

Hablemos de desarrollo, calidad de vida y **Ferrocarril**

cartilla de trabajo con escuelas



Facultad de Ciencias Sociales Universidad Nacional de Córdoba

Decana

Prof. Magister Alejandra Domínguez

Vicedecana

Prof. Dra. María Liliana Córdoba

Secretaria de Coordinación

Prof. Lic. Silvina Cuella

Subsecretario de Desarrollo Institucional

Sr. Alejandro González

Secretaria Administrativa

Prof. Lic. Karina Tomatis

Secretaria Académica

Prof. Lic. Sabrina Bermúdez

Subsecretaria Académica

Prof. Magister Natalia Becerra

Secretaria de Investigación

Prof. Dra. Eva Da Porta

Secretaria de Extensión

Prof. Lic. Valeria Nicora

Secretaria de Posgrado

Prof. Dra. Andrea Torrano

Secretaria de Asuntos Estudiantiles

Srta. Paula Prada

Prosecretaria de Relaciones Internacionales

Prof. Dra. María Teresa Piñero

Prosecretario de Comunicación Institucional

Especialista Gino Maffini

Hablemos de desarrollo, calidad de vida y ferrocarril : cartilla de trabajo con escuelas / Lilian Gregorio ... [et al.] ; Coordinación general de Lilian Gregorio ; Claudio Garcia. - 1a ed. - Córdoba: Universidad Nacional de Córdoba. Facultad de Ciencias Sociales, 2026.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-950-33-1919-2

1. Educación. 2. Ambiente. I. Gregorio, Lilian. II. Gregorio, Lilian, coord. III. Garcia, Claudio, coord.
CDD 370

Equipo de trabajo

Coordinación y contenidos:
Lilian Gregorio y Claudio García.

Diseño de las dinámicas:
equipo de voluntarios del proyecto. Consuelo Villarreal Gregorio, Natalia Comoglio,
Carmen García Díaz, María Carolina Mugna, Antonella Giletta, Jesús Andrés Cáceres.

Presentación

“ESCUELAS AMIGAS DEL TREN” es una iniciativa que surge entre la Mesa de Enlace Ferroviario y el Programa LA UNIVERSIDAD ESCUCHA A LAS ESCUELAS de la Cátedra de TEI Instituciones IV, de la carrera de trabajo social.

El programa se desarrolla desde 2022 y hasta 2024 (inclusive). El mismo se propone educar en el valor del ferrocarril en los territorios, y abrir debates en torno a la seguridad, el desarrollo sustentable y económico justo en cada región que lo requiere como herramienta fundamental del complejo sistema del transporte de cargas y pasajeros. Nuestro objetivo central es:

Promover una educación ciudadana en las escuelas enfocada en el ferrocarril como herramienta que evoluciona constantemente.

Consideramos que la propuesta es una estrategia EDUCATIVA que recupera lo curricular de la educación media y primaria y también propone espacios de reflexión para que se generen nuevos aprendizajes en los participantes (principalmente alumnos y alumnas y también la comunidad educativa en general) Los participantes DOCENTES incluyen el ferrocarril como eje transversal, comparten sus experiencias y desarrollan estrategias nuevas y renovadas.

NIÑOS, NIÑAS Y JÓVENES son nuevos participantes y conocen por primera vez esta experiencia, juegan, reflexionan y producen contenidos a ser compartidos en la comunidad educativa. Los CIUDADANOS de las COMUNIDADES EDUCATIVAS participan activamente, el proyecto MOVILIZA a las personas a reflexionar y por otro lado HACE EXPLÍCITO un debates (ecología, movilidad humana, derecho al acceso a los servicios públicos, etc) fuertemente ligados al tema de los DERECHOS

Importante:

Esta cartilla propone juegos y actividades que permitan a niños, niñas y jóvenes pensar, aprender y reflexionar sobre el FERROCARRIL y llevaremos adelante un organización del material recorriendo algunas ESTACIONES. Nos acompañas? Vamos!



ESTACIÓN 1

Pensamos el ferrocarril argentino en imágenes

DISPARADORES DE LA REFLEXIÓN

Esta dinámica está pensada tanto para adultos como para jóvenes. Se trata de presentar las imágenes que se encuentran a continuación por ejes y que en grupos divididos o en plenario, se discuta la relación entre el EJE propuesto y las imágenes.

En esta presentación, añadimos comentarios que permiten contextualizar las fotos.

EJE CULTURA Y PATRIMONIO FERROVIARIO

Plataforma 14, página de Facebook



El tren formó parte de la postal turística de Córdoba. En una época fue habitual llegar a determinados puntos turísticos de la provincia en tren. Pero a su vez el mismo vehículo ferroviario constituyó el atractivo junto al paisaje. Este claro ejemplo nos muestra un coche-motor Ganz cruzando sobre el río Calabalumba en Capilla del Monte, con el cerro Uritorco de fondo.

¿Quién debe cuidar a nuestros trenes, garitas y estaciones? ¿Qué podemos hacer? ¿Qué valor tiene esa arquitectura? ¿Esa estética e identidad qué nos aporta?



EJE CULTURA Y PATRIMONIO FERROVIARIO



Archivo: Mesa de Enlace Ferroviario

Esta serie de fotografías nos grafica el cambio arquitectónico que exhibió la estación Alta Córdoba (Ferrocarril Belgrano) desde sus principios hasta la actualidad.

Diario Día a día



Es inevitable relacionar este edificio con la identidad del barrio, con un recuerdo o anécdota de sus épocas de esplendor, cuando los trenes no sólo movilizaban turistas, sino todo tipo de viajante y de cargas.

EJE CULTURA Y PATRIMONIO FERROVIARIO

Dinamicarg, página Internet



Imágenes actuales del Tren de las Sierras, su recorrido y sus estaciones. Relacionar un ferrocarril sólo con el turismo es ver una mínima parte de su real potencial. La misma vía puede (y debe) garantizar una explotación integral de los servicios: cargas, encomiendas, pasajeros de todo tipo (estudiantes, trabajadores, productores, artistas, etc).

El ferrocarril integrando regiones e integrado al territorio, generando crecimiento, no debería ser sólo un sueño, sino el fin de una clara política estatal que aliente la participación de negocios de pequeña y de gran envergadura, como motor de desarrollo en el territorio



vallepunilla.com.ar; página Internet

EJE CULTURA Y PATRIMONIO FERROVIARIO

Infobae, portal de Internet



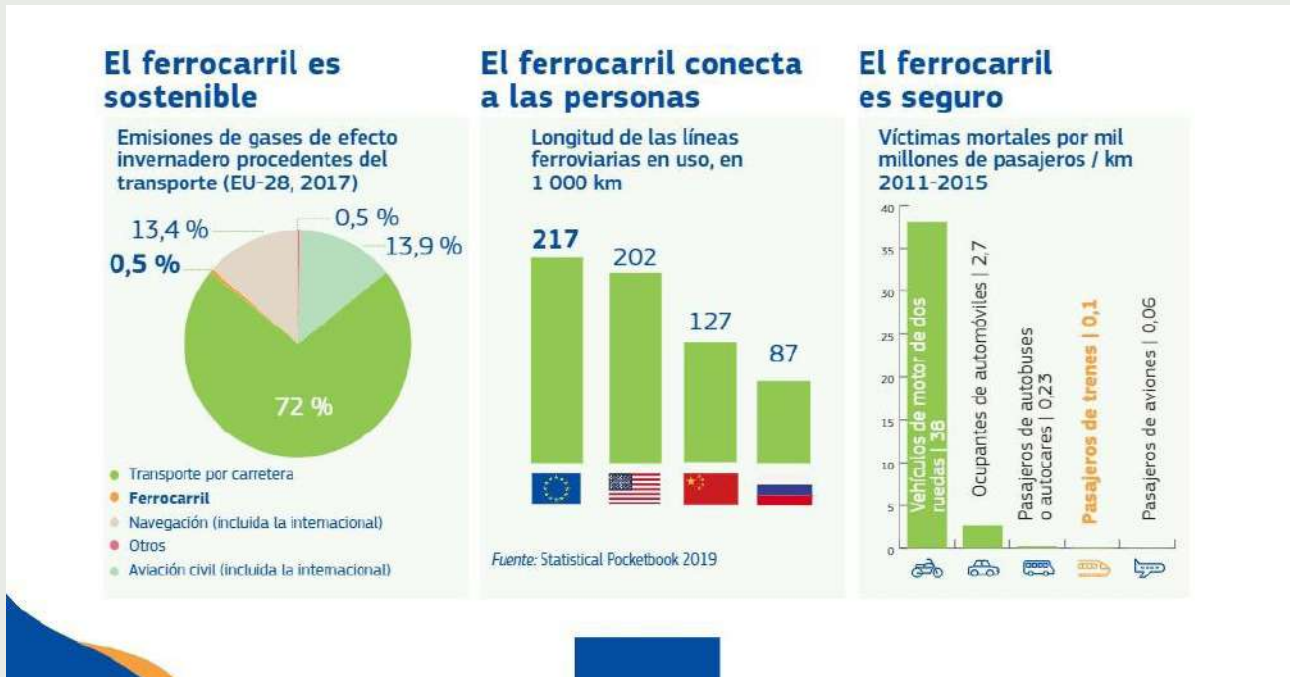
Patrimonio de todos, responsabilidad compartida, utilidad pública, resguardo de la historia.

