

Mapeando el `espacio ferroviario´. Los mapas mentales en la estación de Villa Elisa (La Plata)

Mapping the “railway space”: Mind Maps on Villa Elisa Station (La Plata)

Juliana Paula Pistola¹

julianapistola@gmail.com

Resumen. El “espacio ferroviario” se constituye al mismo tiempo en un eje material y simbólico. Para la reconstrucción de éste se aplicó una metodología compuesta por la historia oral y los mapas mentales. Estos últimos se convierten en una herramienta fundamental para una nueva forma de acercamiento al estudio de las representaciones sociales – urbanas del “espacio ferroviario” por parte de los actores urbanos quienes a través de sus prácticas lo significan y le otorgan sentido.

Como producto de ello se obtiene un entrecruzamiento e interrelación entre la semántica (producto de las entrevistas orales) y la gráfica (producto de los dibujos de los mapas mentales), estos permiten comparar el espacio construido y el vivido por los propios actores urbanos, haciéndose visible los saberes espaciales, específicamente, aquellos concentrados en el “espacio ferroviario”.

En el presente trabajo se exponen los resultados obtenidos en la estación de Villa Elisa, uno de los casos de investigación. Dicha estación conforma parte de la periferia noroeste de la ciudad de La Plata. El transporte ferroviario se define como uno de los ejes que comunica las ciudades de La Plata con Buenos Aires a través del servicio de la línea General Roca.

Palabras clave: representaciones, ferrocarril, eje material, eje simbólico, espacio ferroviario

Abstract. The “railway space” is formed as a material and symbolic axis. The methodology applied to construct it comprises oral history and mind maps. The latter have become a fundamental tool to create a new approach for studying urban-social representations of the “railway space” by urban actors who make it meaningful through their practices.

An overlapping and interrelation between semantics and graphics is achieved through oral interviews and mind maps, respectively. Thus, the space built by urban actors can be compared with the space lived by them. This makes their spatial knowledge visible, especially that on the “railway space”.

This communication is aimed at showing the results reported in Villa Elisa station that is located in the northeast outskirts of La Plata city. The railway is one of the principal means of transport communicating La Plata with Buenos Aires through General Roca Company. Villa Elisa is one of the studied cases in the whole research.

Key words: representations, railway, material axis, symbolical axis, railway space

¹ Instituto de Investigación y Política del Ambiente Construido/Facultad de Arquitectura y Urbanismo/Universidad Nacional de La Plata

La presente investigación se enmarca en el estudio de las representaciones sociales urbanas del “espacio ferroviario”. Para su reconstrucción se vinculan y entrecruzan dos metodologías: la historia oral y los mapas mentales, para comprender y comparar analíticamente el espacio construido, con su fuerte presencia material, y el espacio vivido por los actores locales a partir de sus trayectorias de vida, de los usos y prácticas del espacio.

La historia oral, a través de objetivos y problemas de investigación, recurre a la memoria y a la experiencia de los actores sociales en la construcción de una nueva fuente. Estas últimas, son únicas e irrepetibles, porque son el producto de una interacción en un momento y en un lugar concreto. Se construyen a partir de entrevistas, donde fluyen los relatos, los cuales no son narraciones literales de los acontecimientos, sino que están atravesados por las subjetividades, las trayectorias biográficas, las reinterpretaciones de los procesos colectivos, entre otras cuestiones. Asimismo, nos permiten interrogar el pasado desde el hoy, el aquí y el ahora, donde las condiciones actuales de las personas modelan y condicionan toda la experiencia. Es a partir de ese encuentro entre pasado – presente – futuro que se presenta la experiencia vivida como duración. Es decir, como presente concreto con una mirada en el pasado y otra hacia el futuro. Al mismo tiempo, la memoria se encuentra inserta en un contexto sociocultural donde convergen las experiencias individuales y las colectivas.

La segunda metodología propuesta, actúa como subsidiaria de la anterior, debido a que se produce dentro del contexto de las entrevistas. Son los propios actores quienes elaboran los mapas mentales del “espacio ferroviario” produciéndose un entrecruzamiento entre los relatos orales y los gráficos.

En general, la cartografía elaborada sobre el sistema ferroviario, permite observar y analizar la extensión del sistema en todo el territorio, así como la longitud en regiones o ciudades específicas, permitiendo identificar los kilómetros construidos y anexados, los vacíos, las confluencias y congregaciones de las redes, su interconexión, la identificación de estaciones principales e intermedias, las empresas encargadas de la explotación de los servicios, entre las cuestiones fundamentales. En nuestro trabajo, no omitimos estos dispositivos, sino que presentamos la cartografía simbólica, es decir, aquella elaborada por los propios actores, la cual tendrá características diferentes, pero que conforman, definen y delinear el “espacio ferroviario”, al mismo tiempo que se interrelacionan y complementan con la cartografía férrea clásica.

El abordaje de los mapas mentales se ha realizado desde diversas disciplinas como la geografía, la psicología y el urbanismo, las cuales los han incorporado a sus investigaciones de diferentes maneras, pero sin una unidad conceptual. Uno de los iniciadores es K. Lynch quien en su libro *La imagen de la ciudad* (1960), desarrolla una metodología múltiple para el estudio de los mapas mentales en ciudades estadounidenses. Su investigación se focalizó en los aspectos físico-construidos, lo que le permitió elaborar una clasificación y contrastación con la ciudad. Por el otro, P. Gould (1966) quien desde su formación utilizó la técnica de isolíneas para reconstruir los mapas de preferencia residencial comunes entre los habitantes. En la actualidad, se han multiplicado los trabajos, desde las diferentes disciplinas mencionadas que utilizan esta metodología.

Los mapas mentales son representaciones socio-espaciales que se insertan en un contexto histórico y cultural determinado, son producto del mismo así como también del grupo al cual pertenecen los actores, a la información directa e indirecta que estos poseen sobre el lugar, etc. (De Alba, 2004, p 231).

Los mapas proporcionan orden y dotan de un esquema de inteligibilidad. Configuran y significan el espacio. Las formas y sentidos se elaboran de manera progresiva, a través de la acumulación de experiencias, de las relaciones y redes que construyen. Algunas de las funciones de los mapas son proporcionar un marco de referencia ambiental, organizar la experiencia social y cognitiva, influir en la organización del espacio, actuar como dispositivos para la planificación de secuencias de acción, contribuir a generar una sensación de seguridad emocional y significar el espacio. Sin embargo, los mapas no son copias fieles de la realidad: éstos se encuentran atravesados por transformaciones, distorsiones, omisiones y valorizaciones.

Es a través del dibujo de los mapas que se significa gráficamente el territorio. El dibujo permite una libre expresión espontánea de la experiencia vivida del espacio, de sus representaciones sociales y de los imaginarios forjados (Arruda; De Alba, 2007, p. 298). En estos se plasman diferencias de acuerdo a la selección, al grado de importancia, a la valoración de determinados atributos por sobre otros, a la edad, a la destreza manual para dibujar, a la relación y el conocimiento del espacio. Este conjunto de características darán como resultado una serie de “croquis urbanos”.² Estos gráficos son un conjunto estructurado y organizado alrededor de elementos o significaciones centrales que permiten identificar el contenido y formular hipótesis sobre los elementos principales de la representación.

2. Armando Silva plantea la necesidad de una cartografía simbólica la cual debe encargarse del levantamiento de croquis. Establece una distinción entre mapa y croquis, en la primera reconoce un simulacro continuo visual del objeto que se pre-

tende representar, mientras que en el segundo es punteado, en donde hay límites evocativos, difusos ya que interviene la subjetividad, la contingencia, entre otras cuestiones. (Silvia, 2000:66).

