Como se ha podido apreciar hasta el momento, la estación de ferrocarril emplazada en la Localidad de Jesús María no tiene relación, ni directa ni indirecta, con los jesuitas ni con los pueblos originarios que habitaron el territorio previo a la colonización española. Al ubicarse temporalmente la construcción del ferrocarril y el encargo de Pío León a Telfener y Compañía, hay una diferencia de 106 años desde la expulsión de la Compañía de Jesús en 1.767, 255 años desde la llegada de los jesuitas a la región en 1.618, 298 años con la asignación de tierras a Pedro de Deza en 1.575 y una fecha desconocida desde el asentamiento de los pueblos originarios en la región. Incluso la arquitectura de la estación ferroviaria no presenta ninguna referencia iconográfica que permita determinar lo expuesto en el Proyecto de Ordenanza de Creación de la Bandera de Jesús María.

De igual forma, no se hace referencia sobre la importancia y relevancia que el ferrocarril tuvo, y tiene, para con la localidad. Manifestando un claro desconocimiento y desinterés por los elementos representativos sociales que fueron objeto fundacional de Jesús María.

Finalmente, se estudió y analizó la toponimia del área central de la localidad y circundante a la estación ferroviaria.

Como puede apreciarse en la Imagen N° 7.1, la denominación de las calles no presenta un criterio coherente en su disposición ni distribución. La mixtura de nombres entre provincias, países, personajes de la historia de la Provincia de Córdoba, Argentina e internacionales, como así también fechas patrias observan un predominio por sobre actores relevantes de la historia jesuismariense, vinculándose únicamente la calle Pío León a la historia fundacional de la localidad y al tema central del presente documento: el ferrocarril.

Imagen N° 7.1: Toponimia del área céntrica de Jesús María.

	
	<p>Provincias y Países: Santiago del Estero, Salta, Tucumán, Córdoba, Italia, España.</p>
	<p>Personalidades de carácter provincial y nacional: Miguel Juárez, José Manuel Estrada, Doménico Zipoli, Hipólito Irigoyen, Julio A. Roca, Ingeniero Olmos, San Martín, Juan B. Justo, Ameghino, Almafuerde, Sarmiento, Laprida, Manuel Belgrano, Gral. Cabrera, Gregorio Carreras, Mariano Moreno, Juan B. Alberdi, Mariano Moreno, Pedro J. Frias.</p>
	<p>Personalidades de carácter internacional: Colón, John F. Kennedy</p>
	<p>Fechas Patrias: 9 de Julio, 25 de Mayo</p>
	<p>Actores relevantes de la historia de Jesús María: Pío León, María Biondi, Intendente Céspedes, Castulo Peña, Dr. Aníbal Viale, Nemesio González, Vicente Agüero</p>
<p>Fuente: Elaboración propia en base a imagen satelital del Geoportal IDE de la Provincia de Córdoba. (https://gn-idecor.mapascordoba.gob.ar/maps/296/view)</p>	

De las 37 calles relevadas, siete presentan relevancia histórica local:

- Pío León: (1821-1883). Fundador de Jesús María. Dueño de la Estancia Jesús María (1.854-1.877).⁸
- Av. María Biondi: Primer mujer edil de la historia política de Jesús María, además de educadora.⁹
- Intendente Céspedes: Gabriel Céspedes y Solier (1851 – 1919). Intendente Municipal (1.912 – 1.918). Impulsor de la plantación de plátanos en Colonia Caroya y de la nomenclatura de las calles jesusmarienses.¹⁰
- Cástulo Peña: Integrante del primer gobierno local, conformado en triunvirato junto a Pío León (hijo) y Antonio Bottazzani¹¹
- Dr. Aníbal Viale: Médico fundador de la Clínica homónima. Senador provincial entre 1.958-1.962¹²
- Nemesio González: Jefe político de Totoral (1.871). Dueño de la Estancia San Isidro (Sinsacate). Gestor de la instalación de la primera escuela de Jesús María¹³
- Vicente Agüero: (1.854 – 1.930). Propietario de la Estancia “La Florida”. Constituyente en 1.900. Senador por Calamuchita (1.901 – 1.907). Responsable del emplazamiento del Hospital que hoy lleva su nombre.¹⁴

7. Resultados de la encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”

Los gráficos y apreciaciones desarrolladas a continuación se basan en una encuesta diseñada para determinar la representación social sobre el ferrocarril y su potencialidad de uso turístico.

La encuesta se habilitó desde el 1 de junio de 2022 hasta el 30 de junio de 2022, logrando un muestreo de 110 respuestas.

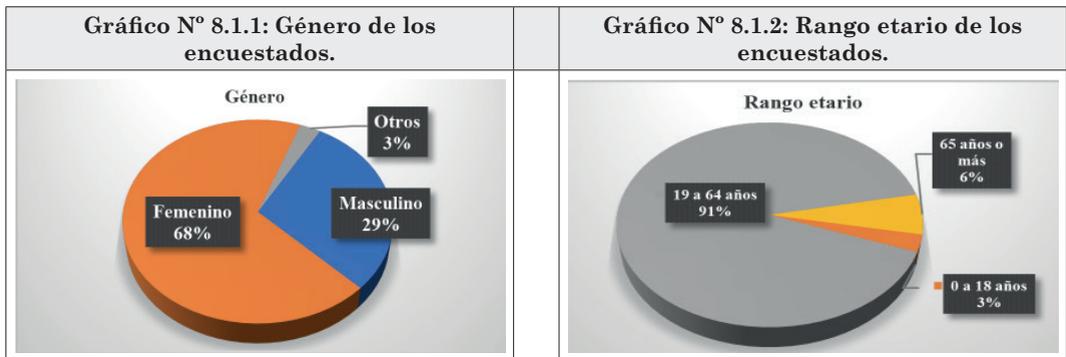
El cuestionario se diseñó, en cuatro segmentos: Información general; Conocimiento sobre la historia de Jesús María; El turismo en Jesús María y Apreciación e historia del ferrocarril de Jesús María, los que se desglosan a continuación:

7.1. Información General

El gráfico N° 8.1.1 destaca el género de los encuestados, estableciendo criterios de género, a fin de asegurar una participación dinámica dentro de las respuestas obtenidas.