Un par de fotos que movilizan varios valores que debemos tener en cuenta a la hora de cuantificar los beneficios y los daños que giran en torno a cada propiedad pública y privada.



foto de Internet

Statistical Pocketbook 2019



Como observamos en este gráfico, el bajo índice de víctimas mortales ubica al ferrocarril como uno de los modos de transporte más seguros, junto al modo aéreo

¿Qué necesitamos saber para que las ciudades transitadas por trenes sean un espacio seguro?

¿Qué normas debemos respetar?

¿Alguien debe vigilarnos o podemos hacer nuestra parte para cuidarnos?

EJE SEGURIDAD FERROVIAL

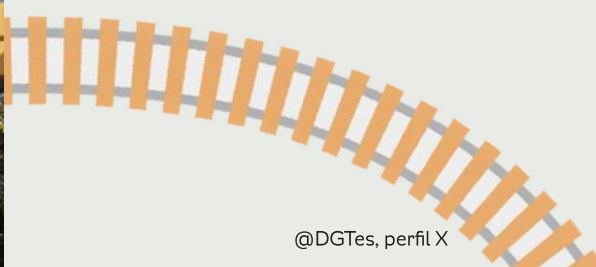
Clarín



Pero hay un factor que sigue siendo crucial en materia de seguridad, que es el cumplimiento de las normas que regulan el tránsito vial y peatonal en las zonas de cruces ferroviario, playas y estaciones.



ariesonline, portal de Internet



@DGTes, perfil X



EJE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Campaña seguridad en PAN, Trenes Argentinos

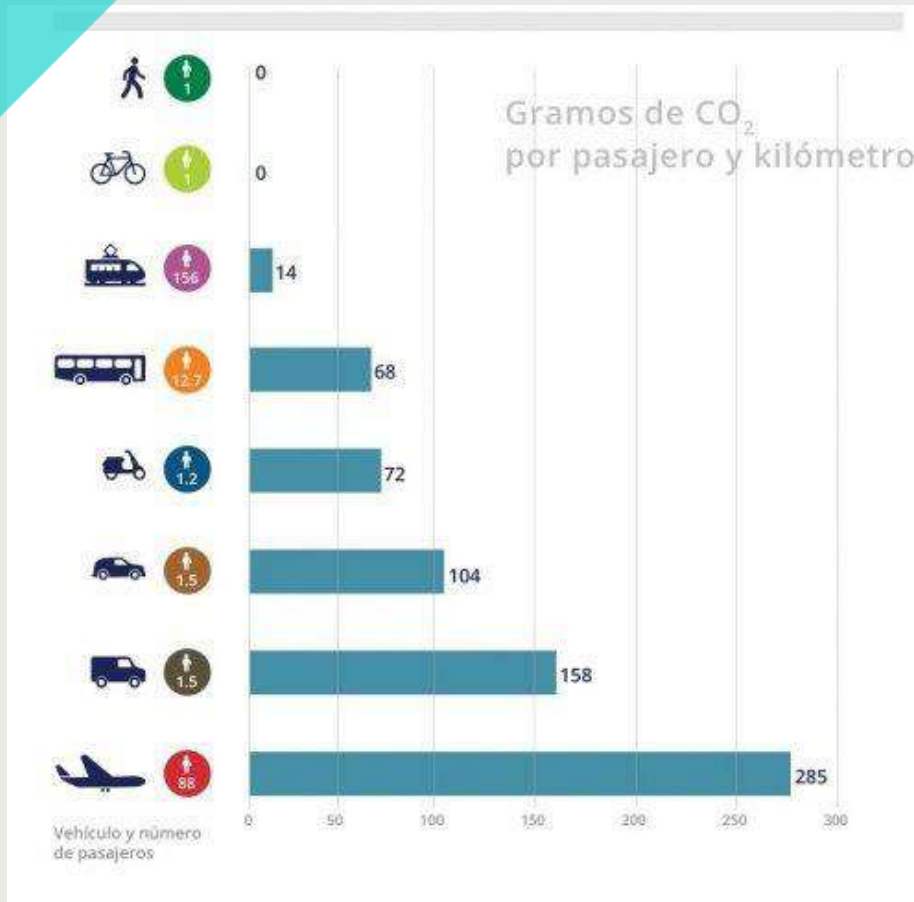


Campaña seguridad en PAN, Trenes Argentinos

Una gran ayuda para que sepamos como cuidarnos ante ciertos riesgos en la zona de vías y estaciones es la ley vial vigente que incluye una serie de señales reglamentarias y de advertencia que debemos conocer, tanto si conducimos un automóvil como si somos peatones.

EJE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE

yoigoluzygas.com, blog



Podemos evaluar el beneficio ambiental del ferrocarril desde una perspectiva puramente ambientalista: menor volumen de emisiones de gases contaminantes, menor y más ordenada ocupación del espacio público, emisiones sonoras más reducidas y controladas, menos consumo total de combustibles fósiles, consumo más rendidor de energías que implican actividades extraccionistas, etc. Ya con todo esto tenemos suficiente para elegir el modo ferroviario, que ya nos viene mostrando otras ventajas.

¿Qué ofrece el tren en los aspectos económicos y ambientales? ¿Qué relación tiene el tren y la crisis climática hoy?

Pero, por si esto fuera poco, el mercado mundial, la demanda de productos para el consumo que implica producción, exportación, penetración en mercados lejanos, está reclamando cada vez más la reducción de la huella de carbono, donde la forma de transportar cada producto y sus insumos es un factor determinante y cada vez más cuestionada y evaluada.

Observar en el cuadro, como en materia de movilidad también el ferrocarril se posiciona como el modo motorizado menos contaminante.



ESTACIÓN 2

Los mitos sobre el transporte argentino

MITO 1

El camión y el ferrocarril son enemigos, si ponemos más trenes los camioneros se quedan sin trabajo.

¡FALSO!





Analicemos estos datos para entender que las empresas de camiones pueden invertir en el ferrocarril, siempre y cuando la política ferroviaria estatal aliente la participación en el sistema ferroviario de actores que hoy no pueden acceder al servicio de trenes de carga. Las cargas por ferrocarril sólo sirven a un puñado de empresas MUY GRANDES que transportan barato sus productos a costa de un endeudamiento muy grande en NUESTRA economía para invertir en obras muy caras que sólo garantizan flete para ese grupo selecto (entre ellos están los operadores privados que tienen en concesión a los trenes de carga, utilizando al ferrocarril NUESTRO como una lujosa cinta transportadora de sus empresas).

Un sistema intermodal permitiría que cualquier empresa de transporte pueda acceder a los trenes como parte del negocio de carga por ferrocarril accediendo a más puntos de carga/descarga y abaratando costos de flete.



trenesarcargas, Instagram

Algunas comparaciones están a la vista, imaginemos cuántos camiones se necesitan para transportar el equivalente a la carga posible en un sólo tren. Tengamos en cuenta, no sólo el costo del flete (menos combustible, menos personal), sino también el menor impacto ambiental (menor huella de carbono), el orden y la velocidad, la posibilidad de los camiones existentes de atender cargas en distancias cortas que son las que más rinden económicamente, etc.

MITO 2

El ferrocarril necesariamente debe ser deficitario.

¡FALSO!

La falta de capacidad política y el poco compromiso de los empresarios en la materia (¿será la falta de información?, ¿será el cuidado de algún interés empresario en particular por sobre TODOS los demás?) logra crear un estado de conformismo que alienta la resignación sobre el negocio ferroviario, y la fórmula que detallamos antes (el intermodalismo con participación mixta, transportistas de camiones, estados regionales, etc) es la clave para lograr que los altos costos de mantener el sistema ferroviario en condiciones ideales (y posibles) sean absorbidos por la rentabilidad de muchos negocios de transporte sobre múltiples ramales conformando una extensa red (igual que la que supimos tener y fuimos abandonando como Nación).

MITO 3

El ferrocarril es el medio de transporte más caro de construir y de mantener.

¡FALSO!

¿Comparado con qué? ¿Se tomó en cuenta para tal afirmación que tan mal se administró hasta el presente? ¿Se consideró que no necesariamente debe ser NO rentable como afirman los que proponen achicarlo? ¿Se tiene idea de cuánto podría cerrar la economía ferroviaria si se promovieran las buenas prácticas administrativas y operativas desde el estado como ético promotor político del modo ferroviario? ¿Se evalúa cuánta obra civil ya está a disposición y con poco o sin uso ferroviario como fue concebida?



El Doce.tv, portal Internet

Comparemos nuevas obras con obras ya existentes. Nadie duda de la utilidad pública del puente construido sobre el lago San Roque para uso automotor, más allá de cualquier observación del impacto ambiental o la real urgencia como obra pública.

Pero sí de utilidad y aprovechamiento hablamos, consideremos el valor del puente que utiliza el ramal A1 del Ferrocarril Belgrano (Tren de las Sierras) para cruzar el río Cosquín en la localidad homónima. Aun suponiendo altos costos para su construcción original y para sus sucesivas reformas, y su indudable impacto en el medio ambiente.