En la investigación se analizaron tres estaciones del eje de comunicación Noroeste: M. B. Gonnet, City Bell y Villa Elisa. En esta oportunidad presentamos uno de los tres, correspondiente a la estación de Villa Elisa, y nos concentramos específicamente en el análisis de los mapas mentales realizados por los actores urbanos del lugar.

El ferrocarril, un eje material. La estación de Villa Elisa (La Plata)

El tendido ferroviario estructuró el espacio. Por un lado, creó una linealidad con el trazado de las vías formando un eje – corredor. Asimismo, estableció jerarquías en aquellos lugares nodales en donde se emplazaba una estación generando una organización propia.

Los asentamientos urbano-ferroviarios fueron una derivación de la nueva integración territorial propuesta por el mercado internacional, y por la rigidez e inmovilidad de la infraestructura propia del sistema ferroviario, producto de los materiales y de la necesidad de determinadas extensiones o tramos para su circulación.

Con la federalización de Buenos Aires surge la ciudad de La Plata. En 1882 se promulga la ley que la designa como nueva capital de la provincia de Buenos Aires a Ensenada. Esta ciudad fue concebida en un contexto de innovaciones tecnológicas, y el ferrocarril se delineó como una de éstas, puesto que permitió conectar ambas ciudades en pocas horas.

Previamente a esta fundación, en un sector próximo a la ubicación de la nueva capital, la empresa Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de Ensenada (FCBAPE) se abocó a la construcción de un ramal que unía dichos extremos. Para 1880 el ferrocarril corría desde la Estación Central de Buenos Aires hasta la antigua Estación de Ensenada (actual Centro Cívico). La vía partía desde un punto cercano de la costa, a unos 500 metros al sur de la Plaza de Mayo (entre Av. Alem y Mitre), y avanzaba hacia la Boca del Riachuelo, donde se detuvo por varios años, hasta que la atravesó (1870) y llegó hasta Ensenada (1872) (Schvarzer, 2003, p. 7).

Sin embargo, la unión definitiva entre Buenos Aires y La Plata, estuvo a cargo de la empresa Ferrocarril del Oeste.³ Ésta efectuó la construcción del ramal que unía Ensenada – Tolosa, por medio del cual fueron trasladadas las autoridades en el día de la inauguración de la capital provincial.

La comunicación era ineficaz, debido a que se circulaba a través de Ensenada, y ese sector presentaba condiciones naturales desfavorables. Se le sumaba el prolongado itinerario con una duración aproximada de tres horas. El tren partía a las 10 desde la Estación Central, llegaba 12.30 a Ensenada, luego se debía tomar el convoy de empalme que arribaba a la Estación La Plata (Tolosa) para realizar un trasbordo al tren Decauville que llegaba al centro de la ciudad. (De Paula, 1987, p. 347). Por estos motivos, se construyó el Empalme Pereyra (actual Villa Elisa). En 1884 se inauguró el tramo que une Pereyra – Tolosa, en reemplazo del itinerario Pereyra – Punta Lara – Ensenada - Tolosa. Con estas nuevas conexiones, se incorporaron estaciones, se mejoraron las existentes y se tendieron nuevos rieles, los cuales llegaban a zonas cuyo tráfico potencial todavía era inexistente (López, 1991, p. 74). Esta situación estaba asociada a la vinculación entre capitales y a la política de concesiones ilimitadas para la construcción y prolongación de diversos ramales. [Imagen 1]

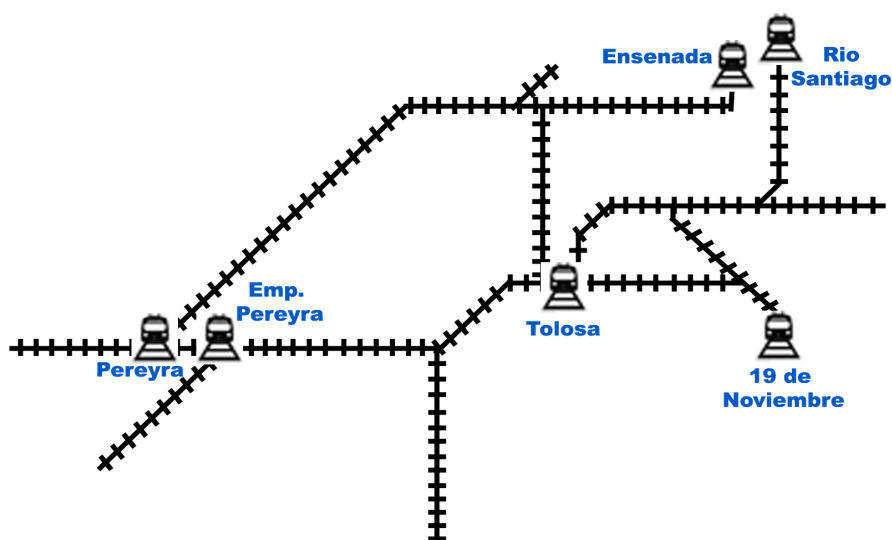


Imagen 1. Evolución del tramo 1890. Fuente: Elaboración propia en base a diversas fuentes.

³ Esta empresa se encargó del tendido de las primeras vías en Buenos Aires, en 1857.

Es sobre este eje Buenos Aires – La Plata donde focalizamos el estudio para el presente artículo. Éste conforma el tentáculo de crecimiento de la periferia noroeste de la ciudad de La Plata. La estación de Villa Elisa se ubica a 13 km del casco urbano de la última. Ésta tiene una intensa vinculación con ambas ciudades capitales, primero a través del ferrocarril, luego por los caminos Belgrano y Centenario; y por último, con la autopista. [Imagen n° 2] De este modo, el área se encuentra asociada a diferentes modalidades de transporte que se fueron incorporando con el tiempo. Dos se desempeñaron como ejes estructurantes en la organización del crecimiento y distribución de la traza, como es la intensificación de la direccionalidad: primero, las vías férreas a partir del trazado de los ramales como brazos comunicantes a nivel urbano y suburbano; segundo, los Caminos Centenario y Belgrano como vías, que a partir de mejoras, fueron dando fluidez en los movimientos tanto a través del transporte público automotor de pasajeros como de los vehículos particulares; y tercero, la autopista, que define nuevas velocidades y formas de urbanización. Todos estos ejes refuerzan la ocupación del tentáculo Noroeste de la ciudad de La Plata y marcan la multimodalidad propia de la actualidad.

El “espacio ferroviario”

El territorio estructurado a partir del trazado del ferrocarril puede definirse como un espacio-red de conexión con una fuerte linealidad dada por las vías que establecen un eje-corredor. En esta linealidad, hay áreas que se destacan por algún tipo de ventajas comparativas, y establecen jerarquías en el trazado, definiendo los nodos de la red. También hay áreas intersticiales que actúan como espacios de tránsito y

conexión entre nodos dentro de dicha red. La configuración de una red sobre el espacio está definida por la propiedad de continuidad donde son los tiempos de acceso los que van aumentando de acuerdo a la distancia entre los nodos (Cutierrez Puebla, 1998, p.70)

La implantación de la infraestructura ferroviaria fue configurando una manera particular de organización y distribución espacial tanto como consecuencia de la inmovilidad y rigidez de los materiales como por las necesidades técnicas de distribución de éstos en el terreno. Los trenes a vapor necesitaban la instalación de estaciones intermedias en tramos entre los 20 y los 30 kilómetros para abastecerse y continuar su marcha. Esta situación afirmó el rol urbanizador del ferrocarril y permitió el establecimiento de asentamientos en los entornos de las estaciones, algunos de los cuales se convirtieron, con el tiempo, en ciudades cabeceras, acompañados por el desarrollo técnico-económico desde su instalación con actividades logísticas generadoras de nuevas formas de trabajo. Asimismo, la implantación conllevó la modificación del espacio físico-natural a través de la nivelación de los terrenos, el aterraplanado para el tendido de las vías, los viaductos, los túneles, los edificios, las playas de maniobras, las propias estaciones, entre otras (Roccatagliata, 1987, p.15).