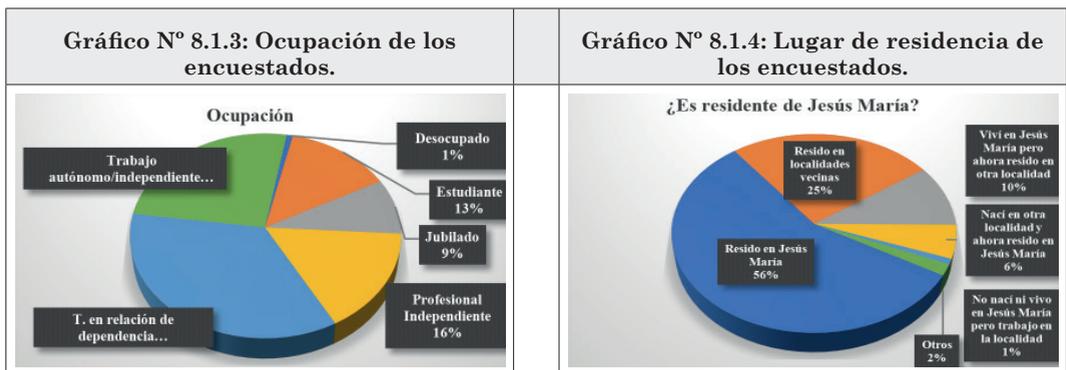
En el gráfico N° 8.1.2 se optó por un sistema de relevamiento simple, utilizando el concepto de Población Económicamente Activa, entre 19 y 64 años; y la Población Económicamente Inactiva, menores de 18 años y jubilados. Esta información se integra al siguiente gráfico (Gráfico N° 8.1.3), donde el 77% de los encuestados son trabajadores, sea en relación de dependencia, autónomos o profesionales independientes.

La información recopilada en el Gráfico N° 8.1.4 muestra el lugar de residencia de los encuestados, siendo esta consigna de relevancia, al solicitar que solo respondan los residentes de Jesús María, zonas aledañas, o que tuvieran una vinculación con la localidad.



Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”

Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”



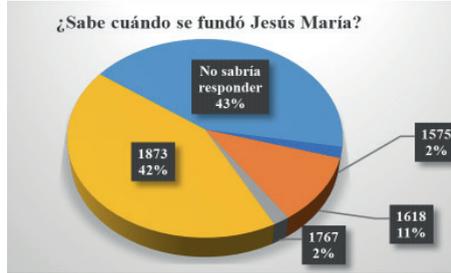
Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”

Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”

Conocimiento de la historia de Jesús María

En el segundo segmento de la encuesta se buscó interpretar el nivel de conocimiento histórico sobre Jesús María, haciendo hincapié en su fundación, obteniendo resultados en los Gráficos N° 8.1.6, 8.1.7 y 8.1.8, que discrepan de las respuestas suministradas y expuestas en el Gráfico N° 5.

Al consultar sobre el conocimiento de la historia posterior a los Jesuitas, un 64% respondió en el rango de Algo, Bastante y Mucho, mientras que el restante 36% reconoció desconocer esta particularidad de la localidad. (Gráfico N° 8.1.5). Sin embargo, al preguntar sobre la fecha de fundación de Jesús María, el 58% reconoció no saber o respondió equivocadamente (Gráfico N° 8.1.6), observando resultados similares en las siguientes consignas, con 77% de respuestas negativas o erróneas; y un 71% de desconocimiento ante la historia del trazado del ferrocarril en la ciudad (sumando los criterios Nada y Poco).

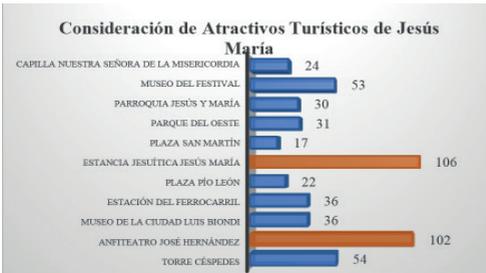
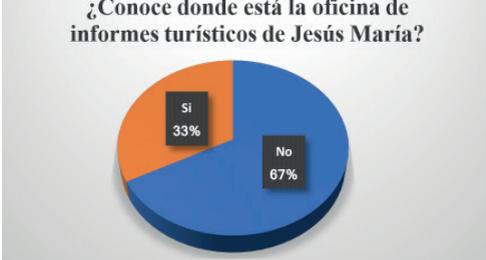
<p>Gráfico N° 8.1.5: Nivel de conocimiento de la historia de Jesús María posterior a los Jesuitas.</p>	<p>Gráfico N° 8.1.6: Nivel de conocimiento de la fecha de fundación de Jesús María.</p>																														
 <p>¿Conoce la historia de Jesús María posterior a los Jesuitas?</p> <table border="1"> <tr><th>Nivel de conocimiento</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>Algo</td><td>44%</td></tr> <tr><td>Bastante</td><td>17%</td></tr> <tr><td>Mucho</td><td>3%</td></tr> <tr><td>Nada</td><td>7%</td></tr> <tr><td>Poco</td><td>29%</td></tr> </table>	Nivel de conocimiento	Porcentaje	Algo	44%	Bastante	17%	Mucho	3%	Nada	7%	Poco	29%	 <p>¿Sabe cuándo se fundó Jesús María?</p> <table border="1"> <tr><th>Respuesta</th><th>Porcentaje</th><th>Cantidad</th></tr> <tr><td>No sabría responder</td><td>43%</td><td>-</td></tr> <tr><td>1873</td><td>42%</td><td>1873</td></tr> <tr><td>1575</td><td>2%</td><td>1575</td></tr> <tr><td>1767</td><td>2%</td><td>1767</td></tr> <tr><td>1618</td><td>11%</td><td>1618</td></tr> </table>	Respuesta	Porcentaje	Cantidad	No sabría responder	43%	-	1873	42%	1873	1575	2%	1575	1767	2%	1767	1618	11%	1618
Nivel de conocimiento	Porcentaje																														
Algo	44%																														
Bastante	17%																														
Mucho	3%																														
Nada	7%																														
Poco	29%																														
Respuesta	Porcentaje	Cantidad																													
No sabría responder	43%	-																													
1873	42%	1873																													
1575	2%	1575																													
1767	2%	1767																													
1618	11%	1618																													
<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>	<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>																														
<p>Gráfico N° 8.1.7: Causa de fundación de Jesús María como localidad.</p>	<p>Gráfico N° 8.1.8: Historia del trazado ferroviario de Jesús María.</p>																														
 <p>¿Puede nombrar la causa de fundación de Jesús María?</p> <table border="1"> <tr><th>Causa</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>No sabe</td><td>54%</td></tr> <tr><td>El Ferrocarril</td><td>23%</td></tr> <tr><td>Los Jesuitas</td><td>14%</td></tr> <tr><td>Otros</td><td>9%</td></tr> </table>	Causa	Porcentaje	No sabe	54%	El Ferrocarril	23%	Los Jesuitas	14%	Otros	9%	 <p>¿Conoce la historia del trazado ferroviario de Jesús María?</p> <table border="1"> <tr><th>Nivel de conocimiento</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>Nada</td><td>47%</td></tr> <tr><td>Poco</td><td>24%</td></tr> <tr><td>Bastante</td><td>8%</td></tr> <tr><td>Mucho</td><td>1%</td></tr> <tr><td>Algo</td><td>20%</td></tr> </table>	Nivel de conocimiento	Porcentaje	Nada	47%	Poco	24%	Bastante	8%	Mucho	1%	Algo	20%								
Causa	Porcentaje																														
No sabe	54%																														
El Ferrocarril	23%																														
Los Jesuitas	14%																														
Otros	9%																														
Nivel de conocimiento	Porcentaje																														
Nada	47%																														
Poco	24%																														
Bastante	8%																														
Mucho	1%																														
Algo	20%																														
<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>	<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>																														