Una construcción semejante, requiere que se replantee sobre cuál es el máximo posible de su utilidad. ¿Podemos pensar en más frecuencias en el Tren de las Sierras?

¿Podemos imaginar que las cargas y las encomiendas puedan sumarse a los servicios ferroviarios y que esta estrategia aportaría a la rentabilidad y sostenibilidad del tren que soñamos, para ponerlo a la altura de los requerimientos regionales?



La Voz, portal Internet



MITO 4

La red ferroviaria no debe ser muy extensa, no vale la pena recuperar ramales abandonados o clausurados, lo importante es que al agro y a la minería les sirva.

¡FALSO!

Unos de los aspectos que le dan rentabilidad a la explotación ferroviaria es la economía de alcance, que justamente se da prestando servicios integrales en una red compleja que llegue a cada rincón del territorio. Cada ramal suma, garantizando tráficos de carga y pasajeros que ahora no serían posibles, alimentando desde cada punto alejado a los ramales principales, garantizando, por ejemplo, que los vagones viajen llenos tanto de ida como de vuelta, y asegurando una oferta de transporte y logística que beneficiaría a empresas pequeñas, medianas y grandes, reactivando instalaciones ferroviarias, aprovechando al máximo cada estación como punto de intercambio de cargas y pasajeros, y promoviendo actividades productivas en torno a una mayor integración.

MITO 5

Esperen! Seguro esta otra idea es cierta: el tren de pasajeros es deficitario si o si, en todo el mundo.

¡FALSO!

Imaginemos nuestra capital de la Nación sin servicios ferroviarios, grandes masas de pasajeros entrando y saliendo de la ciudad desde el AMBA que necesariamente, sin trenes, harían colapsar a los modos automotores (buses, taxis y autos particulares), y a todas las calles, avenidas y autopistas de acceso.

Los grandes volúmenes de pasajeros son absorbidos por el ferrocarril que garantiza gran capacidad, velocidad y un aceptable confort (según las frecuencias de los trenes). El costo económico de afrontar mayor siniestralidad vial, más autopistas (siempre insuficientes), adecuación de calles y avenidas, impacto ambiental y provisión de vehículos de transporte, es un ahorro efectivo que cualquier economía regional debería procurar. Ordenamiento, limpieza, integración de servicios, velocidad, ecología y economía, son elementos que ciudades como Córdoba, Río Cuarto, Villa María, San Francisco, Río Tercero y otras no tan grandes, deberían considerar a la hora de hacer un cambio efectivo, sostenible y sustentable en materia de movilidad.

¿Por qué no funciona un tren de pasajeros a Jesús María? ¿Por qué el tren de pasajeros de Córdoba a Villa María demora tanto? ¿Por qué no hay trenes de larga distancia todos los días en la actualidad? ¿Nos animamos a debatir, a indagar y a exigir a las autoridades, que a veces no saben o no quieren?

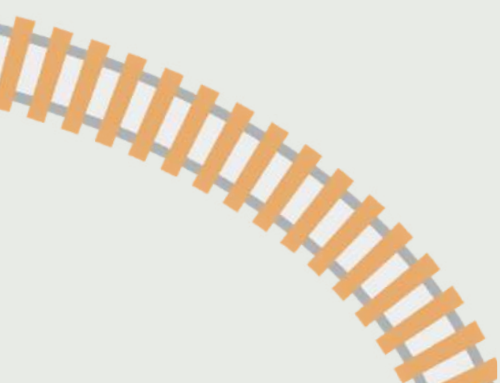
Quédigital, portal Internet



Lo que necesariamente sube los costos del transporte y pone a algunos servicios en la mira para su eliminación por no rentables es la falta de una visión integral del negocio ferroviario... un ejemplo muy práctico y local.

En los años 90's el gobierno nacional le ofrece los ramales de carga del ferrocarril Mitre a una empresa sojera y aceitera que transporta muy barato su producción con locomotoras y vagones que nos pertenecen a todos, no necesitan arreglan las vías, ya que se conforman con bajas velocidades al no buscar excelencia en servicios de cargas para terceros porque su negocio es SU PROPIA CARGA.

Las vías mal mantenidas son el escenario en que las provincias se hicieron cargo en aquel entonces de los trenes de pasajeros (que cargaron con el karma de las malas prácticas, y la mala prensa). Las provincias no pudieron prestar con un mínimo de rentabilidad y dignidad estos servicios, y aún hoy pasaría lo mismo... salvo que...



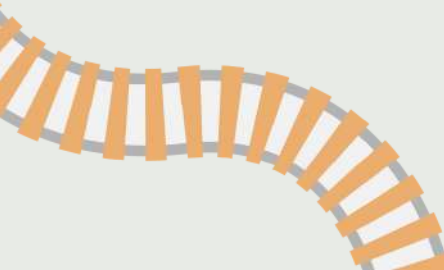
¡Basta de mitos!, hay que ir a los hechos...

Si la política (nacional y provincial), las empresas y los territorios entendieran que el negocio ferroviario debe garantizarse en sus niveles más rentables como un gran emprendimiento integral, el futuro del ferrocarril y sus beneficios en las regiones sería otro. ¿Cuándo? ahora mismo, el cambio del modelo de explotación ferroviaria es un hecho concreto y urgente que involucra a gobiernos regionales que ven pasar trenes “de otros lados para otro lados” sin dar beneficios en las regiones que atraviesa.

OTROS RECURSOS PARA TRABAJAR EN CLASES

Trivia interactiva (digital)

Invitamos a los estudiantes que participaron en los talleres y que trabajaron la actividad (Imágenes disparadoras de la reflexión)





ESTACIÓN 3

Juego de cartas

El objetivo de este juego es aprender las señales de tránsito, las menos conocidas y las señales ligadas al ferrocarril. El juego requiere los afiches de presentación y un mazo de cartas sobre señales ferroviarias.

Fue diseñado para ser jugado por niños entre 10 y 15 años.

Presentamos en afiches las señales que se relacionan con la seguridad vial ferroviaria y tips/consejos sobre el cuidado cerca de las vías y estaciones. Posterior a esta parte se reparten en subgrupos de estudiantes cartas de señales que están o no relacionadas al tren.

El grupo recibe un grupo de cartas y deben separar las ferroviarias de las otras, en dos pilas. Después tienen que explicar una de las señales ferroviarias. Decir donde las pondrían y si vieron una de esas en su barrio, o cerca de la escuela.

[Descargá las cartas](#)





ESTACIÓN 4

Lectura de cuentos: lectura y reflexión

CUANDO SAN PEDRO VIAJÓ EN TREN



Preguntas

¿Quién viajó en tren? ¿Qué cosas les gustó del viaje? En el Tren de Nicanor, ¿quiénes viajaban? (los jugadores del fútbol, los ríos, las montañas, los árboles, los amaneceres, los pájaros) ¿Dónde no se puede ir (cual es el lugar prohibido para ir en el tren) (La locomotora) ¿Por qué estaba triste la mamá de Nicanor? (por el desarraigo, debían irse del pueblo) INMIGRACIÓN: La modernidad, la idea de irse a la ciudad pero los sueños quedan en las personas ¿Cómo volvió Nicanor? (como abuelo, con su nieto, y muchos años después) ¿Qué puede llevar el tren? Los sueños de la gente, sus historias, etc.



LA HECATOMBE

Un cuento de Sergio García (Publicado en la revista Todo Trenes)

Con el sigilo que imponía la experiencia que estábamos por realizar, en la madrugada del 6 de junio de 1929, salté la tranquera y avancé con aire distraído en busca del rancho en el que Mateo me aguardaba con impaciencia. Casi sin hablarnos pero radiantes de entusiasmo, hicimos los últimos preparativos para que pudiera introducirme en la cámara y al fin cumplir con un sueño anidado en la fantasía de toda la humanidad desde el inicio de los tiempos: poder transportarme al mismo sitio geográfico en el que me encontraba pero en otro

instante del tiempo, en este caso setenta años hacia el futuro. Con enorme expectativa y no poco temor, le di la orden a Mateo para que accionara el interruptor.

Había tenido la esperanza de que el viaje fuera mucho más placentero; tengo el recuerdo de haber pasado una larga noche de convulsiones dentro de la cámara, lo que, si tenemos en cuenta que pasaron setenta años, en realidad no es tanto tiempo.

Cuando acabaron los zumbidos y sacudidas, logré salir de la cámara casi sin fuerzas y caí tendido sobre el pasto, rodeado de una niebla muy densa. Desperté cuando la niebla comenzaba a disiparse y algunos rayos tibios de sol atacaban la humedad de mis ropas. Anduve a tientas soportando un gran mareo, hasta que de entre algunos retazos de niebla y brotes de cardo pude reconocer los cimientos del rancho. Esta referencia me permitió descubrir que el rancho no era lo único que faltaba.