Es así que el sistema desarrolló un ordenamiento territorial a diferentes escalas. En la dimensión nacional actuó como un elemento conectivo y de red entre diferentes espacios productivos. En la regional se constituyó en productor de nuevos núcleos poblacionales, los cuales se dieron en las estaciones, en los cruces o en áreas con instalaciones importantes. Por último, a escala urbana orientó la trama, los espacios y los ejes de crecimiento. En el caso de nuestro país, el trazado fortaleció el sistema urbanizador preexistente, utilizando antiguos caminos que vinculaban las regiones productivas, dando lugar al crecimiento diferencial

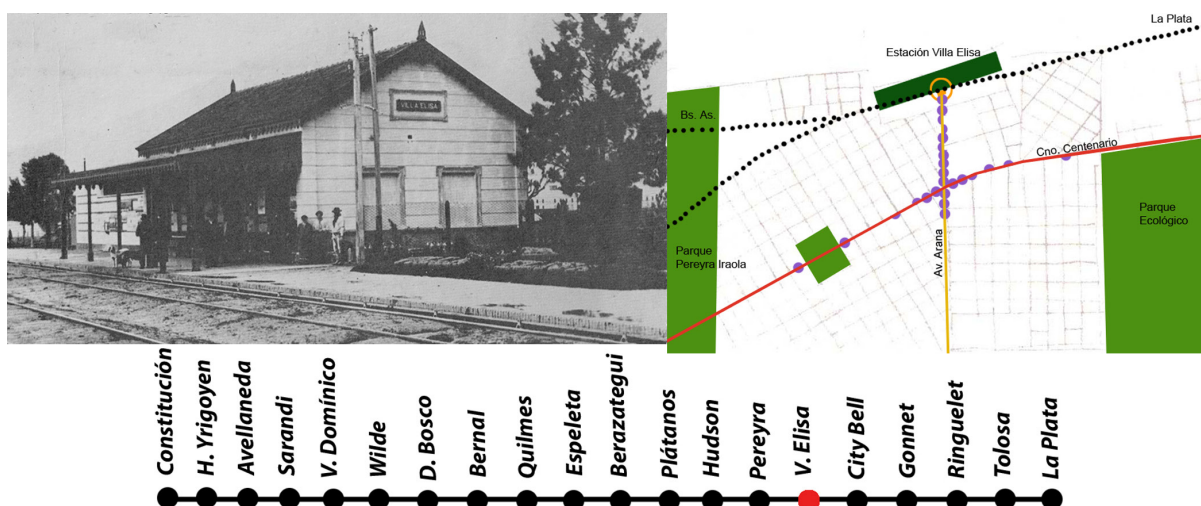


Imagen 2. Eje noroeste de La Plata. Estación de Villa Elisa . Fuente: Elaboración propia

de poblados, a partir de líneas radiales desde ciudades regionales.

Dentro de este contexto, lentamente las estaciones se convirtieron en polos atractores, en elementos de prestigio y de modernidad para las ciudades, se establecieron como nodos urbanos generadores de centralidad. En sus entornos se congregaron los equipamientos para la distribución y el intercambio, los hoteles y los espacios comerciales, transformando incluso la percepción social. Posteriormente, con el crecimiento de las urbes, dichas estaciones quedaron encerradas y generaron una relación compleja, debido a que sus emplazamientos compartimentaron y desarticulaban morfológica y funcionalmente el tejido urbano, privilegiando algunas áreas y segregando otras. En muchos casos, las estaciones actuaron como barreras para la expansión urbana. En este entramado, los rieles operaron como guías que señalaron las direcciones y las áreas de expansión.

El conjunto de edificios ferroviarios varían según el lugar y la magnitud del emplazamiento. Esta situación responde a la demanda original del número de pasajeros y del transporte de carga, que definen las dimensiones del establecimiento, la cantidad de coches y el plantel de personal para satisfacer las demandas tendientes a lograr el más óptimo funcionamiento del sistema ferroviario. A pesar de la amplia variedad de expresiones constructivas y estilísticas, las estaciones se constituyeron en puntos de referencia socio-cultural en todo el territorio.

De este modo, entendemos por “espacio ferroviario” al conjunto de componentes necesarios para el funcionamiento del ferrocarril y la interrelación con los usuarios, así como los predios donde se instala la infraestructura correspondiente para este tipo de transporte. Este “espacio ferroviario” resulta una pieza moderna de circulación distribuida en diferentes puntos del país, pero tangible dentro de la urbe actual, con las dificultades y condicionantes que provoca. Dicho espacio restituye y visibiliza el espesor histórico y cultural, es la huella, con posteriores intervenciones, que nos retrotrae al origen social e histórico del objeto de transporte. Sin importar la ubicación espacial, estos espacios comparten la regularidad y sus características fundamentales. Sin embargo, existen en cambio variaciones en cuanto al tamaño (monumentalidad) o en la cantidad de sus componentes, los cuales definen la jerarquía dentro de la red.

Este espacio con fuerte presencia material y simbólica a través del tiempo se entrecruza con la vida diaria de las diferentes personas que habitan o circulan por él y sus entornos. Así, se producen las rememoraciones que recrean un espacio y un tiempo específico distinto a las sociedades que actualmente lo albergan, que por otro lado, acompaña y se entrecruza con el tiempo y las vidas personales de los actores so-

ciales, pues su presencia los antecede, pero es significativo y resignificado históricamente.

Los límites materiales entre la urbe y el “espacio ferroviario” resultan cada vez más difusos, en cuanto a la cercanía, integración y conflictos, mientras que la sociabilización entre éstos y los actores locales urbanos están marcadas por las diferentes formas de relaciones idealizadas y reales.

Componentes del “espacio ferroviario”

Al interior del “espacio ferroviario”, podemos establecer una clasificación del conjunto de edificios que se repiten en el territorio. Estos componentes se pueden dividir en tres grupos: edificio de pasajeros, de servicio y apoyo, y complementarios (Ferrari, 2007, p. 170).

El componente edificio de pasajeros aglutina las funciones relativas al transporte de individuos con la venta de boletos y el área correspondiente a la espera del servicio, junto con aquellos elementos necesarios para el funcionamiento de éstos. En éste se establece el vínculo entre el servicio y los usuarios. Conforman las estructuras más características del sistema; así encontramos al edificio de pasajeros propiamente dicho, el refugio y, en algunos casos como los de las estaciones intermedias, la casa del jefe de estación, lo que le otorga un carácter de control y de establecimiento del personal, dando lugar al binomio estación-vivienda (Ferrari, 2007, p. 192).

Los componentes complementarios están formados por aquéllos que hacen al funcionamiento del sistema, y a las actividades comerciales. De este modo, encontramos las cabinas de señales, los depósitos de encomiendas y de cargas, los talleres, diversidad de casillas (guarda vía, báscula, encargados de combustible, desvío de cruces, cambista, caminero, entre otros).

Por último, los componentes o instalaciones de servicio y apoyo, como la palabra lo dice otorgan un apoyo al propio sistema. Estos incluyen puentes para el cruce, carteles indicadores de las estaciones, aljibes, tanques de agua, surtidores de agua, alcantarillados, drenajes, túneles, entre otros.

Algunos de los componentes descriptos han pasado al desuso, han desaparecido, han sido modificados o han adquirido nuevas funcionalidades a partir de las actuales demandas de los usuarios. Las modificaciones se presentan, fundamentalmente, en aquellos componentes que hacen al edificio de pasajeros y a los complementarios, mediante nuevas distribuciones internas, nuevas funciones en las habitaciones y nuevos accesos. Las nuevas funcionalidades aglutinan a las áreas comerciales, que satis-

facen necesidades cotidianas como kioscos, puestos de revistas, bares y remiserías.