7.2. El Turismo en Jesús María

En el gráfico N° 8.2.1 se consultó sobre la consideración de la localidad como un destino turístico, obteniendo un 86% de respuestas positivas. Sin embargo, este dato no tendría significancia si no se comparara con el miramiento de los encuestados sobre los atractivos turísticos locales, obteniendo una amplia diferencia de la Estancia Jesús María y el Festival de Doma y Folklore (Gráficos N° 8.2.2 y 8.2.3) por sobre el resto de las opciones dispuestas.

Ante los datos relevados, es posible concluir parcialmente que Jesús María es un destino turístico con una incompreensión social sobre la significancia del turismo y sus impactos y beneficios sobre el territorio en la plenitud de su desarrollo.

El Gráfico N° 8.2.4 evidencia la falta de conocimiento respecto a la ubicación de la oficina de turismo, situándose esta en una de las habitaciones de la Estación de Ferrocarril, representando una problemática de importancia, al sesgar la oportunidad de que los visitantes circunstanciales se transformen en turistas al desconocer las opciones, recursos y atractivos turísticos existentes; información que los trabajadores de esta área operan idóneamente en forma permanente.

<p>Gráfico N° 8.2.1: Consideración de Jesús María como localidad turística.</p>  <p>¿Considera que Jesús María es una localidad turística?</p> <ul style="list-style-type: none"> Si, considero que es turística: 86% No considero que sea turística: 11% La verdad que no lo sé: 2% No sabría responderlo: 1% 	<p>Gráfico N° 8.2.2: Consideración de Atractivos Turísticos de Jesús María.</p>  <p>Consideración de Atractivos Turísticos de Jesús María</p> <ul style="list-style-type: none"> CAPILLA NUESTRA SEÑORA DE LA MISERICORDIA: 24 MUSEO DEL FESTIVAL: 53 PARROQUIA JESÚS Y MARÍA: 30 PARQUE DEL OESTE: 31 PLAZA SAN MARTÍN: 17 ESTANCIA JESUÍTICA JESÚS MARÍA: 106 PLAZA PÍO LEÓN: 22 ESTACIÓN DEL FERROCARRIL: 36 MUSEO DE LA CIUDAD LUIS BIONDI: 36 ANFITHEATRO JOSÉ HERNÁNDEZ: 102 TORRE CÉSPEDES: 54
<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>	<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>
<p>Gráfico N° 8.2.3: Atractivo turístico más importante de Jesús María.</p>	<p>Gráfico N° 8.2.4: Ubicación de la oficina de informes turísticos.</p>
 <p>Atractivo turístico más importante de Jesús María</p> <ul style="list-style-type: none"> TORRE CÉSPEDES: 3 PARROQUIA JESÚS Y MARÍA: 1 PARQUE DEL OESTE: 2 MUSEO DEL FESTIVAL: 1 ESTANCIA JESUÍTICA JESÚS MARÍA: 65 ESTACIÓN DEL FERROCARRIL: 1 ANFITHEATRO JOSÉ HERNÁNDEZ: 37 	 <p>¿Conoce donde está la oficina de informes turísticos de Jesús María?</p> <ul style="list-style-type: none"> Si: 33% No: 67%
<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>	<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>

7.3. Apreciación e historia del ferrocarril de Jesús María

El último segmento de la encuesta es considerado por el autor como el más relevante, al diseñar consignas que indagan directamente sobre el ferrocarril y su representación social y proyección como un nuevo atractivo turístico local.

Como pregunta de control, se consultó la asiduidad de tránsito por las líneas ferroviarias, al ser estas una divisoria de Jesús María, obteniendo como resultado que el 65% de los encuestados transita por el sitio al menos una vez por semana, permitiendo apreciar el estado de conservación y situación del patrimonio ferroviario local, mientras que el 35% restante lo hace mensualmente o nunca las ha transitado (Gráfico N° 8.3.1).

La explanada de la Estación de Ferrocarril Jesús María cuenta con modificaciones que han permitido el desarrollo de diversas actividades, resaltando la Feria de Artesanos y Emprendedores que la Municipalidad de Jesús María organiza semanalmente, seguido por Actividades Culturales (Gráfico N° 8.3.2).