Era lógico que no estuviera Mateo, puesto que nadie esperaba que viviera 120 años, pero no había nadie más, ni a mí ni a los alrededores, y casas ni sembrados de Lino o maíz, ¡ni el monte!....¿Dónde estarán mis alumnos o sus hijos?, pensé, y saltando la tranquera que pendía de un poste a punto de derrumbarse, caí de rodillas sobre



el terraplén de La Compañía de Tierras. Entonces me di cuenta de que las fuerzas no habían vuelto a mí y que debía moverme con cuidado. También me di cuenta de que la vía de la Compañía de Tierras ya no estaba; en su lugar sólo había quedado un estrecho sendero despereado que nadie transitaba, ni un hombre a caballo, ni un caminante, ni una gallina perdida... ¿Qué había pasado con todos?

Apenas unos pocos árboles aislados rompían la monotonía del paisaje arrasado; algo terrible se había abatido sobre la faz de la Tierra en estos setenta años, y me sentí más motivado para averiguar qué había sido que para solucionar lo del regreso a mi tiempo.

Avancé por el camino despereado rumbo a la estación del Santa Fe, y suspiré con alivio cuando distinguí entre las brumas su silueta completa y la de un tren detenido en ella. ¡Tenía que alcanzar ese tren, ver gente, que alguien me explicara qué había ocurrido en estos campos! Corrí y corrí a pesar de mis torpes condiciones; corrí y el tren no se movía, parecía esperar que yo terminara de tropezar y caer varias veces... Hasta que, estando suficientemente cerca, comencé a sospechar de tanta quietud y silencio, y entonces escrudiñé con mayor atención... ¡Resulta que el tren no tenía ventanillas ni pasajeros en su interior, estaba abandonado él también! Lo que fuera que había arrasado esta parte del planeta, lo había sorprendido cuando pasaba por aquí.

Ingresé a la estación por el lado de la playa de maniobras, por donde ingresaba la vía de la Compañía de Tierra y ahora solo hay cardos y chatarra. Entonces pude ver que algunos vagones

estaban descarrilados, otros estaban incendiados, y que la mayoría estaban incendiados y descarrilados. Se trata de unos vagones modernos, todos construidos en metal, pero que habían sido alcanzados por la hecatombe... Contemplaba con pavor todo eso; el corazón estaba por salirse del pecho, y entonces descubrí a un hombre. Estaba de pie, firme, junto al borde del andén, con la mirada perdida hacia el oeste. Corrí hacia él y lo increpé con desesperación, sin presentarme siquiera.

-¡Oiga! ¿No es ésta la estación Ogilvie? ¿No había un almacén allá? ¿No estaba la escuela ahí? ¿Dónde está la gente? ¿Y la vía de los quebrachales? Oiga, ¿me está escuchando?

El hombre me escuchaba bien, pero no parecía percibir mi sorpresa en toda su magnitud. Sin dejar de elevar la mirada hacia el oeste, soltó un pesado lamento.

-¿La gente?... No quedó nadie... Y la escuela, sí, me acuerdo... No está más la escuela... Ni el almacén, ni la vía de la Compañía de Tierras...

-¿Qué fue? ¿Cómo fue? ¿Por qué este desastre? - Un desastre, sí, dice bien usted... Todos nos preguntamos por qué... Un desastre, el fin de todo... -¿Adonde fueron todos?

-Quién sabe, señor... Yo no sabría decirle...

El hombre siguió enumerando las cosas que habían desaparecido, siempre con la mirada extraviada, señalando puntos en el horizonte donde, con suerte, sólo quedaba un arbusto o quizás nada...

Un Tafi Viejo de larga distancia, y un Materfer del servicio urbano son los extremos de este corte en Toba.



Dos bellos y espigados metálicos del Central Córdoba olvidados en Toba



Comprendí que estaba confundido, que no podría darme las explicaciones que necesitaba, y lo dejé solo. Su murmullo a mis espaldas, empezó a mezclarse con la melodía de muerte que el viento arrancaba a los esqueletos abandonados de los vagones, cuando decidí largarme a caminar la vía.

El desastre habría ocurrido algún día bastante tiempo atrás, puesto que las vías estaban cubiertas por pasto. No había nada, nadie, ni ganado ni perros; no podía dejar de preguntarme qué había sucedido; a veces pensaba en una inundación, a veces en un incendio, en un tornado, en una explosión, en todo eso junto... Nada me respondieron los leves remolinos de polvo que se alzaban cada tanto, única compañía en mi extensa caminata hacia Toba, el pueblo vecino.

Contemplando la desolación, no podía dejar de recordar las clases con mis alumnos. El coro de sus voces repitiendo de memoria la lección, tronaba en mi conciencia... La vía del ferrocarril Santa Fe se extiende como una cinta plateada hasta el horizonte, flanqueada por vastos bosques de quebracho y tierras ganadas para la ganadería y el cultivo del lino y el maíz... "¿Qué les había enseñado a mis chicos de Ogilvie?"

Pero la situación en Toba era aún peor que en mi pueblo. Lo que había pasado en Ogilvie, había pasado además por Toba, tal vez con más fuerza. También aquí había un tren arrasado, y no divisé ni rastros de los aserraderos. Sólo las habitaciones del edificio de la estación permanecían en pie, y allí se apiñaban muchas personas que vestían harapos, al parecer varias familias. Pude ver que eran sólo mujeres y niños, todos curiosos y huidizos, que lanzaban miradas de temor hacia mi presencia. Los niños fueron llamados con monosílabos y puestos a resguardo; los despojos de puertas y ventanas se precipitaron

Un Tafi Viejo de larga distancia, y un Materfer del servicio urbano son los extremos de este corte en Toba.

en forzada clausura. Di un largo rodeo para no perturbarlos más, y resignando mi ansiedad de respuestas seguí viaje. Tuve la impresión de que las cosas habían llegado más lejos de lo que había imaginado al principio, de que tal vez esas

personas eran de las pocas sobrevivientes de una gran hecatombe mundial, que la humanidad toda había regresado a una suerte de edad de piedra en la que los hombres volvían a cazar para mantener a sus familias, en la que debíamos volver a aprender a comunicarnos, en donde toda nuestra organización consistía en buscar una nueva cavema cuando un animal o un hombre más fuerte ocupaba la nuestra. ¿Qué le habría pasado, también, a la gente?

Me pregunté si habría sido un error haberme encaminado hacia el norte en busca de respuestas cuando quizás debí haber marchado hacia Vera, si es que todavía existe Vera... o Santa Fe, o Buenos Aires... ¿existirá todavía Buenos Aires? Las preguntas no terminaban, pinchaban mis sienes, me empujaban. Tenía hambre y estaba cansado, pero no podía detenerme. Se me nublaban la visión ¿dónde están los leñadores? Me faltaba el aire ¿dónde están los bosques? Sólo yuyos a mi alcance y nubes grises danzando alrededor del sol, cuando las fuerzas terminaron de disiparse y mi cabeza fue a dar contra el suelo, junto a un durmiente...

La estación Toba ofrece refugio a varias familias.

Desperté en un ranchito muy precario; el viejo que me había auxiliado, ponía a mi alcance un tazón con comida y una jarra con agua. Angustiado, le pregunté:

-¿Qué fue? ¿qué pasó por acá? ¿Un tornado? ¿Una inundación? ¿El fuego? ¿Una epidemia? -Todo eso también - contestó con parquedad pero con evidente dolor.

-Y dígame, por favor, ¿existe Buenos Aires? Tragó saliva y miró hacia la puerta del rancho, hacia los campos arrasados...

-Buenos Aires, no sé... -contestó sin emoción, siempre mirando hacia la entrada- Pero yo siempre digo que la Casa de Gobierno y el Congreso seguro que no...

Preguntas:

¿Dónde queda el pueblo imaginario? (Santa Fe)

¿Qué pasó en ese pueblo? (Quedó abandonado)

¿Qué hizo la empresa COMPAÑÍA de TIERRAS? (extrajo el quebrachal y se fue)

¿Por qué cerraron el ferrocarril y que le pasó al pueblo por eso? (cuando no sirvió a los fines económicos de una sólo empresa, lo sacaron sin contemplarse otros usos para nuevos desarrollos)

En el lugar del protagonista, ¿cómo crees que él se imaginaba su pueblo?

¿Cómo te imaginas tu ciudad en 20 años?

¿Qué cosas pueden pasar con el cambio climático?

¿Qué hay que tener en cuenta para que esto no pase?



VIDA ZORRA

Un cuento de Sergio García (Publicado en la revista Todo Trenes)

Cuando era niño, antes de irse a estudiar a la casa de unos tíos en la ciudad, El Emperador había creído que su pueblo era todo el mundo. Tan vasto, tan variado, tan complejo, tan antiguo e inmemorial, tan inconquistable le parecía. Ahora que era adulto, pero a la vez una de las pocas personas jóvenes que habitaban el lugar, ahora que había comprendido su insignificancia de barro amontonado en un rincón de la inmensa llanura, podía sentirse su precario emperador. Por abandono, por soledad, porque habían desaparecido o se habían escapado esas almas expertas en las que tanto había confiado la suerte del pequeño universo, ahora que no valía la pena, podía sentirse amo y señor del olvido y de la tristeza.