A ctualmente surge un nuevo componente: el de la seguridad, que hace al servicio del usuario pero no al sistema propiamente dicho. Se hace tangible a través de garitas de vigilancia, que ocupan un lugar dentro del espacio de la estación e incorporan el personal correspondiente. Esta situación es reforzada con el cercado perimetral de las estaciones, para que los prestadores del servicio controlen la evasión de los boletos.

N uestro caso en estudio - Villa Elisa - es una estación intermedia y la disposición de los componentes del edificio de pasajeros se ubica de manera paralela a las vías, reforzando así la linealidad del eje de transporte, como puede observarse en la imagen n° 3. El “espacio ferroviario”, en la actualidad, se encuentra delimitado por la Calle de Circunvalación y Sáenz Peña, que corren paralelas a las vías, y las calles 415 bis y 422 A que cortan de manera perpendicular para darle continuidad a las vías. Existe un solo paso a nivel habilitado sobre la calle 415 bis, que permite acceder a la subida de la autopista, a otros sectores del barrio, a tierras vacantes y a aquellas dedicadas a la horticultura. [Imagen 3]

un proceso de selección y diseño de las entrevistas, que involucró el tipo y el modo de realizarlas. Se optó por las semi-estructuradas, puesto que la “narrativa conversacional” (Grele, 1991, p. 44) generada a partir del diálogo entre el entrevistador y el entrevistado, en un clima de empatía, permite obtener mayor riqueza de información. El diálogo fue guiado por el investigador a partir de tres bloques temáticos que incluyeron los aspectos personales, los aspectos barriales y el “espacio ferroviario”. La totalidad de las entrevistas fue grabada, para lograr una mayor concentración de los dos involucrados, y así poder repreguntar, intervenir, y dialogar con mayor fluidez.

L a muestra se definió a partir de una serie de variables que presentaban diferentes grados de importancia:

1. **Lugar de residencia:** implicó que los entrevistados residieran en las cercanías de la estación. Esta distancia los ubica a todos ellos en el área central de sus respectivos barrios, y con una vinculación con el “espacio ferroviario”.

2. **Tiempo de residencia:** Residencia prolongada en cada uno de los barrios. Todas las personas, en líneas generales, superaron los cuarenta años de instalación. Esto permitió incorporar la variable temporal a

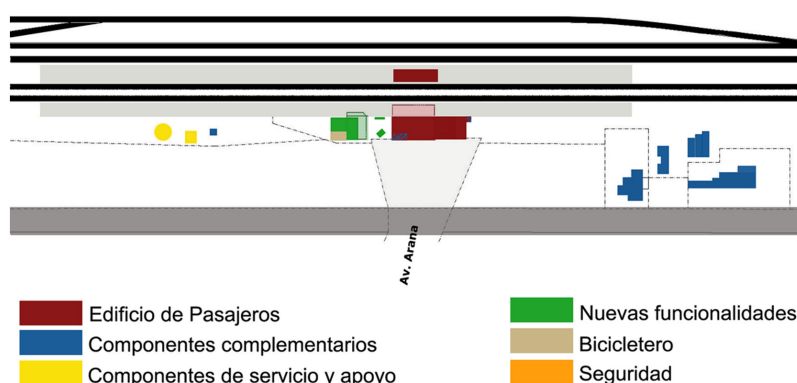


Imagen 3. Componentes del sistema. Estación de Villa Elisa. Fuente: Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE). Elaboración Propia.

La metodología en el caso de estudio

C omo se explicó previamente, la metodología se compone de dos partes: los mapas mentales y la historia oral. En este sentido, para la construcción de las fuentes orales se tuvieron en cuenta tres instancias: la selección de los entrevistados, la recolección de los testimonios y el tratamiento de los mismos. El trabajo comenzó en el gabinete, con el acercamiento al material bibliográfico para el conocimiento de la temática y de las formas de abordaje. Luego, se realizó

la espacial.

3. **Usuarios:** Significa que hayan utilizado o continúen utilizando actualmente el servicio ferroviario. Esta relación condicionó la percepción respecto a este medio de transporte, los motivos del uso y el abandono en caso de haberse producido.

4. **Sexo:** No fue una variable que condicionó la muestra, la distinción entre masculino y femenino no es significativa, ya que ambos sexos son constructores del espacio.

5 Se realizó el relevamiento de la estación y de su entorno mediano e inmediato, asimismo se llevó a cabo un relevamiento desde el propio ferrocarril, bajando en las

diferentes estaciones del tramo La Plata – Constitución

A partir del establecimiento de las variables de selección y de la organización del guión, se pasó al trabajo de campo.⁵ La selección de los entrevistados se realizó a través de la técnica “bola de nieve”. En primer término, se realizó un acercamiento a espacios de participación barrial (bibliotecas populares, sociedades de fomento, iglesia, entre otras) para identificar a aquellas personas que cumplieran con las variables establecidas. Estos contactos iniciales permitieron establecer redes para ir sumando progresivamente potenciales entrevistados.

Posteriormente, en el gabinete se realizó el análisis particularizado de cada uno de los mapas para luego interrelacionarlos y reconstruir elementos compartidos, divergencias y particularidades. Por cada uno de los entrevistados se elaboró una ficha particular en la que se unieron los datos personales, el permiso legal para el uso de la entrevista y del dibujo, la transcripción de la misma y el gráfico del mapa mental correspondiente. De esta manera, se fue conformando la base de datos de los entrevistados y el conjunto del material necesario para llevar a cabo la investigación.

El procesamiento y el análisis de las fuentes construidas se realizó a través del programa ATLAS.ti 5.0 (herramienta para la investigación cualitativa), el cual permitió organizar, seleccionar, clasificar y filtrar la información surgida de las entrevistas y de las imágenes producto de los mapas mentales. A partir de la codificación establecida se construyeron redes de relaciones entre las categorías.

A partir del proceso expuesto, podemos observar cómo las entrevistas atraviesan por diferentes tamices que abarcan, primero, las resignificaciones que hacen los propios entrevistados en su presente; segundo, la presencia del entrevistador que actúa como un condicionante y un conductor temático; y tercero, la transcripción que este último realiza, en la que incluye percepciones, anotaciones de la situación generada, reinterpretaciones de expresiones de los testimoniantes y nuevos condicionamientos, para así, continuar con el análisis. Cada uno de estos momentos debe tenerse en cuenta en el análisis concreto, pero como tales ayudan en el proceso y en el progreso de la investigación.

En Villa Elisa se hicieron un total de 12 entrevistas, con un predominio de mujeres (60%). Los entrevistados residen en un radio de cinco a ocho cuadras de la estación, lo que los ubica en las áreas céntricas y en el primer sector de ocupación del barrio. Las edades incluyen a personas que abarcan un rango de 31 años, todos adultos en edad activa e inactiva, en la mayoría de los casos superan los 40 años de residencia en el lugar, ya sea porque nacieron allí o porque se mudaron a temprana edad. Hasta la adultez todos utilizaron el ferrocarril; sin embargo, en la actualidad, sólo lo hace el 50 % y ello de manera esporádica.