Sin embargo, la apreciación del ferrocarril y su estado de conservación observan una imagen negativa de un 62% y 79% respectivamente (Tabla N° 8.3.1 y Tabla N° 8.3.2), lo que obliga a pensar y establecer estrategias de valorización y significación que conlleven a un mejoramiento de estos datos y, en el proceso, concientizar a la sociedad sobre la relevancia histórica del trazado ferroviario.

A pesar de la imagen negativa expuesta en el párrafo anterior, al preguntar sobre la utilidad del ferrocarril para el desarrollo de Jesús María, un 63% respondió positivamente (Gráfico N° 8.3.3, sumando los criterios Mucho y Bastante). Un porcentaje similar se obtuvo al poner a consideración de los encuestados la atractividad turística del ferrocarril, logrando un 65% de respuestas positivas (Gráfico N° 8.3.4, sumando los criterios Mucho y Bastante).

Los datos obtenidos de estas últimas dos consignas refuerzan la idea principal del presente texto de hacer uso del patrimonio ferroviario como dinamizador de la oferta turística de Jesús María, ya que de haber sido negativos los resultados, la viabilidad de innovación se observaría significativamente disminuida con una alta posibilidad de generar resistencia social ante la intención de intervención del área objeto de estudio.

La última pregunta del cuestionario consignaba la visión social ante la idea de desarrollar un paseo turístico-recreativo-deportivo paralelo al trazado ferroviario, respondiendo con un 88% de positividad (Gráfico N° 8.3.5, sumando los criterios Muy Positivo y Positivo).

Gráfico N° 8.3.1: Regularidad de tránsito por el ferrocarril.	Gráfico N° 8.3.2: Actividades en la explanada del ferrocarril
	
<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>	<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>

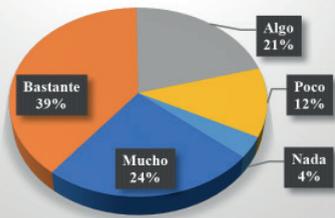
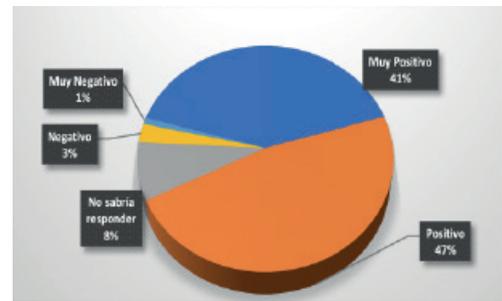
Tabla N° 8.3.1: Apreciación social sobre el ferrocarril. Elaboración propia en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”

¿Qué apreciación tiene del ferrocarril? (Siendo 1 la nota más baja y 10 la nota más alta)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Mala 9%				Regular 53%			Buena 38%		
Imagen Negativa 62%						Imagen Positiva 38%			

¿Cómo valoraría el estado de conservación del ferrocarril y su infraestructura? (Siendo 1 la nota más baja y 10 la nota más alta)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Mala 22%				Regular 57%			Buena 21%		
Imagen Negativa 79%						Imagen Positiva 21%			

<p>Gráfico N° 8.3.3: Utilidad del ferrocarril para el desarrollo de Jesús María.</p>	<p>Gráfico N° 8.3.4: Consideración del ferrocarril como atractivo turístico de Jesús María.</p>																								
<p>¿Considera que el ferrocarril es aún útil para el desarrollo de Jesús María?</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bastante</td> <td>39%</td> </tr> <tr> <td>Mucho</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>Algo</td> <td>21%</td> </tr> <tr> <td>Poco</td> <td>12%</td> </tr> <tr> <td>Nada</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	Bastante	39%	Mucho	24%	Algo	21%	Poco	12%	Nada	4%	<p>¿Considera que el ferrocarril puede ser un atractivo turístico relevante para Jesús María?</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bastante</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>Mucho</td> <td>24%</td> </tr> <tr> <td>Algo</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>Poco</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>Nada</td> <td>2%</td> </tr> </tbody> </table>	Categoría	Porcentaje	Bastante	41%	Mucho	24%	Algo	19%	Poco	14%	Nada	2%
Categoría	Porcentaje																								
Bastante	39%																								
Mucho	24%																								
Algo	21%																								
Poco	12%																								
Nada	4%																								
Categoría	Porcentaje																								
Bastante	41%																								
Mucho	24%																								
Algo	19%																								
Poco	14%																								
Nada	2%																								
<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>	<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>																								
<p>Gráfico N° 8.3.5: Consideración de un paseo turístico-recreativo-deportivo.</p>																									
 <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Porcentaje</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Muy Positivo</td> <td>41%</td> </tr> <tr> <td>Positivo</td> <td>47%</td> </tr> <tr> <td>No sabría responder</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>Negativo</td> <td>3%</td> </tr> <tr> <td>Muy Negativo</td> <td>1%</td> </tr> </tbody> </table>		Categoría	Porcentaje	Muy Positivo	41%	Positivo	47%	No sabría responder	8%	Negativo	3%	Muy Negativo	1%												
Categoría	Porcentaje																								
Muy Positivo	41%																								
Positivo	47%																								
No sabría responder	8%																								
Negativo	3%																								
Muy Negativo	1%																								
<p>Elaboración propia: en base a encuesta “Análisis de la Oferta Turística en Jesús María, Córdoba”</p>																									

8. Diseño de propuesta de circuito turístico-recreativo-deportivo-cultural

Lo relevado, analizado y expuesto hasta el momento permite conceptualizar el diseño de un circuito turístico-recreativo-deportivo-cultural, existiendo la posibilidad de anexar los criterios histórico-fundacionales en función al desconocimiento social observado en apartados anteriores.

El aprovechamiento del patrimonio ferroviario, dispuesto a lo largo del área de estudio, en sus distintos estados de conservación, requieren de resignificación y asignación de nuevas imágenes, al igual que una reorganización espacial y funcional.