El viejo Quintana solía prohibirles, a él y a los otros niños, que se estacionaran frente a su casa a la hora de la siesta, y por ese enigmático encanto

que encierra lo prohibido, ellos preferían esa sombra frondosa de esos paraísos, ese rústico banco de piedra. Ahora que no le importaba hacerlo, podía ponerse a saltar sobre el banco de piedra, treparse a los paraísos, meterse en la casa vacía del viejo Quintana, caminar por sus huecas habitaciones dolidas de humedad y silencio.

Ahora era el rey del-también vedado- jardín del Club Social ahora que los malvones, jazmines y rosales habían cedido su espacio a los yuyales y a los cardos. Podía, si quería, sentarse toda la tarde en medio de la cancha de bochas o en la de pelota a paleta sin recibir otro reproche que el del viento, inspeccionar la bodega del bar, acostarse sobre el mostrador, abrir los intrigantes aparadores empotrados y comprobar su inalterable contenido de polvo y telarañas. Podía ver como las casas de sus vecinos se resumían entre las malezas y que de los negocios que a diario debía recorrer de la mano de su madre con infortunio de niño, solo quedaban persianas herrumbrosas clausurando su historia, o unas pocas paredes despojadas. El mismísimo almacén de su papá seguía dominando una esquina de ladrillos y sombras piadosamente cerrado.

El Emperador, por melancolía, por humildad, por reconocimiento a su origen, había decidido volver al pueblo y ponerse al frente del campo, pero no había conseguido mantener abierto el almacén. ¿A quién le vendería algo? ¿Qué les vendería, si los que quedaron suelen surtirse con sus pequeños gallineros y sus modestas quintitas? Todavía debían agradecer que tenía suerte de que el dueño de un mercado de Buenos Aires había alquilado la estación del ferrocarril como casa de fin de semana, y a él podían encargarle algunas provisiones. Después, podían esperar que el hombre efectivamente viniera, que el estado de los caminos le permitiera llegar.

La estación de ferrocarril había sido, justamente, una de las fortalezas más inaccesibles para el niño Emperador, con sus rituales de ajetreo, carretillas, horarios, campanazos, y jefes e inspectores uniformados y bigotudos y gruñones, tan poco tolerantes con los muchachos ociosos que solo buscaban divertirse y estorbar el paso. Ahora El Emperador la contemplaba como a otra de sus lamentables conquistas, con opaca expresión. Cada vez que con sus propias manos, como si fuera su casa quitaba los candados y corrían los pesados portones del galpón de cargas de la estación de la estación de su infancia, de aquella de la que el jefe engominado lo sacaba zumbando, lo asaltaba el pensamiento de que verdaderamente se había convertido sin justicia, sin mérito, en el soberano de ese imperio devastado. Y sentía desconsuelo, ninguna jactancia.

El había estudiado, conocido ciudades, otras provincias, otros países pero había regresado al pueblo. También había conocido el egoísmo, la necesidad, la indiferencia, la ambición desmedida de unos, la lucha desesperada de otros, esa fuerza irresistible llamada progreso personal, que empuja a abandonar el nido, a olvidar, a resignar, a esperar nuevas y mejores cosas. Esa fuerza de supervivencia elemental que habla desarticulado la historia de su pueblo, de su mundo, que se había llevado los picados del potrero, las brindis de año nuevo, los bailes de carnaval, la fiesta del 25 de mayo.

Su experiencia le había permitido desentrañar la trampa visceral de la vida, esa visión laberíntica de quienes gustan complicar las cosas demasiado

sencillas. Se había vuelto pragmático y expeditivo, no simplista, descreía de la retórica, estaba más dispuesto a cambiar el mundo con sus manos que a confiar en la promesa de que alguien más lo haría. Y si antes el pueblo era todo su mundo por ignorancia de lo demás, ahora lo era por gusto, por convicción, porque era un hombre libre y lo prefería. Y por eso se le había ocurrido lo de la zorra.

Los niños de su pueblo, el futuro de su pueblo, no eran más que un ramillete de diez o doce, de los cuales dos llevaban su sangre y su apellido. Él se ocupaba de llevarlos a todos, a los diez o doce, hasta la escuela ubicada en un pueblo vecino. A veces, con otro paisano los llevaban a caballo en varios viajes, cuando el camino se embarraba demasiado y no se podía usar la camioneta. Otras veces, los chicos debían caminar en fila india por el terraplén abandonado del ferrocarril, acertar con sus pasos los resacos durmientes en el puente del arroyo para no caer al vacío.

Entonces, El Emperador averiguó, dio con una zorra vieja en una chatarrería, la llevo hasta su garaje y decidió hacerse ferroviario. Amo también, de los rieles oxidados y corroídos que conectaban a su mundo con lo demás. Consiguió poner en marcha la zorra, desmalezó metro a metro todo el recorrido, volvió a clavar como pudo rieles arrancados por manos insensatas que sólo creen en la suerte echada y en los destinos irreversibles. Así conoció y evocó, con cada gota de sudor, la rutina tosca de un tío difunto que había sido catango del ferrocarril, descubrió la dureza de manipular herramientas desmesuradas, enormes, en el frío ultrajante del amanecer y en mediodías implacables, y luego el insospechado placer de desplazarse trepidante por los rieles, desnudo de carrocerías, envuelto en nubes de tierra y pasto volátil que estragaban los ojos y resocaban la garganta.

Pronto, la zorra dejó de ser una opción para los días de lluvia y se convirtió en el transporte habitual de los niños a la escuela. Pero aún resultó ser más que eso, era una solución a la medida del pueblo, cargaba quince pasajeros, se ponía en marcha cuando el pueblo la necesitaba y hasta gastaba menos combustible que la camioneta. Entonces, al Emperador se le ocurrió explotar al

máximo tanta virtud: si conseguía limpiar la vía en la otra dirección, podría llegar con la zorra hasta la cabecera del distrito donde la gente podría trabajar, hacer trámites, ir al secundario, hacer compras, recibir atención médica. El tramo de vía a limpiar era demasiado extenso y la maleza estaba muy crecida porque nadie lo transitaba a pie, no podría hacerlo El Emperador solo, y se convenció de eso después de que con ayuda de los niños y algún viejito ágil y voluntarioso, apenas consiguió limpiar unos pocos kilómetros hasta la ruta.

Durante un desfile del 9 de julio, allá en la cabecera del distrito, interceptó a un concejal que le hablan señalado. No estaba pidiendo ayuda estaba ofreciendo una solución. Muchas veces habían molestado a las autoridades pidiendo un colectivo, pero les habían contestado que ninguna empresa estaba interesada en el servicio: pocos pasajeros y caminos malos, se rompen los coches, decían. Ninguna acción de fomento nada de favorecer que la gente se quede en el pueblo, que vuelvan los que se fueron, nada de poner un colectivo que sea negocio recién dentro de un par de años, nada de invertir a futuro. Entonces El Emperador le dijo al

concejal que él pondría todo, que no molestarían más con ese tema, que sólo requerían que el municipio limpiara las vías.

El concejal primero se admiró y palmeó al Emperador con una calurosa felicitación. Luego, recapacitando, reconciliándose con su antigua alma burocrática, emitió temores sin perder su campechana complicidad, seguros de vida, habilitación del vehículo, libreta sanitaria del conductor, autorización para ocupar esa vía abandonada por el Estado nacional y el provincial. No, no sería fácil, no debía confiarse tanto El Emperador; que ahora estaba casi a punto de sentirse un delincuente o, peor, un delator alguien que le había avisado a la maestra que en su pueblo todos se estaban copiando. Pero, repuesto, le replicó al funcionario que él era la autoridad, que representaba al poder político y que justamente podría conseguir que todo eso fuera más fácil. ¿Hacer una inspección técnica a un pedazo de fierro y cuatro ruedas que circulaban a 20 kilómetros por hora? ¿qué seguro de vida cubría a los niños cuando cruzaban a pie el puente ferroviario sobre el arroyo o se apiñaban sobre las ancas de un caballo para llegar a la escuela?



¿alguien respetaría su derecho a quedarse allí, a hacer de su pueblo un lugar habitable, un mundo propio que no molestaría al de los demás? ¿era preciso que todos se ajustaran al gusto de la mayoría y se fueran a pasar otras penurias amontonados en la ciudad?

El concejal accedió a trocar su preocupación por una sonrisa, se había quedado con lo primero que El Emperador le habla dicho, era cierto que tenía poder, que él era el poder, que él era La Municipalidad. Saboreaba esa idea, la paladeaba constantemente se entusiasmaba con su proyecto. Ahora era su proyecto: estaba frente a un hallazgo

Podrían implantar excursiones, construir un hotel, un paseo de compras vinculado con la zorra, crear un campo recreativo para turistas de todo el mundo, conseguir un crédito para construir el puente

El Emperador preguntó, ¿qué puente? El concejal, embriagado con sus aspiraciones faraónicas, dijo que había que construir un puente en la ruta, sobre la vía, que no sería cuestión de cruzarla así como así. Era cierto que hasta hacía pocos años la cruzaban los trenes de carga, pero no era lo mismo; también era cierto que el funcionario podría considerar la promesa del Emperador de cruzarla a pie empujando la zorra si eso era tanto problema, pero por sobre todas las cosas consideraba que no sería difícil conseguir una decena de millones para el puente cuando su proyecto estuviese bien definido, si bien no habían conseguido un solo peso para poner el colectivo. Y es que esto ahora era un proyecto integral, atraería a los inversores privados que competirían con sus ofertas, era una idea verdaderamente revolucionaria. El concejal anotó el teléfono celular del Emperador y volvió a felicitarlo por su brillante visión comercial antes de ensimismarse en las características que tendría el viaducto que, ya se sabe, nunca se construiría.