Los mapas mentales y sus categorías de análisis

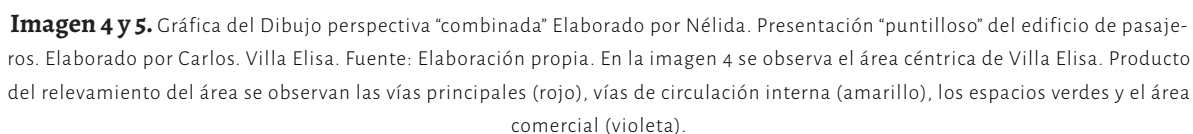
La segunda instancia de la entrevista correspondió a la elaboración de los mapas mentales por parte de los entrevistados. Se les presentó una consigna uniforme: graficar lo que ellos consideraban y definían por “espacio ferroviario”. En la construcción no hubo limitaciones en cuanto al tamaño del dibujo, ni en cuanto a los elementos para la concreción. Solamente se le ofrecía a cada uno de ellos hojas, lápices, fibras y lapiceras de colores a su elección. Tampoco se estableció una condicionante temporal para elaborarlos. Sin embargo, fueron realizados una vez finalizada la entrevista, porque de esta manera tenían presente lo que habían estado expresando y rememorando hasta el momento con relación al entorno y a la estación, lo cual les facilitaba plasmarlo en el papel. También fueron grabados, produciéndose así un entrecruzamiento entre lo “dicho” a través de la oralidad y lo “hecho” mediante el gráfico en el papel.

El trabajo implicó un análisis particularizado e independiente de los mapas y de las entrevistas por cada uno de los actores entrevistados, un entrecruzamiento por estación y la interrelación conjunta e integrada de la totalidad de la muestra (se suman las estaciones de M. Gonnet y City Bell). Como resultado, se dispuso una categorización basada en 1) gráfica del dibujo; 2) elementos del entorno, y 3) componentes del sistema ferroviario, cada una con sus respectivas subdivisiones.

1. Gráfica del dibujo: hace referencia al modo y la selección de los elementos que constituyen el mapa. Como características generales podemos observar la auto-percepción de los entrevistados como carentes de habilidades para elaborarlos, el comienzo de los gráficos por la traza de las vías como un elemento estructurador y organizador del espacio y la inclusión de una toponimia. Algunas de las expresiones que sintetizan esta circunstancia fueron: “...¡pero yo no sé dibujar!...”, “...¡soy malísimo!...”, “...soy un bolazo haciendo esto!...”, “...¡uy que feo!...”. Para revertir esta situación inicial, se explicó que los resultados obtenidos no serían evaluados sino que eran primordiales para llevar a cabo el análisis y completar de este modo aquello relatado en sus entrevistas. Esto produjo alivio, soltura y la aceptación de todos los entrevistados para concretar el dibujo.

Esta categoría puede subdividirse en cuatro:

1.1. Perspectiva/vista: comprende la elección desde donde se elabora el dibujo. Pueden reconocerse tres formas: vista aérea, vista en superficie y vista combinada o híbrida. La primera involucra una perspectiva aérea o de vuelo de pájaro, dando lugar a una mirada más totalizadora y panorámica; la segun-



jefe para los hijos...Acá pieza del jefe la ventana a la vía y listo. Ahora acá galpón, cocina todo venía acá, ahí divisiones galpón, lavadero y la cocina. Después el patio...

1.3. Recorte: delimitación del espacio seleccionado para elaborar los mapas. De acuerdo al grado de zoom por el que optaron se definieron tres recortes. El micro-espacio, se reduce al área en donde se ubican los componentes del edificio de pasajeros; el macro-espacio se amplía el área incluyendo todos los componentes ferroviarios; y por último, la relación estación/barrio, la cual es la más abarcadora estableciendo una relación entre ambos, incluyendo al barrio como un elemento más. En el conjunto de la muestra de Villa Elisa predominó el macro-espacio (80%) y no se realizó ninguno que remita al micro-espacio. [Imagen nº 6].

2. Elementos del entorno: se encuentran asociados a la categoría "recorte" correspondiente a la gráfica del dibujo, puesto que incluyen la relación con el entorno barrial. Ésta contiene a las vías de circulación (primaria y secundaria), los espacios verdes y de esparcimiento, los referentes barriales y el propio hogar, como también la relación de la estación propia con otras estaciones a partir del establecimiento de los destinos de las vías, tanto en sus puntos finales como en los intermedios. En el cuadro nº 1 observamos que de los elementos identificados, predomina la Av. Arana (circulación barrial), ésta atraviesa toda el área céntrica desde la estación hasta cortar de manera perpendicular al Camino Centenario, y actúa como un eje-guía directo a la estación. Esta última carece de contacto directo con dicho Camino debido a que el trazado de las vías se encuentra desplazado al interior del barrio.

36

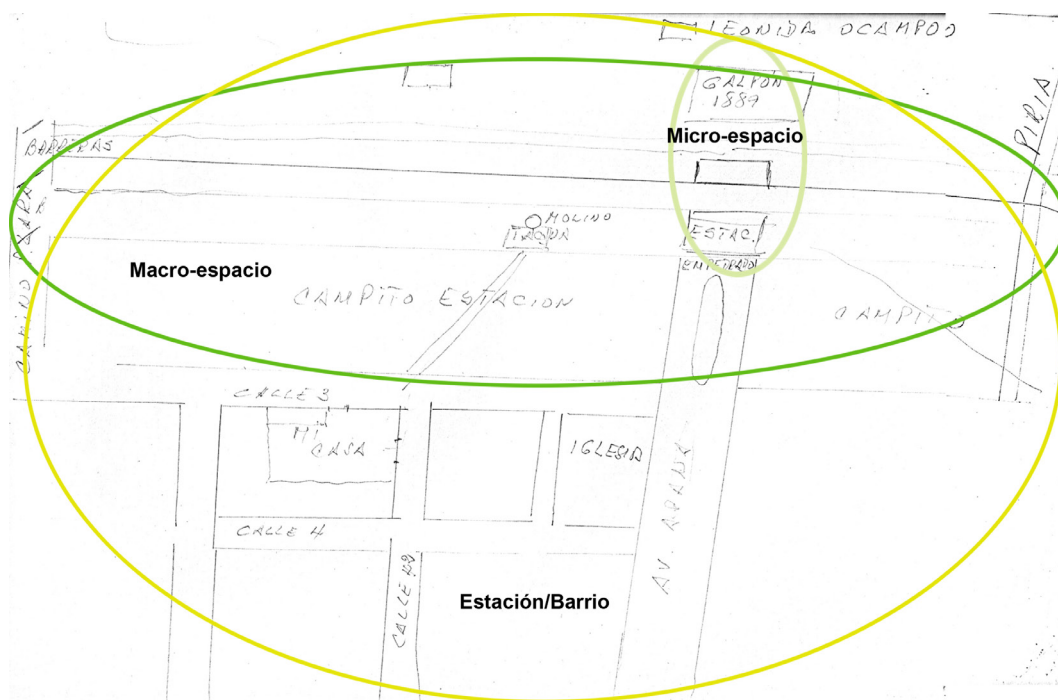


Imagen 6. Gráfica del dibujo. Recorte. Elaborado por Teresita. Estación Villa Elisa.

Dirección de vías	Hogares	Vías de circulación		Predio		Ref. Barriales
		C. Centenario	C. barriales	FOECYT	YPF	
18%	18%	-	45%	27%	27%	18%

Cuadro 1. Elementos del entorno. Estación Villa Elisa. Fuente: Elaboración Propia

En la estación de Villa Elisa se presentan dos particularidades con respecto a los terrenos: la edificación y la instalación de los edificios de departamentos de Federación de Obreros y Empleados de Correos y Telecomunicaciones (FOECYT) y la planta de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), los cuales no responden al sistema. Estos son nuevos ocupantes-propietarios que han redefinido y reducido las dimensiones del espacio; el primero fue construido por el Banco Hipotecario Nacional entre 1973–1976 en forma lineal sobre las tierras que no afectaban el tráfico ferroviario, constituyéndose en un espacio de transición entre los terrenos pertenecientes al ferrocarril y el resto de la trama urbana. El segundo corresponde a YPF que, en primera instancia (1971), arrendó un predio de forma rectangular (38.240 m²) sobre el vértice noreste del cuadro de la estación, donde procedió a la construcción de instalaciones fijas para el funcionamiento de la planta de descarga y bombeo de petróleo. Posteriormente, en una segunda instancia (1981), compró una fracción de dichos terrenos (16.000 m²).