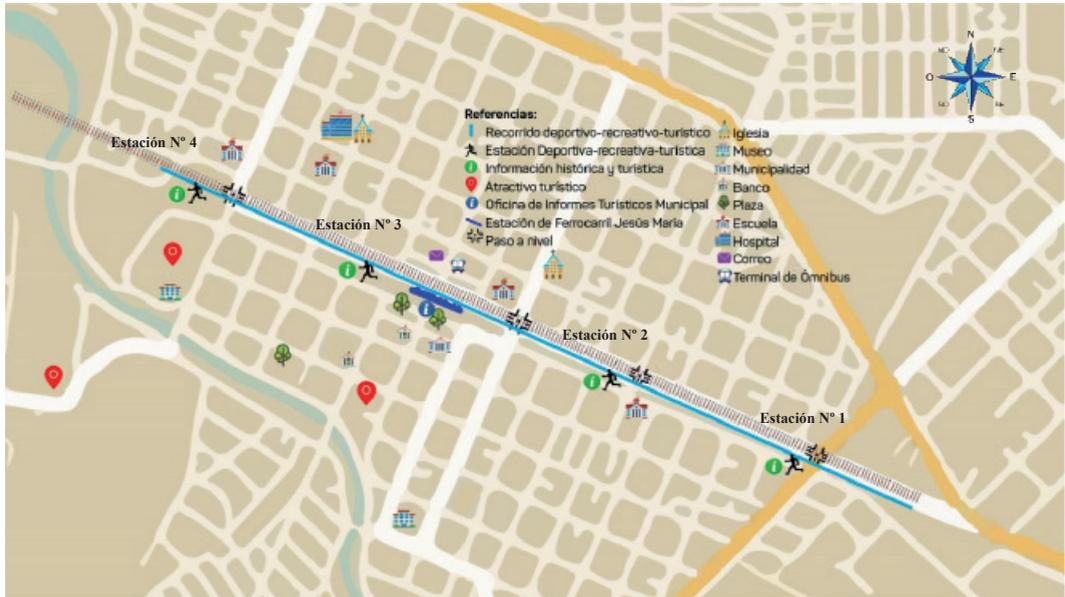
Navarro (2015) plantea tres alternativas para la creación de atractivos turísticos: 1. La inexistencia de recursos; 2. La disponibilidad de recursos de baja valoración o de representaciones con poca fuerza; y 3. La disponibilidad de recursos y representaciones que, aunque valiosos y fuertes, no coinciden con el perfil de una determinada imagen de destino deseada.

La ausencia de concientización sobre la historia local, en conjunto con el ferrocarril, su vigencia (representaciones) y estado de conservación (recursos), ubica al patrimonio ferroviario dentro de la segunda opción sugerida por Navarro.

Ante los análisis desarrollados, se aprecia una oportunidad de innovación por medio de la puesta en valor del patrimonio tangible e intangible, condicionando el fortalecimiento de las representaciones sociales vinculadas a este, generando nuevo atractivo turístico y dinamizando la oferta turística local.

A continuación, se expone la representación gráfica ideada para el desarrollo de un recorrido deportivo-recreativo-turístico-cultural paralelo a las líneas ferroviarias que atraviesan la localidad:

Figura N° 9.1: Propuesta de diseño de un recorrido turístico-recreativo-deportivo-cultural.



Elaboración propia.

El recorrido dispone de cuatro estaciones deportivas-turísticas-recreativas, las cuales contarían con elementos de actividad física, conectados por ciclovia, ubicándose cada estación a 500 mts. entre sí, instalando señalética con información turística e histórica vinculada con el ferrocarril y la fundación de Jesús María.

Tabla N° 9.1:

Estación	Propuesta
Estación N° 1	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Señalética histórica:</i> Breve reseña histórico-territorial. 1975-1963. Biografía de Pío León. Plazoleta del Rotary Club/Dr. Raúl Alfonsín • <i>Plazoleta saludable:</i> Disposición de equipamiento deportivo.
Estación N° 2	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Señalética histórica:</i> Historia del trazado ferroviario Córdoba-San Miguel de Tucumán (1871). Historia del Colegio IPEM N° 272 Domingo Faustino Sarmiento. • <i>Plazoleta saludable:</i> Disposición de equipamiento deportivo. • <i>Información Turística:</i> Escultura a la Memoria, Verdad, Justicia y Democracia.
Estación N° 3	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Señalética histórica:</i> Historia del loteo de "Villa Primera" (1871-1874). Inauguración del Ferrocarril (1873). • <i>Plazoleta saludable:</i> Disposición de equipamiento deportivo. • <i>Información turística:</i> Plaza San Martín, Edificio Municipal de Jesús María, Torre Céspedes, Monumento al Jinete, Monumento a la madre, Parroquia Jesús y María, Museo de la Ciudad Luis Biondi.
Estación N° 4	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Señalética histórica:</i> Evolución histórica de Jesús María de 1873 a la actualidad. • <i>Plazoleta saludable:</i> Disposición de equipamiento deportivo. • <i>Información Turística:</i> Cartelería indicativa de atractivos turísticos próximos: Anfiteatro José Hernández, Museo Jesuítico Nacional Estancia de Jesús María, Plaza Pío León.

Fuente: Elaboración propia en base a análisis

La cartelería y señalética se instalaría en forma física con los datos expuestos anteriormente, sin embargo, haciendo uso de las tecnologías y la conectividad existente en Jesús María, se incluirían códigos QR con información ampliada según la estación que se esté recorriendo.

La adaptabilidad de los elementos dispuestos en el recorrido aumentará el atractivo de visita y disfrute de las estaciones deportivas y la cartelería dispuesta en cada una de ellas.

El recorrido turístico-recreativo-deportivo-cultural ofrecerá una opción llamativa, sea utilizando este como paseo o actividad física, mientras se disfruta y se interioriza sobre los inicios de la localidad. Al encontrarse en un espacio céntrico-transversal, el acceso es simple y con llamativas propuestas diversificadoras de visita, lo que implicaría una potencial motivación por parte del visitante a quedarse y transformarse en turista, al apreciar la oferta de atractivos con que dispone Jesús María, implicando ello una mejora en el posicionamiento turístico y un horizonte de oportunidades de inversión que complemente las estaciones, sean estas recreativas, gastronómicas u opciones innovadoras con otra visión que potencie lo desarrollado en el presente texto.

9. Discusión final

El presente documento planteó la dinamización del territorio jesumariense por medio de la diversificación de su oferta turística actual, centralizando los esfuerzos hacia la refuncionalización del patrimonio ferroviario existente. Aspectos que pudieron ser objetivados y desarrollados ampliamente, logrando resultados concretos y específicos.