Había pasado poco más de un año de eso: era un domingo lluvioso como tantos días anteriores, y el pueblo estaba aislado por el barro. Mientras tomaba unos mates con su esposa, El Emperador de la tristeza y el abandono escuchaba la radio, que decía que los comicios se desarrollaban con normalidad en todo el país. Cuando sonó su celular pensó que el inquilino de la estación lo llamaba

para excusarse porque el estado de los caminos le impedía llegar, pero enseguida reconoció la voz campechana del concejal que no había perdido su número ni olvidado su apellido.

El funcionario le dijo que habían dispuesto un vehículo para que los vecinos pudieran ir a votar pero que el barro había hecho abortar la misión. Le preguntó en tono de camaradería si no se animaba a cargar a los votantes en la zorra y a repechar los pastizales para que pudieran cumplir con su deber cívico.

Perplejo por tamaña ignorancia, ofendido por semejante caradurismo, apenas atinó a responder que eso era imposible, que sólo podrían llegar hasta la ruta. Entonces del otro lado le dijeron -magnífico, vayan nomás, que algunos autos van a esperarlos en el paso a nivel-. Y cortaron.

No quiso tomar una decisión sin consultar a sus vecinos. El viejo Gómez saltó de algarabía y se fue a los tumbos a buscar su libreta. Volvió exhibiendo la boleta del partido, la que desde muchacho había aprendido que debía meter en la urna hasta el día de su muerte, la de siempre, impregnada de nombres ignotos y encabezada por el mismo escudito por más de cincuenta años. Después la dobló y la metió en un bolsillo, porque también había aprendido que no debía mostrarla en la mesa. El viejo y cuatro o cinco vecinos más se reunieron en la estación esperando que El Emperador terminara de colocar la lona para protegerse de la lluvia. Era un emperador pobre y misericordioso que aceptaba la voluntad de sus vecinos con tal de que no lo abandonaran.

El motor a explosión astillo en repentinos pedazos la mañana tranquila, poco después de que las manos callosas del Emperador encajaron las heroicas ruedas con firmeza entre las paralelas de acero.

“Todo Trenes” (La presente historia está basada en hechos reales. Los personajes son ficticios.)

Luego de leer el cuento, los alumnos podrían responder estas preguntas, y quizá alguna otra:

¿Volverías a un pueblo que quedó casi vacío?

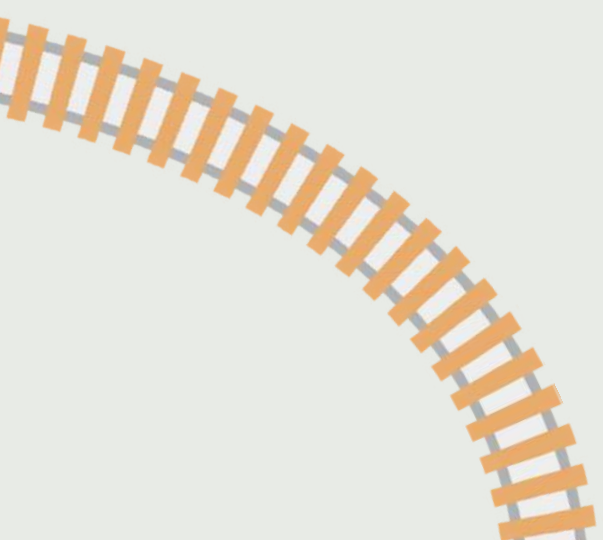
¿Qué harías para darle vida y colaborar con su desarrollo?

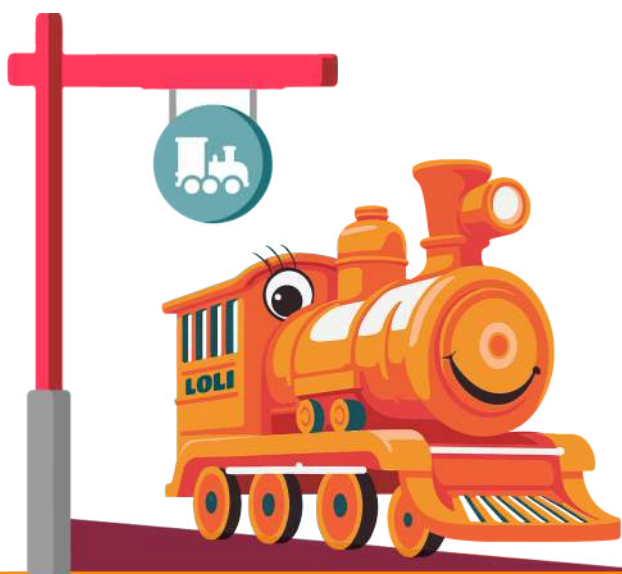
¿Cómo podrían haber colaborado las autoridades con el emperador?

¿Suponés que finalmente se hizo la limpieza de las vías?

¿O a las autoridades sólo les preocupa que la gente vaya a votar?

¿Pensás que esas vías abandonadas pueden servir para algo más importante?





ESTACIÓN 5

Escuchamos canciones

“Ferroviario” fue compuesto por Daniel Salzano, letrista de todas las canciones del álbum, hijo de un ferroviario, al que recuerda cuando cada mes iban a cobrar el sueldo juntos y le hablaba de la “grandeza de la Argentina” que recorrían los trenes.

El Ferroviario, Jairo-Salzano



“A dónde van a morir los trenes?”, se pregunta el autor, en un homenaje a las líneas de ferrocarriles que han muerto porque el gobierno se deshizo de ellas por ser deficitarias, dejando a miles de trabajadores en la calle y a cientos de pueblos del interior aislados.

¿Por qué el tren es un símbolo clave para hablar de la «grandeza de la Argentina» en la letra?

¿Cómo contrasta esa grandeza pasada con la realidad posterior (declive de los ferrocarriles en Argentina)?

¿La canción podría interpretarse como un homenaje a una época perdida o como una crítica al abandono del sistema ferroviario?

¿Qué papel cumplió el ferrocarril en la consolidación del Estado argentino y el modelo agroexportador?

¿Cómo influyó la expansión ferroviaria (impulsada por capitales británicos) en la economía, la urbanización y la integración territorial?

¿De qué manera los trenes contribuyeron a la movilidad social y la formación de identidades regionales?

¿Por qué los ferroviarios fueron uno de los sectores obreros más organizados y combativos del siglo XX? ¿Qué rol jugaron en el surgimiento del sindicalismo argentino (ej.: La Fraternidad, Unión Ferroviaria)? ¿Cómo los afectaron las políticas de privatización y desmantelamiento en los años 90?

Retiro al Norte - La Juntada



¿Cómo crees que influyó el ferrocarril en la construcción de identidades regionales en Argentina, y cómo se refleja esto en la letra de esta canción ?

¿Qué contrastes se pueden observar entre el tren como símbolo de progreso y modernidad, y su rol actual en la sociedad?

¿Cómo se relaciona el abandono de los ferrocarriles en Argentina (especialmente desde la década de 1990) con la sensación de desarraigo que transmite la canción?

¿Qué elementos de la canción sugieren que el desarraigo no es solo territorial, sino también cultural o afectivo?

Si el tren en Argentina fue alguna vez un “país sobre rieles” (como lo describió algún historiador), ¿qué queda de ese país en “Retiro al Norte”? ¿Es una elegía, una denuncia o solo un recuerdo melancólico?



ESTACIÓN 6

Reflexionamos la historia argentina

OTROS RECURSOS PARA TRABAJAR EN CLASES

Esta serie de documentales desarrollados por Pino Solanas hace un relato histórico y abre el debate sobre EL PROCESO, los actores en torno al ferrocarril y su valor como herramienta de transporte y desarrollo.

Capítulo 1 

Capítulo 2 

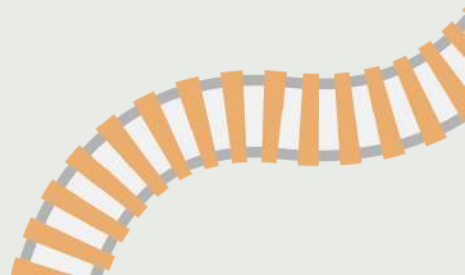
Capítulo 3 

Capítulo 4 

Capítulo 5 

Capítulo 6  Minuto 26:15,
escuchen a Pino

Trocha angosta  (Documental sobre el
Ferrocarril Belgrano)



ACTIVIDAD DIDÁCTICA PARA EL AULA para el VIDEO 1 al 6 de Canal Encuentro

Averiguar la biografía de PINO SOLANAS.

Diferencias entre el concepto de PÚBLICO Y PRIVADO.

¿Cuál es el valor público y patrimonial del ferrocarril según los entrevistados en el video?

¿Qué aspectos de la historia del ferrocarril en argentina pueden ser vinculadas a los momentos políticos y económicos de argentina?