De este modo, la dimensión temporal tiene una fuerte presencia porque algunos de los entrevistados diferenciaron el corte histórico con la inclusión o no de estas construcciones. Por ejemplo, en su mapa (imagen n° 6) Teresita define al área donde actualmente están los departamentos como el “campito de la estación” y amplía diciendo:

... Éste era el camino del campito, acá estaba la manzana nuestra. Ésta es la calle 42 la nuestra, y ésta es calle 3, ésta es la nomenclatura de ahora... Nosotros salíamos de acá de casa cruzábamos el campito a la estación, ahora están las torres...

3. Componentes del sistema ferroviario: de acuerdo a la clasificación detallada previamente, cada uno de éstos fue desglosado según el grado de reconocimiento, es decir, el mayor o menor nivel de identificación de elementos al interior de cada categoría. Esto permitió observar cuál de todos los componentes del sistema ferroviario era implantado con mayor facilidad y qué ubicación se le otorgaba dentro del “espacio ferroviario”, la familiaridad de los entrevistados con dicho espacio y sus transformaciones. En el caso de Villa Elisa, el edificio de pasajeros fue el que predominó, siendo señalado por el 100% de la muestra. Ello permite inferir que la presencia de este conjunto lo define como tal, debido a que allí se concentran todas las actividades que hacen al servicio de los usuarios y con los cuales ellos tienen contacto. Asimismo, este componente es visible diariamente desde diferentes puntos de sus entornos barriales, por lo que el uso del servicio específico no es indispensable para su reconocimiento.

La casa del jefe de estación tuvo alto grado de referencia, porque entre los entrevistados hubo personas que vivieron allí, amigos y familiares que pudieron frecuentar el interior de la vivienda. El refugio también tuvo una fuerte presencia en este conjunto, tanto por la repetición de casos como por la forma de representarlo o de referirse a él de manera oral.

En cuanto a los componentes de apoyo y servicio, prevalecieron los que hacen al servicio del agua:

... tenía dos tomas de agua. Ésta de la encomienda acá más o menos. Y otra toma acá, ésas eran con mangueras, se abría una llave grande y se ponía adentro de la máquina una manga de lona, se arrollaba y se guardaba, se llenaba en 10 minutos. El tanque debe medir unos 30 metros era grande... (Carlos).

Uno de los elementos característico del sistema férreo es la señalización a partir de la cartelería indicadora del nombre de la estación a ambos lados de las vías, en donde se detiene la formación en su recorrido. Sin embargo, a la hora de dibujar el mismo fue representado en un reducido número de mapas. Esto puede estar en vinculación con la perspectiva seleccionada para elaborar los mapas, porque es necesario el dibujo del frente de la estación para ubicar la cartelería con mayor facilidad.

Por último, los complementarios: en ellos se conjugaba la dimensión temporal a través de “lo que había”/ “lo que hay” y “el antes”/ “el ahora”. Actualmente varios de ellos ya no están presentes de manera material pero continúan en la memoria de los entrevistados, como por ejemplo el galpón (depósito de carga) y el corral. Ambos desmantelados, dejando como resultado en el caso del galpón, ubicado en la parte posterior del refugio, un extenso terreno vacío que permite observar la calle paralela que corre tras él así como el conjunto de vías secundarias. En las proximidades del área correspondiente al corral, se desarrollan nuevas actividades recreativas.

En general, la sala de encomiendas fue relacionada con las nuevas actividades que actualmente alberga. En el caso de Villa Elisa este edificio o espacio se encuentra ocupado por actividades comerciales de uso diario, las cuales desdibujan su verdadera fisonomía al tener nuevas cartelerías, toldos y colores. Esta situación lleva a que los entrevistados los señalen en esa relación del “antes” – “ahora”, provocando en varios casos el desdibujo de su actividad original consistente en el recibo y despacho de bultos para adoptar la función de negocios de venta de productos diarios. Como sala de de encomiendas es reconocida sólo por el 55%, sin embargo a partir de la toponimia puede observarse que se referencia a las nuevas funcionalidades. (Cuadro nº 2)

Otro de los elementos complementarios es la cabina de señales, ubicada luego del paso a nivel. Es decir, la distancia con respecto al edifi-

cio de pasajeros remite al macro-espacio de la estación lo cual llevó a que sólo el 18% la dibujara. La cabina de señales al igual que el refugio, no presenta ningún grado de precisión pero esto no se debe solamente a la sencillez del mismo, sino al desconocimiento de las actividades y a la distribución u organización interna, por lo cual sólo es reconocible de manera exterior.

También aparecieron representadas el conjunto de casillas pertenecientes al personal de mantenimiento de las vías donde vivía el capataz de la cuadrilla junto con algunos de los empleados, y se reservaba un espacio para la maquinaria necesaria para cumplimentar dicha actividad. En la actualidad, este espacio se encuentra ocupado por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

Las casillas fueron realizadas por el 36% de los entrevistados a modo de bloque, ya sea desde una perspectiva aérea o en superficie. Sin embargo, lo que cabe señalar es que todos ellos indicaron la pluralidad y categorías de estas según el uso (depósito de materiales) o las personas que las utilizaban (jerarquía del personal ferroviario)

C. Edif. de Pasajeros	Edif. de pasajeros	Refugio	Casa del jefe		
	100%	81%	82%		
C. de apoyo y servicio	Surtidores de agua	Tanque de agua	Señalizaciones	Molib-no de viento	
	36%	64%	9%	9%	
C. Complementarios	Depósitos			Cabina de señales	Casillas
	Encomiendas	Cargas	Corral		
		55%	45%	27%	18%

Cuadro 2. Componentes del sistema. Estación Villa Elisa. Fuente: Elaboración Propia.

En el mapa elaborado por Roberto (imagen nº 7) se identifican los tres componentes. Hay una búsqueda de la estación primigenia a partir de “lo que había”, es decir los depósitos, los surtidores de agua, la multiplicidad de vías.

...Acá teníamos el galpón grandote a dos aguas. Y tiene otra vía de este lado y dos puertas grandes corredizas y otra puerta acá. Acá había un portón de dos puertas corredizas y de este lado también. Y entonces acá tenía de madera todo un alero que era de la altura del vagón, o sea que entrabas caminando al vagón al