La representación social del ferrocarril desde la visión procesual (Moscovici) y estructural (Abrieu) comprobó el desconocimiento social y la importancia que significó el ferrocarril en la historia contemporánea de Jesús María, en contraposición al emplazamiento de la Compañía de Jesús, tal cual se observa en las ordenanzas relevadas y la disposición toponímica del área central de la localidad.

La memoria colectiva no se observa apropiadora del ferrocarril, como así tampoco de la historia local, centralizando la representatividad en los jesuitas en lugar de los eventos, actores y acciones que permitieron el crecimiento y realidad actual de Jesús María.

El registro fotográfico del patrimonio ferroviario de Jesús María, en sus diversos estados de conservación, permite imaginar una resignificación de estos gracias a su singularidad y atractivo desde la visión turística, tal cual lo exponen Urry, Ortiz y Harvey, resignificando su situación, aprovechándolos como sitios de representación histórica y/o cultural que complementen el recorrido proyectado por el autor.

Lo relevado, estudiado y analizado, determina que la representación social jesumariense en función a su fundación y evolución urbano-histórica, no es considerada desde lo social ni lo gubernamental, lo que genera nuevos horizontes de oportunidades e innovaciones territoriales desde la proyección turística.

Considerando lo expuesto, el desaprovechamiento de un espacio tan representativo como lo es el área de estudio donde se encuentra emplazado el patrimonio ferroviario, tangible e intangible, abre la oportunidad de transformarlo en un atractivo turístico, complementándolo con el paisaje conferido por las máquinas y vagones de la línea Belgrano Cargas.

El desarrollo de un recorrido deportivo-recreativo-cultural conllevará a una reconfiguración del imaginario social, y por consiguiente su representación y apreciación sobre el ferrocarril.

Finalmente, la reorganización espacial y funcional, adoptando los criterios sugeridos por Callizo Soneiro, Cazés, Vera Rebollo, Hiernaux y Navarro, permite proyectar la diversificación de la oferta turística, por medio de un elemento transformador que beneficie, sustentablemente, la dinámica turístico-territorial existente en Jesús María.

De esta manera se buscó aprovechar el patrimonio ferroviario dispuesto en la localidad de Jesús María, al observarse como un elemento difuminado en el paisaje urbano, carente de significancia y de apropiación social.

El relevamiento del área de estudio proyectada, siendo esta el trazado ferroviario que atraviesa la localidad de Jesús María con una distancia estimada de 1.5 km. permitió detectar elementos representativos de la evolución local desde su emplazamiento territorial, apreciándose necesaria su resignificación y puesta en valor a fin de fortalecer y reubicar las representaciones sociales vinculadas al ferrocarril.

La gestación de Jesús María como pueblo ferroviario, rompiendo con la dinámica colonial monocéntrica, por medio de la iniciativa de Pío León de lotear un área significativa de su casco de estancia en beneficio del progreso tecnológico-industrial-nacional y provincial plantea un escenario de importancia histórica y su evolución urbana hasta la actualidad. Sin embargo, estos hechos se observan olvidados y desconocidos, incluso para los propios representantes gubernamentales de la localidad.

Haciendo uso de instrumentos metodológicos de relevamiento procesuales sobre las representaciones sociales, fue posible diagnosticar la situación actual del turismo en Jesús María, conllevando a una oportunidad de innovación ante la posibilidad de la génesis de un nuevo atractivo, enfocando su desarrollo desde un plano histórico-referencial con amplia potencialidad y utilidad turística.

Aprovechando los elementos y recursos patrimoniales dispuestos dentro del trazado objeto de estudio, el diseño de un paseo turístico-recreativo-deportivo-cultural se aprecia como la opción más viable para lograr lo citado, creando un atractivo que vincule a la sociedad con sus raíces y afiance el arraigamiento y sentido de pertenencia local, como así también una experiencia diferenciadora para el turista, más considerando la proyección de poner en funcionamiento el servicio de transporte ferrourbano entre Córdoba y Jesús María.¹⁵

La refuncionalización por medio de la recuperación identitaria descrita por Yuln, Montecelli y Franco y Dillon permitieron al autor proyectar una propuesta innovadora y dinámica vinculada al turismo cultural con especificidad hacia la información arqueológico-científica que motive el recorrido total del trayecto planificado por parte del residente anfitrión como también por el turista.

El diseño de un recorrido deportivo-recreativo-turístico se aprecia como una opción innovadora que pone en valor el patrimonio ferroviario, con espacios acondicionados para la actividad física y elementos ferroviarios en desuso y descartados por su obsolescencia o deterioro significativo, aportando un nuevo elemento al paisaje urbano. Esta situación, sin lugar a duda observará la modificación y transformación positiva del territorio, al tiempo que se concientiza, educa y cultiva al turista y al residente sobre los orígenes locales con una dinámica motivante de visita y disfrute permanente, generando nuevos horizontes innovadores desde una perspectiva turística.