Armar una línea del tiempo con los hitos del surgimiento y el abandono de los principales ramales ferroviarios del país y contextualizado con los hechos políticos y económicos de la argentina.

Analicen las implicancias del transporte en la definición del Modelo económico de un país. ¿Qué impacto tuvo el Plan Larkin en nuestro país? ¿Quién era Larkin y a qué intereses respondía?

Analizamos el rol del gremio en el proceso de destrucción del modelo ferroviario de nuestro país. Tener en cuenta: Pedraza y Sobrero. ¿quiénes son? buscar su biografía y sus discursos para construir parte de esa historia.

Investiguen la actual situación del sistema ferroviario argentino.

ACTIVIDAD DIDÁCTICA PARA EL AULA para el vídeo “Trocha Angosto. El ferrocarril Belgrano”

Analizar la historia y el estado actual del ferrocarril Belgrano. Indicando en cada momento histórico su importancia para el desarrollo social y económico de nuestro país.

Reflexionen la importancia del sistema ferroviario argentino en nuestro actual momento histórico. ¿Que acciones podemos pedir como ciudadanos para garantizar un sistema ferroviario viable y sustentable?



ESTACIÓN 7

Redes ferroviarias en MAPAS

La red ferroviaria en mapas: Si bien hay muchos mapas de la red ferroviaria argentina, lo que pretendemos en estos siguientes es mostrar cada red regional tal como se clasificó luego de la nacionalización de los ferrocarriles en el año 1948.

Ferrocarriles Argentinos se creó como empresa en 1968, pero la denominación de los ferrocarriles tal como se muestra en estos mapas, ya se hizo en los tiempos de la nacionalización.



Bitus, portal Internet

El Ferrocarril Belgrano fue el que agrupó a viejos ferrocarriles provinciales nacionales, ingleses y franceses de trocha angosta (1 metro), y unió a casi todas las provincias del centro y norte del país.





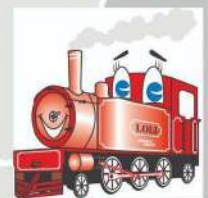
El Ferrocarril Mitre agrupó a varios ferrocarriles ingleses y belgas de trocha ancha (1,676 metros) entre Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero y Tucumán.



es-academic.com, portal Internet



El Ferrocarril San Martín agrupó a un conjunto de ferrocarriles ingleses y estatales de trocha ancha (1,676 metros), uniendo Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, San Luis y San Juan.

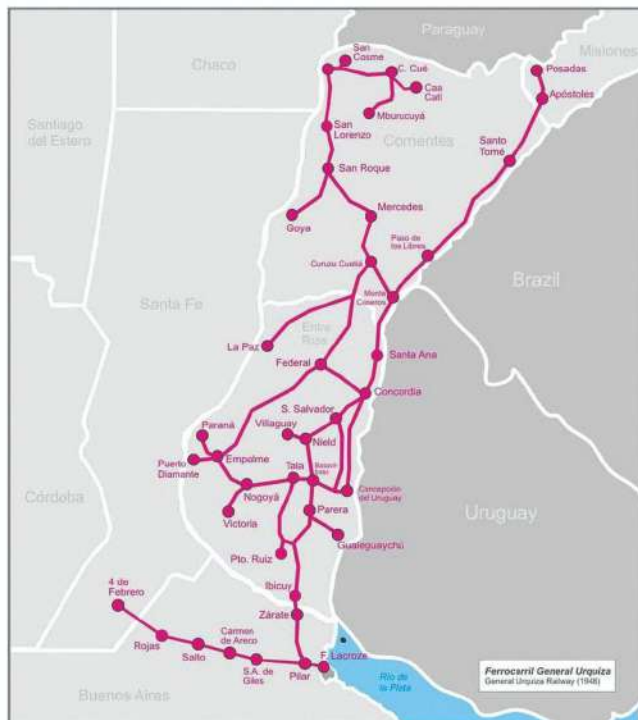


General San Martín Railway
Ferrocarril General San Martín (1948-)

De Trenes y Ferrocarriles Sabemos, portal Internet



Wikipedia



Wikipedia



ESTACIÓN 8

Árbol de problemas

PENSAMOS LA REALIDAD FERROVIARIA

Esta dinámica educativa invita a analizar en términos de un Árbol de Problemas la consigna central que se expresa en el tronco y agregar en el análisis, las que consideren causas o consecuencias del problema en la copa y la raíz. Para eso cuentan con tarjetas que llevan los textos que se detallan a continuación y otras tarjetas en blanco donde pueden agregar palabras, temas o situaciones.

En el tronco del árbol:

El sistema ferroviario en la región es insuficiente, faltan muchos trenes para el transporte de la mercadería y la movilidad de las personas.

Causas:

- .Vías en mal estado, con poco mantenimiento
- .Hay funcionarios que creen que el ferrocarril es cosa del pasado
- .Muchos ramales están abandonados o en mal estado
- .Hay estaciones, silos y galpones ferroviarios sin uso y en mal estado
- .Las locomotoras, los coches y los vagones son insuficientes, y en mal estado

- .No hay proyectos ferroviarios a nivel local o regional
- .No se hicieron ni se hacen inversiones suficientes
- .Muchos técnicos y académicos promueven el achicamiento de la red
- .Gotitas de agua en blanco para que los alumnos escriban sugerencias

Consecuencias:

- .En mi pueblo no hay trenes
- .Muy pocos productores acceden al flete barato
- .Poco confort, velocidad y seguridad para llegar al centro (ej, más accidentes)
- .No hay acceso a una movilidad eficiente como derecho humano
- .El transporte automotor es mayoritario y más contaminante (ej, avenidas y calles muy cargadas de autos particulares)
- .No hay pasajes disponibles en los trenes
- .Los trenes descarrilan
- .Los camioneros no cuentan con el tren como socio
- .Hojitas de árbol para alumnos...

En cada rama del árbol colocar una causa y una consecuencia.