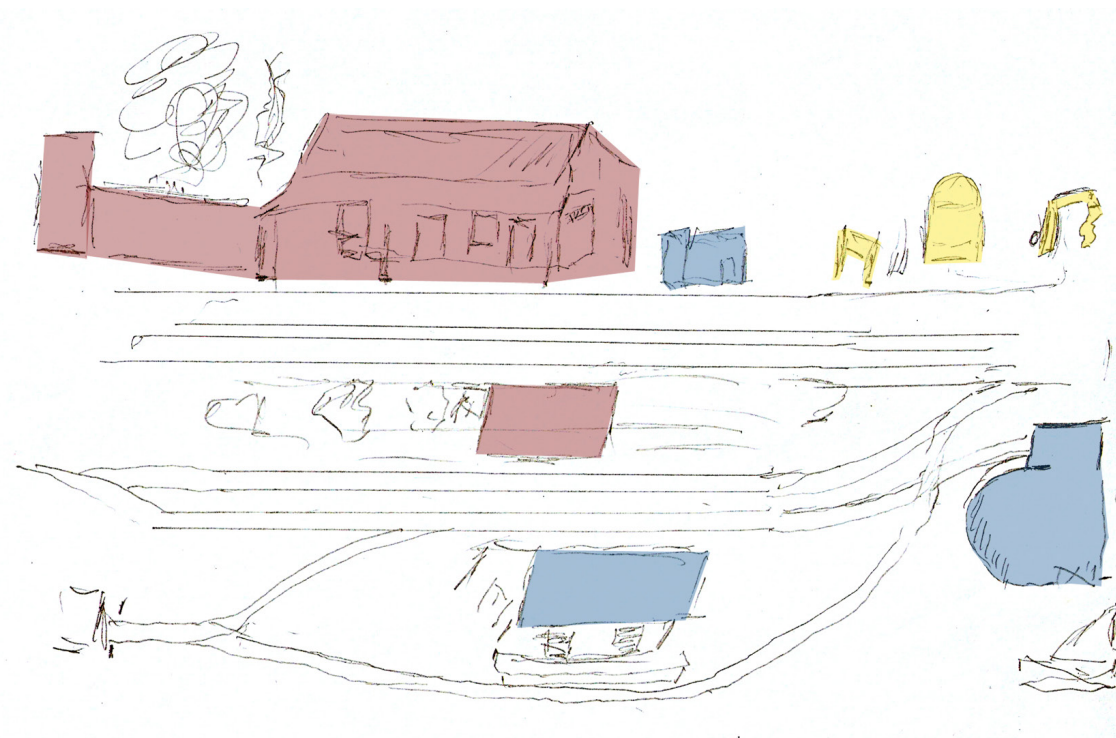


Imagen 7. Componentes del sistema ferroviario. Mapa elaborado por Roberto – Villa Elisa. Fuente: Elaboración propia.

galpón, como una plataforma, y esto bajaba y volvía a pasar otra vía que se unía con esta y se unía también con esta, porque acá está la salida a la vía general, desde esta y estas se unían y salían, se unían ahí...

Se presentaron en el dibujo algunas problemáticas, entre las que cabe señalar la incorrecta ubicación de los departamentos de la Federación de Obreros y Empleados de Correos y Telecomunicaciones (FOECYT) y de la planta de bombeo de YPF.

La mayor dificultad se presentó al momento de comenzar el dibujo en la selección de qué representar. En esta instancia, intervino la dimensión temporal lo que llevó a reiteradas consultas que se dirigían a una misma cuestión: qué etapa representar. Algunas de las expresiones que demuestran esta cuestión son: "...¿te la dibujo como estaba antes o ahora?...", "...cómo está en este momento?...", "...mmm, dejame pensar cómo era...". Es decir, la variable temporal actuaba como un condicionante a la hora de decidirse a graficar. Por lo que muchos optaron por concretar el dibujo como era "antes" en un tiempo indefinido, y otros por como está "ahora" en una actualidad semidifusa. Esta última fue elegida frecuentemente porque aseguraban tenerla más presente, aunque en las entrevistas afirmaban que hacía mucho que no iban a la estación o que no usaban el ferrocarril.

Dimensiones de los mapas mentales

La lectura de los diversos mapas permitió establecer tres dimensiones de análisis, la espacial, la material y la temporal, cada una de estas interrelacionadas entre sí. La primera, se encuentra asociada a aquellos elementos que hacen referencia a la ubicación, la distribución, la extensión, la relación con el entorno y los referentes barriales. La segunda comprende todos los componentes del sistema ferroviario y del entorno. Y por último, la dimensión temporal, se vincula al par dialéctico "antes" – "ahora" que atraviesa y condiciona a las otras dos dimensiones.

Através de la dimensión espacial, se observa la estrecha relación establecida entre el "espacio ferroviario" y el entorno barrial en el cual vive cada uno de los actores entrevistados. En la gráfica esto es fácilmente identificable a partir de la representación en el centro de los edificios que hacen al sistema junto a referentes o componentes propios del barrio. Asimismo, se establece una vinculación entre ambos a través de diferentes elementos como: las vías de circulación (tanto principales como secundarias), las actividades recreativas y físicas (terrenos acondicionados para ese tipo de actividades), los referentes históricos barriales o la propia vivienda. Además de permitir la inserción y el reconocimiento de su presencia, la vivienda actúa como un elemento indicador de la distancia que los separa con respecto a la estación.

Otro elemento que compone esta dimensión son los límites establecidos por los entrevistados a ese "espacio ferroviario". Éstos fueron de-

finiéndolos, aunque mayormente hay un predominio de la pérdida de esta noción o la presentación como un elemento difuso y difícil de demarcar con nitidez. Sin embargo, podemos establecer que el ancho se delimitó a través de las vías de circulación de cada uno de los barrios, tanto principales como secundarias, pero al igual que las vías éstas actuaron como ejes infinitos de comunicación porque carecen de un inicio y un final determinado. Sólo en aquellos dibujos que señalaron hacia donde se dirige el ferrocarril en su recorrido más próximo o el destino final fue posible observar un corte. En un reducido número, se marcaron los pasos a nivel como los bastiones limitantes del espacio o como un elemento necesario para la comunicación y generador de una distinción entre “el adelante” y “el detrás” de las estaciones.

La dimensión material es fundamental para identificar los componentes del sistema. Entre ellos, el edificio de pasajeros fue el que mostró el mayor porcentaje de representaciones. Esto está vinculado a las actividades que concentra el mismo: el despacho de boletos, la sala de espera, los baños, es decir, específicamente todos los servicios que hacen a la atención del pasajero. Posteriormente, en orden de importancia aparece el refugio también asociado a las necesidades del propio usuario, pero con mayor grado de esquematización propio del edificio en sí. Por último, en el orden en que fueron dibujando aparecen el resto de los componentes, es decir los complementarios y los de apoyo y servicio al sistema. Esto se vincula a que no eran usados cotidianamente por los propios entrevistados o a que, en general, ellos reducen el “espacio ferroviario” a la propia estación, por lo cual el número de componentes queda limitado a dicho edificio.

Por último, en la dimensión temporal debemos destacar que la mayoría de los entrevistados no utiliza actualmente el servicio ferroviario para su movilidad, por lo cual el uso de sus instalaciones se ve reducido a algún cruce por los terrenos del mismo, a la circulación por el frente a través de la Avenida Arana, o a algún viaje esporádico que realizan en algunos casos. Esto demuestra que los mapas poseen la característica de ser resistentes al olvido, aunque inevitablemente atraviesan un proceso de desgaste de la información ya sea por el transcurso del tiempo como por el menor grado de frecuencia en el uso de determinados lugares.

Los dibujos de los mapas se encuentran anclados por un lado en el pasado, es decir, en aquel momento en el cual el ferrocarril era su único o fundamental medio de transporte y, por otro lado en la práctica indirecta de ese espacio. Esto significa que el “espacio ferroviario”, al estar ubicado en las zonas céntricas lleva a la percepción del mismo aunque no sea practicado de manera directa.

Todos los dibujos se encuentran atravesados por esta dimensión temporal. Esto se percibe en la convivencia de elementos ausentes/presentes y la incorporación de otros nuevos o de nuevas funcionalidades conviviendo con aquéllos, generando un palimpsesto de capas espaciales. Sin embargo, en la elaboración de cada uno observamos la búsqueda del “espacio ferroviario primigenio”, es decir, excluyendo las nuevas actividades o elementos constructivos modernos, para poder concretarlo y reconstruirlo como era en el inicio. En esa búsqueda se pierde la perspectiva que ninguno de los entrevistados conoció directamente aquella primera estación, puesto que corresponde a fines del siglo XIX. Sólo pudo ser accesible a través de relatos de terceros o de fotografías. Esto genera como resultado una diferencia entre el “antes” y el “ahora”, los cuales tampoco tienen una definición clara, sino a partir de estos componentes ausentes y presentes en el espacio.