Bibliografía

- Abric J.-C. 1987. *Coopération, compétition et représentations sociales*, Paris : Cousset, Del Val.
- Abric, J. 2001. *Prácticas sociales y representaciones*. México: Ediciones Coyoacán.
- Alemán Laurencigh, A. 2016. *Calles de Jesús María*. Jesús María, Córdoba, Argentina. ISBN: 978-987-42-0061-7
- Araya, S. 2002. *Las representaciones sociales: ejes teóricos para su discusión*. Cuaderno de Ciencias Sociales 127. Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLASCO).
- Bertoncello, R., 2008. *Turismo y geografía. Lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina*. Buenos Aires: CICCUS.
- Biondi, L. s.f. *Documento de relevamiento histórico de Jesús María*. Obra inédita
- Bustamante, Juana y Alday, Romina 2017. *El Conjunto Jesuítico de Córdoba: Historia y reflexiones acerca de un sistema productivo*. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.
- Cacciutto, M.; Corbo, Y.; Cruz, G.; Roldán, N.; Castellucci, D.; Barbini, B. 2013. *Percepciones de los residentes en destinos turísticos. Principales tendencias de abordaje e implicancias de la perspectiva socio-política*. Comunicación presentada en XII Jornadas Nacionales y VI Simposio de Investigación-Acción en turismo, Ushuaia. ISBN 978-987-544-604-5
- Callizo Soneiro, J. 1991. *Aproximación a la geografía del turismo*. Editorial Síntesis. Madrid, España. ISBN: 84-7738-111-9
- Casasola, L., 1990. *Turismo y ambiente*. México. Ed. Trillas. ISBN: 978-968-24-3955-1
- Castellucci, D.; Corbo, Y.; Cruz, G. 2015. *Comunidad residente y turismo: análisis de las visiones de los actores organizacionales públicos y privados*. Comunicación presentada en el VII Simposio Internacional y XIII Jornadas Nacionales de Investigación Acción en Turismo, Neuquén. ISBN: 978-987-604-446-2.
- Cazés, G. 1992. *Fondements pour une géographie du tourisme et des loisirs*. Paris, Bréal éditions, Amphigéographie: 189 p
- Corbo, Y.; Roldán N.; Cruz, G. 2018. *Ciudad y Turismo: percepciones de los actores locales sobre el destino Mar del Plata*. In Garzón Maceda, Mercedes, (Ed), Primer Congreso Vivir la Ciudad. Patrimonio, diversidad cultural e identidad en la ciudad contemporánea. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Centro Internaiconal para la Conservación del Patrimonio. ISBN: 978-987-4165-03-9
- Cufre, P. D. 2014. *Aproximaciones a los problemas de interpretación y conservación arqueológica arquitectónica en la Estancia Jesuítica de Jesús María, Córdoba, Argentina*. Tesis Doctoral. Università degli Studi di Ferrara

- Dias, R. 2003. *Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do Turismo no Brasil*. Editora, Atlas, São Paulo
- Dias, R. 2006. *Turismo e patrimônio cultural: recursos que acompanham o crescimento das cidades*. Saraiva, São Paulo
- Domínguez, I. 2016. *El patrimonio histórico documental de la ciudad de Jesús María: potencialidades para la historia regional/local*. Archivos, fuentes e historia en la provincia de Córdoba, Argentina: patrimonio histórico documental y prácticas historiográficas. Capítulo 6. Córdoba, Argentina. ISBN 978-987-45554-7-2
- Durkam, E. Ribeiro 1984. *Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural*. Texto II: 23-58. In: Arantes, Antônio Augusto (Org.) Brasiliense, São Paulo
- Editorial Licitaciones Argentinas S.R.L. 1990. *Jesús María*. Ediciones Tintinacu. Córdoba. Argentina.
- Feria Toribio, J. M. 2010. *Patrimonio territorial y desarrollo sostenible: un estudio comparativo en Iberoamérica y España*. Estudios geográficos. Vol. I. XXI. 129-159. ISSN: 0014-1496.
- Ferrari, M. 2006. *Patrimonio ferroviario en el Noroeste Argentino*. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. IV Congreso de Historia Ferroviaria. Malaga, España.
- Ferrari, M. 2011. *El sistema ferroviario en el noroeste argentino*. Arquitectura e instalaciones complementarias. Apuntes 24 (1). 44-61. Bogotá. Colombia. ISSN: 1657-9763
- Franco, L.; Dillon, P. 1998. *Proyecto Ferro-Urbanístico. Junín: Municipalidad de Junín*.
- García Hernández, M. 2007. *Entidades de planificación y gestión turística a escala local. El caso de las ciudades Patrimonio de la Humanidad de España*. Cuadernos de Turismo. Núm. 20. 79-102. Universidad de Murcia, Murcia, España. ISSN: 1139-7861
- Gierczak, B. 2011. *The history of tourist transport after the modern industrial revolution*. DOI: 10.2478/v10197-011-0022-6. Polish Journal of Sport and Tourism. N° 18, 275-289.
- Gramajo, M. O. 1996. *Mi ciudad y yo*. Jesús María, Córdoba. ISBN 950-437555-3
- Grupo de Rescate Histórico Guanúsacate 2010. *Entrega*. Jesús María, Córdoba, Argentina
- Hall, C. M. 2001. *Planejamento turístico: políticas, processos e relacionamentos*. São Paulo
- Harvey, D. 1990. *The condition of postmodernity: an inquiry into the origins of cultural change La condición de la postmodernidad*. USA, Blackwell Publishing: 378 p.
- Hiernaux, D. 2006. *Geografía del Turismo*. En: Lindón, A. y Hiernaux, D. (Eds.) Tratado de geografía humana. Barcelona, Anthropos Editorial y Universidad Autónoma Metropolitana: 401-432.
- Hobsbawm, E. J. 1981. *A Era do capital 1848-1875*. Paz e Guerra, Rio de Janeiro
- Lockhart, J.; Schwartz, S. B. 1988. *América Latina en la Edad Moderna. Una historia de la América Española y El Brasil Coloniales*. Editorial Akal. Madrid. España. ISBN: 84-460-0143-8
- López, M. J. 1995. *Boletín de la Historia Ferroviaria*. Fundación Museo Ferroviario. Año 1, N° 1. Buenos Aires. Argentina.
- Monterrubio, J. 2013. *Turismo no convencional: impactos socioculturales*. México: Trillas.
- Moscovici, S. 1978. *El psicoanálisis, su imagen y su público*. Buenos Aires: Huemul.
- Navarro, D. 2015. *Recursos turísticos y atractivos turísticos: conceptualización, clasificación y valoración*. Cuadernos de Turismo. Núm. 35, 335-357. Universidad de Murcia, Murcia, España
- Ortiz, R. 2000. *Mundialização e cultura*. ISBN: 85-11-08078-3. São Paulo, Brasiliense.
- Osnaya Alarcón, F. 2003. *Las representaciones sociales de las unidades de servicios de apoyo a la educación regular*. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.
- Perera Pérez, M. 2003. *A propósito de las representaciones sociales: apuntes teóricos, trayectoria y actualidad*. Centro de Investigaciones Psicológicas y Sociológicas. CD Caudales. La Habana. http://biblioteca.clacso.org.ar/Cuba/cips/20130628110808/Perera_perez_repr_sociales.pdf
- Prats, J. O. 2003. *El concepto y el análisis de la gobernabilidad, Instituciones y desarrollo* N° 14-15.
- Scalabrini Ortiz, R. 1976. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Editorial Plus Ultra
- Tartarini, J. D. 2016. *Arquitectura Ferroviaria en América Latina: riqueza y diversidad de su patrimonio*. Labor & Engenho. V. 10, N. 2, 180-190. Campinas (SP), Brasil. DOI: <http://dx.doi.org/10.20396/lobore.v10i2.8646188>
- UIC Passenger Department 2020. *Guidelines on how to increase attractiveness for rail tourism. International Union of Railways*. Paris, France. ISBN: 978-2-7461-2914-6
- Urry, J. 2001. *La mirada del turista*. Turismo y patrimonio. N. 3. 51-66. Universidad de San Martín de Porres. Lima. Perú. DOI: <http://dx.doi.org/10.24265/turpatrim.2001.n3.03>
- Varisco, C. 2013. *Sistema turístico. Subsistemas, dimensiones y conceptos transdisciplinarios*. En Benseny, Graciela, (Ed.), Gestores costeros. De la teoría a la práctica: una aplicación en áreas litorales (pp. 63-78). Mar del Plata: Universidad Nacional de Mar del Plata. ISBN 978-987-543-755-5