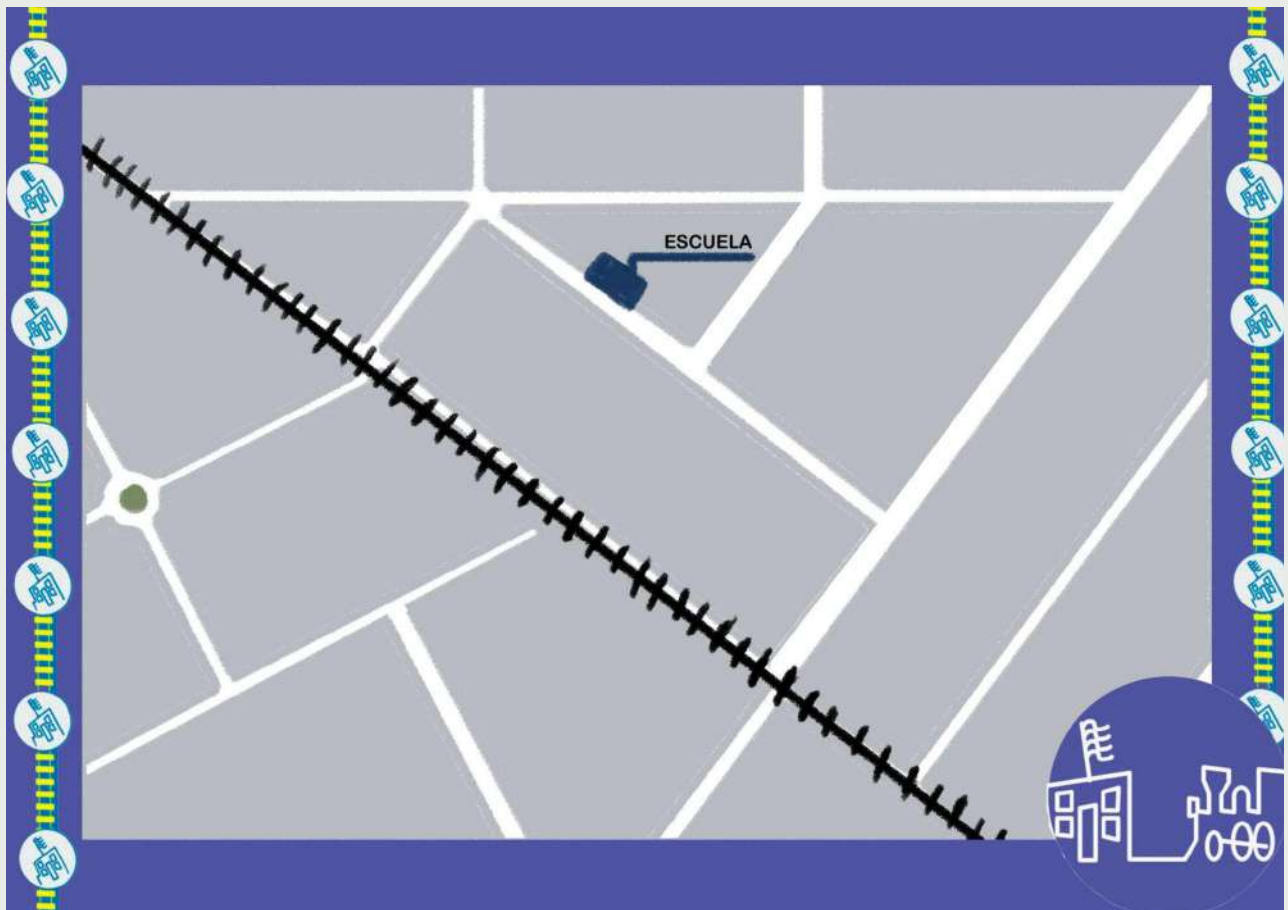
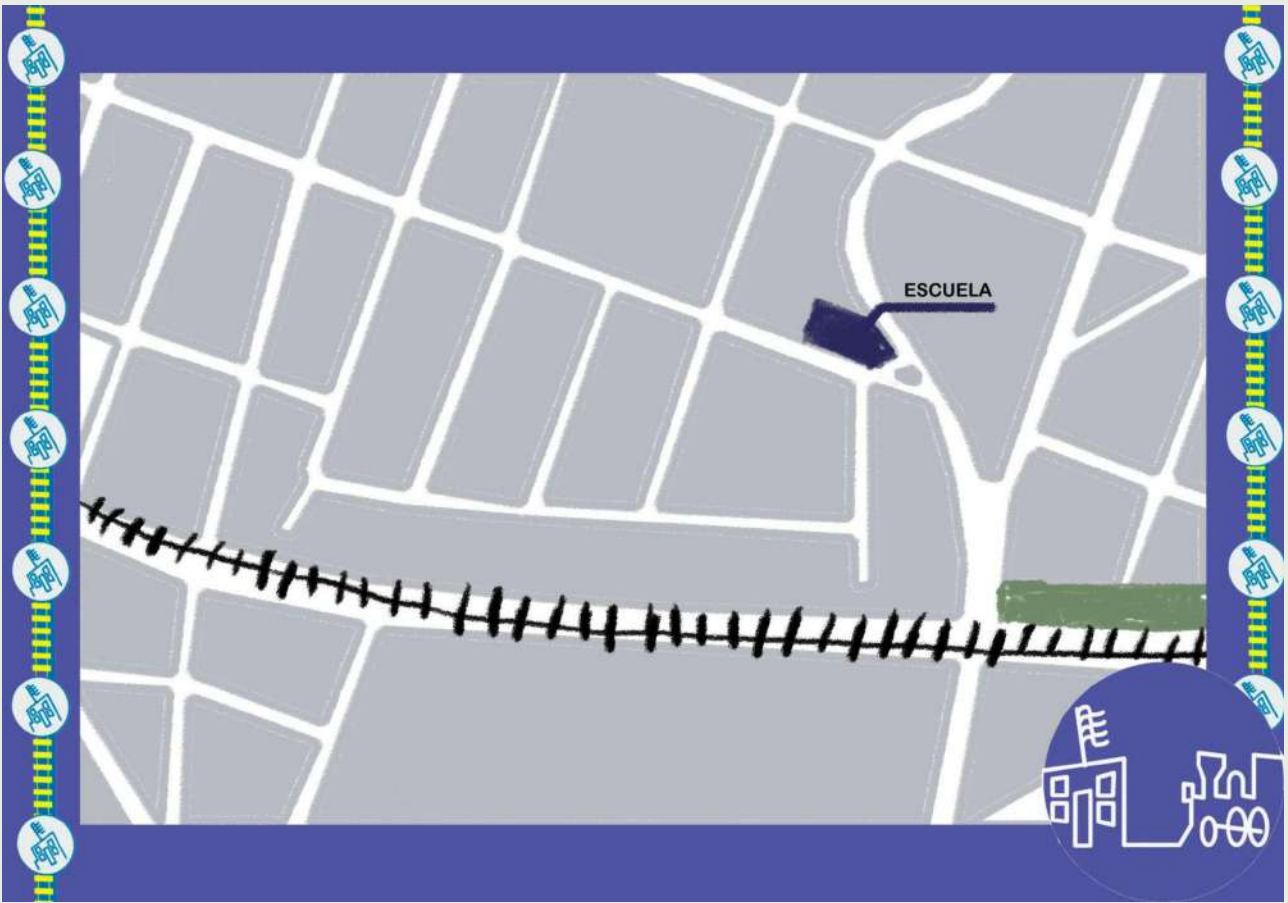




ESTACIÓN 9

Mapas para ubicar las señales

En este juego invitamos a los participantes a identificar en un mapa las necesidades de señales de tránsito, barreras de paso automovilístico, puentes, etc que consideren necesarios para hacer más seguro el tránsito en el entorno escolar. Los niños reciben imágenes de señales, repasamos su significado y su función y en un mapa grupalmente definen qué señales aplicar en ese tramo urbano.





ESTACIÓN 10

Diseñamos vías en la provincia de Córdoba

En este juego proponemos revisar la trama ferroviaria de la provincia en su estado actual, habilitado y el que se encuentra fuera de servicio.

Una vez revisadas y recuperando aprendizajes sobre el territorio provincial: principales ciudades, centros turísticos, parques nacionales, economías regionales, entre otros, te proponemos que, en grupos, diseñen un tendido ferroviario adecuado a las necesidades del territorio, apostando al desarrollo y a el mayor aprovechamiento de las rutas existentes.

Algunas preguntas orientadoras.

¿Qué vías podríamos recuperar?

¿Hay posibles nuevos tendidos que crean necesarios?

¿La trama ferroviaria actual responde al turismo provincial?

¿Qué conexiones podrían hacerse posibles con los ramales principales de la república argentina que están habilitados?

¿Qué servicios proponen para cada tramo (pasajeros, carga o mixto)? ¿Qué frecuencia y en qué volumen les parece adecuado?

Ahora ¡a dibujar!



ESTACIÓN 11

¿Qué dicen los medios periodísticos sobre el ferrocarril en el interior del país?



Turismo

Boom de viajes en tren para el verano: vendieron un pasaje cada 2 segundos y algunos destinos casi se agotaron

En una semana se emitieron 270 mil tickets, la mayoría a Mar del Plata. Los boletos para micros de larga distancia van a un ritmo más lento.

Un servicio agotador para varios destinos clave del país.
Los trenes nuevos tardan el doble que hace 40 años

Son los que reinauguró el ministro Randazzo en el último tiempo. El más lento es el que va a Tucumán: casi 29 horas. Pero todos son más baratos que el micro. Están mejorando las vías.

SUCESOS / TREN DE LAS SIERRAS

El Tren de las Sierras chocó contra un auto en Cosquín: el cuarto este mes

Se trata del cuarto accidente en cuatro semanas. El conductor fue hospitalizado por "traumatismos leves".

Analicemos cada noticia, y aplicando lo que aprendimos y esperamos sobre el ferrocarril, escribamos los titulares que desearíamos leer en 5 años.



Crear una noticia

A modo de cierre de este recorrido que hemos realizado, les proponemos revisar noticias locales que mencionan al ferrocarril, identificar qué problemas se mencionan y si podemos analizar las causas de esos procesos. Las mismas serán actualizadas en cada taller.

Cerramos la actividad escribiendo la noticia que queremos leer en 5 años.

OTROS RECURSOS PARA TRABAJAR EN CLASES

VISITA VIRTUAL: El ferrocarril a través de la historia (España) Desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Google Arts & Culture hay disponible una visita virtual con información de la historia del ferrocarril en el Museo del Ferrocarril de MadridLink.

Para visita



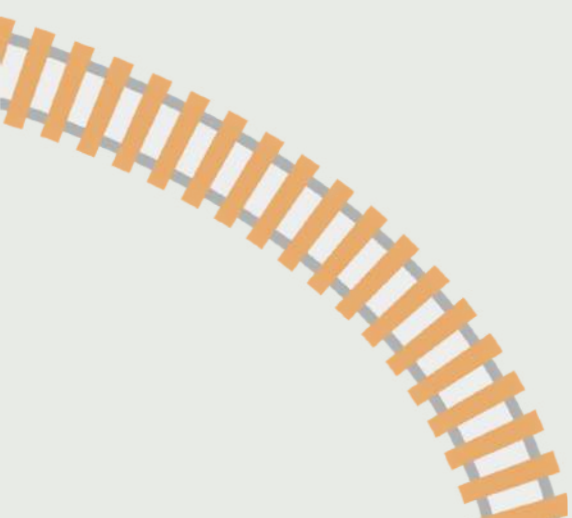
VISITA VIRTUAL: Museo Nacional Ferroviario (Argentina)



OTROS RECURSOS PARA TRABAJAR EN CLASES

Cuidados en una estación de tren: videos educativos. Material educativo de la Agencia Nacional de seguridad Ferroviaria, España 2021. Si vamos de paseo en tren.... Entonces vemos este video!!

Pensado para las escuelas que van a viajar en tren, los días previos proponemos ver alguno de los siguientes videos sobre el cuidado en la estación de tren.



A modo de cierre queremos agradecerles haber hecho el recorrido, aceptar el desafío de conocer y reflexionar sobre TRENES y el sistema ferroviario. Desde Escuelas Amigas del Tren estamos convencidos que este proceso es una oportunidad para pensar un futuro más SUSTENTABLE, más JUSTO y que honre nuestra historia como país!!!

Hasta pronto!