En esta dimensión se produce la relación entre el binomio espacio/tiempo, porque se conjugan diferentes dualidades. Como expresa P. Ricoeur:

el aquí y el ahí del espacio vivido de la percepción y de la acción, y el antes del tiempo vivido de la memoria se hallan enmarcados juntos en un sistema de lugares y de fechas del que se eliminan las referencias del aquí y el ahora absoluto de la experiencia viva (2004, p. 191).

Cada una de las dimensiones está definida a partir de la relación que los entrevistados tiene con el “espacio ferroviario”. Asimismo, éstas se encuentran condicionadas por características diferentes de las actividades desarrolladas en ese espacio, producto de los cambios sociales, que condicionan y provocan nuevos usos, nuevas relaciones y apropiaciones.

Conclusiones

En este trabajo presentamos una de las metodologías utilizadas en la tarea de investigación focalizada en los mapas mentales y la importancia de ellos en el abordaje de una temática como es el “espacio ferroviario”, adaptados al análisis histórico, y subsidiarios a la historia oral, como una instancia más dentro del proceso de las entrevistas. De este modo se produjo una conjunción entre la oralidad y la gráfica, dando lugar a las voces y trazos de los actores urbanos actuales.

A partir del análisis podemos definir que el ferrocarril se constituye al mismo tiempo como un eje material y simbólico. El primero está definido a través de los componentes que hacen al sistema, mientras que el segundo se manifiesta a través

de las representaciones y significaciones otorgadas por los propios actores urbanos. De esta manera, ante el “espacio ferroviario” se genera una comprensión e interrelación entre el espacio vivido y el espacio construido.

El análisis nos permitió observar que ante una misma consigna obtenemos un producto único e individual con características que indican el conocimiento que posee cada uno de los actores con respecto al entorno construido a lo largo del devenir temporal, a partir de sus experiencias y de sus prácticas cotidianas. Sin embargo, en ese conjunto de dibujos hay elementos compartidos que nos permiten reconstruir el “espacio ferroviario”.

Como explicamos a lo largo del trabajo, este concepto se encuentra definido por los edificios e infraestructuras necesarias para el funcionamiento del sistema, así como por los predios en donde los mismos se instalan. En la trama urbana, éstos se encuentran delineados, fundamentalmente, por las funciones necesarias para brindar el servicio a los usuarios o por las áreas dedicadas al mantenimiento del material. Se concretan a través de un conjunto de edificios que las caracterizan de acuerdo a sus funciones y a su tamaño de ocupación. Sin embargo, se debe complementar la definición con los aspectos simbólicos del espacio, los cuales son producto de la experiencia y de las prácticas en el uso de este medio de transporte. Diferentes temporalidades lo dotan de sentido y valorización. Desde esta dimensión, los “espacios ferroviarios” pueden entenderse como las representaciones socio-espaciales que surgen a partir de la relación que se establece entre ellos y los actores.

Los mapas mentales, específicamente, permitieron definir categorías de análisis que comprendieron los aspectos como la gráfica de los dibujos (perspectiva, presentación, recorte, problemáticas), los elementos del entorno barrial y los componentes del sistema ferroviario (edificio de pasajeros, complementarios, de apoyo y servicio al sistema). Cada uno de ellos mostraba subdivisiones y singularidades, según las estaciones en análisis.

Los mapas están compuestos por tres dimensiones de análisis interrelacionadas entre sí: la espacial, la material y la temporal. La primera, se encuentra asociada a aquellos elementos que hacen referencia a la ubicación, la distribución, la extensión, la relación con el entorno y los referentes barriales. La segunda, comprende todos los componentes del sistema ferroviario y del entorno. Y por último, la dimensión temporal, vincula al par dialéctico “antes” – “ahora” que atraviesa y condiciona a las otras dos.

En el mapa se condensa al mismo tiempo pasado – presente, puesto que en un mismo plano aparece una homogeneidad temporal. En los mapas conviven distintos momentos temporales que actúan como un conjunto sin distinciones, donde se entre-

cruzan la memoria, la biografía, las experiencias, las facultades perceptuales de cada uno de los entrevistados, con las dataciones de los referentes y los cambios que se producen en el propio espacio, porque son otros referentes materiales concretos los que permiten darle temporalidad, ya sea porque no están en la actualidad, porque son meros vestigios, o porque son incorporados de manera posterior al surgimiento de la estación. Esta situación da como resultado un nuevo mapa donde lo que se plasma no es lo meramente material, sino que se conjuga con lo simbólico, es decir, con la memoria emotiva.

Actualmente la mayoría de los entrevistados no utiliza el servicio ferroviario para su movilidad. Esto demuestra que los mapas poseen la característica de ser resistentes al olvido, aunque pasan por un proceso de desgaste de la información. Por lo tanto, observamos que los dibujos se ven anclados por un lado en el pasado, en aquel momento en que el ferrocarril era su medio de transporte y, por otro lado, en la práctica indirecta que de ese espacio realizan en el presente.

Bibliografía

- ARRUDA, A.; ALBA M. de (Comp.) (2007). *Espacios imaginarios y representaciones sociales. Aportes desde Latinoamérica*. México: Anthropos.
- DE ALBA, M. (2004). Mapas mentales de la ciudad de México: una aproximación psicosocial al estudio de las representaciones espaciales. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 55 (19), 115-143.
- DE PAULA, A. (1987). *La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*. La Plata: Banco de la Provincia de Buenos Aires.
- ESTEBANEZ J. (1981). Problemas de interpretación y valoración de los mapas mentales. En: *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, Madrid: pp. 15-40.
- FERRARI, M. (2007). El patrimonio ferroviario en el noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios. *TST Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, 12, España: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Disponible en: http://www.tstrevista.com/sumarios/sumario_12.asp
- GOULD, P. (1966). *On mental maps*. Michigan: InterUniversity Community of Mathematical Geographers, Ann Arbor.
- GRELE, R. (1991). Movimiento sin meta: problemas metodológicos y teóricos de la historia oral. En: W. MOSS; A. PORTELLI; R. FRASER. *La Historia Oral*, Buenos Aires: CEAL.
- GUTIERREZ PUEBLA, J. (1998). *Redes, espacio y tiempo. Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 18, 65-86. Disponi-

ble en: <http://www.revistas.ucm.es/ghi/02119803/articulos/AGU-C9898110065A.PDF>

JODELET, D. (1989). *Folie et representations sociales*. Paris: Presses Universitaires de France.

LOPEZ LARA, E. (2005). Urbanismo y Ferrocarril. *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 13 (55), 15-22. Disponible en: <http://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/2061#.UjclGzWPO00>

LÓPEZ, M. J.; WADELL, J. (2007). *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere.

LYNCH, K. (1960). *Imagen de la ciudad*. Barcelona: G. Gili.

RICOEUR, P. (2004). *La memoria, la historia, el olvido*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

ROCCATAGLIATA, J. (1987). *Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque geográfico*. Buenos Aires: Eudeba.

SCHWARZTEIN, D. (1995). *Tendencias y Temáticas de la Historia Oral en la Argentina. Entrepasados*. V, (9), 149-172.

SCHVARZER, J. (2003). Auge y decadencia del sistema ferroviario argentino. *Historia Bonaerense "Ferrocarriles"*. Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón, 25. Disponible en: <http://www.moronhistorico.org.ar/revista.htm>

SILVA, A. (2000) *Imaginario Urbanos*. Bogotá: Arango Editores.

TARTARINI, J. (2003). El patrimonio ferroviario bonaerense. Algunas consideraciones sobre su valoración e importancia. *Historia Bonaerense. Instituto y archivo histórico municipal de Morón*, 25, 2-4.

Recibido el 22 de noviembre de 2013. Aceptado el 14 de marzo de 2014.