- Vera Rebollo, J. F.; López i Palomeque, F.; Marchena Gómez, M.; Antón, S. 1997. *Análisis territorial del turismo: una nueva geografía del turismo*. Ed. Ariel. Barcelona, España
- Vergara, M. 2008. *La naturaleza de las representaciones sociales*. Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud, (55-80). Disponible en <https://biblat.unam.mx/es/revista/revista-latinoamericana-de-ciencias-sociales-ninez-y-juventud/articulo/la-naturaleza-de-las-representaciones-sociales>, 23 de Mayo de 2022].
- Yuln, M; Montecelli, F.; Carrizo, S. C. 2017. *El patrimonio ferroviario, un vehículo para la valoración del territorio*. Rehabilitación y re-funcionalización de talleres en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires. PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural. V. 15, n° 4, 883-896. ISSN: 1695-7121.

Notas periodísticas:

- <https://diarioeldespertador.com.ar/contenido/12272/400-mil-personas-llegaron-a-jesus-maria-por-el-festival> Fecha de consulta: 12 de Junio de 2022
- <http://www.radiocadenanorte.com/vacaciones-de-invierno-jesus-maria-tuvo-una-ocupacion-plena-durante-el-finde/> Fecha de consulta: 12 de Junio de 2022
- <https://diarioeldespertador.com.ar/contenido/12270/el-ano-en-que-se-rompio-la-barrera-de-los-200-mil-espectadores> Fecha de consulta: 20 de Junio de 2022
- <https://www.cordobaturismo.gov.ar/jesus-maria-2022-concluyo-exitosamente-el-56-festival-nacional-de-doma-y-folklore/> Fecha de consulta: 20 de Junio de 2022
- <https://fm-comunicar.com.ar/contenido/1662/la-escuela-mas-antigua-de-jesus-maria-celebra-sus-141-anos> Fecha de consulta: 20 de Junio de 2022
- <https://radiojesusmaria.com.ar/tag/premios-pio-leon/> Fecha de consulta: 16 de Julio de 2022
- <https://radiojesusmaria.com.ar/2022/07/04/proyectan-el-regreso-del-ferrourbano-para-2023/> Fecha de consulta: 23 de Julio de 2022

Ordenanzas Municipales de Jesús María

- Ordenanza N° 275/81 Escudo de armas de Jesús María
- Ordenanza N° 3581/15 Día del Origen de Jesús María
- Ordenanza N° 641/87
- Proyecto de Ordenanza de Creación de la Bandera de Jesús María (2021)

Sitios web

- www.jesusmaria.gov.ar
- www.jesusmaria.tur.ar
- <https://museojesuitico.cultura.gob.ar/>
- <https://www.festival.org.ar/historia>
- GIS Jesús María
- Geoportal IDE de la Provincia de Córdoba <https://gn-idecor.mapascordoba.gob.ar/maps/296/view>

Otras fuentes:

Documentos varios UNESCO ICOMOS, especialmente las cartas referidas a paisajes y turismo cultural, disponibles en www.icomos.org

Notes

- ¹ Fuente: Jesús María. Daguerrotipos (2005)
- ² Fuente: Entrega N° 2. El árbol de las sabias (2010)
- ³ Fuente: <https://www.jesusmaria.gov.ar/nuestra-historia.html>
- ⁴ Fuente: <https://fm-comunicar.com.ar/contenido/1662/la-escuela-mas-antigua-de-jesus-maria-celebra-sus-141-anos>

- ⁵ Fuente: Entrega N° 6. Parroquia Jesús y María (2010)
- ⁶ Fuente: Entrega N° 2. El árbol de las sabias (2010)
- ⁷ Las estancias jesuíticas de Colonia Caroya, Jesús María, Santa Catalina, Alta Gracia y Candelaria, fueron declaradas Patrimonio de la Humanidad por UNESCO en el año 2000.
- ⁸ Fuente: Aleman Laurencigh, A. (2016) Calles de Jesús María
- ⁹ Fuente: Aleman Laurencigh, A. (2016) Calles de Jesús María
- ¹⁰ Fuente: www.jesusmaria.tur.ar
- ¹¹ Fuente: Jesús María, Ediciones Tintinacu, 1990
- ¹² Fuente: Entrega N° 3. P. 40. Los cotidianos. Grupo Guanuscate, Jesús María
- ¹³ Fuente: Aleman Laurencigh, A. (2016) Calles de Jesús María
- ¹⁴ Fuente: Aleman Laurencigh, A. (2016) Calles de Jesús María
- ¹⁵ Fuente: <https://radiojesusmaria.com.ar/2022/07/04/proyectan-el-regreso-del-ferrourbano-para-2023/>

Recibido: 22/08/2022
Reenviado: 19/10/2022
Aceptado: 22/10/2022
Sometido a evaluación por pares anónimos