



El ferrocarril como un eje material y simbólico en la mirada Citybellina.*

Juliana Paula Pistola

Becaria CONICET, IDEHAB, Facultad de Arquitectura y Urbanismo,
Universidad Nacional de La Plata.

julianapistola@hotmail.com

Resumen

En el presente trabajo se aborda el rol del ferrocarril como eje material y simbólico, interrelacionando los elementos propios de su infraestructura necesarios para su funcionamiento y comunicación, con las percepciones de los habitantes que cotidianamente conviven con los mismos, para poder observar y comprender las diferentes miradas que se generan respecto a este medio de transporte.

En el artículo se analiza concretamente la estación intermedia de City Bell, en donde se realizaron para su abordaje entrevistas y mapas cognitivos a los habitantes locales. Esta investigación se inserta en una mayor, porque la misma forma parte del estudio de beca de CONICET, en donde se aborda el tramo Constitución – La Plata, específicamente en tres de sus estaciones: Villa Elisa – Gonnet – City Bell, esta última es la presentada en este trabajo.

Palabras claves: FERROCARRIL - EJE MATERIAL - EJE SIMBÓLICO

Abstract

This paper addresses the role the railway plays as a material and symbolic axis relating its own infrastructure elements that are necessary for its operation and connection. Perceptions by inhabitants that daily coexist with these elements are considered to observe and understand the existing different viewpoints on this means of transport.

City Bell intermediate station is analysed by interviewing local inhabitants and drawing mind maps based on their answers.

This study is part of a larger investigation for the CONICET internship programme, in which the Constitución- La Plata section is specifically studied in the basis of its three following stations: Villa Elisa, Gonnet and City Bell. The latter is presented in this work.

Key words: RAILWAY - MATERIAL AXIS - SYMBOLIC AXIS

Recibido 31/4/09

Aprobado 29/9/09

* Agradezco los comentarios realizados por el árbitro de la revista, la Arq. Olga Ravella y la Dra. Mónica Lacarrieu.

Introducción

La instalación de infraestructuras propias y necesarias para el desplazamiento y funcionamiento de los medios de transporte produce un espacio cada día más artificial, producto de las técnicas y las tecnologías más avanzadas. Estas se encuentran relacionadas a las ideas y modelos económicos que se adoptan en los países los cuales generan áreas de concentración, convergencias y atracción, así como también sectores de aislamiento e indiferencia en el territorio. Los mismos no son estancos pueden ir modificándose con el devenir del tiempo producto de los cambios en las estrategias.

Los adelantos tecnológicos han permitido reducir la relación espacio - tiempo, debido a que estos han acortado las distancias, han acelerado los flujos de contacto y la velocidad de los mismos, y han configurado el territorio favoreciendo las comunicaciones entre ciudades reduciendo de este modo los costos. También, han provocado un cambio en la percepción de las personas frente a los medios de comunicación, los cuales abarcan un abanico que van desde la extrañeza y el temor generados por aquella primera locomotora serpenteando por el suelo, hasta la fascinación de las altas velocidades y los beneficios medioambientales que poseen en la actualidad.

El ferrocarril, específicamente, como medio de transporte no es ajeno a esta situación y para su funcionamiento requirió a los largo del siglo XIX la instalación de una infraestructura propia, la cual iba modificando el espacio y la naturaleza donde se instalaba, creando poblados los cuales comparten similitudes a los largo de su eje, permitiendo de este modo la gradual conquista del vasto territorio argentino, trazando un nuevo mapa con áreas diferenciadas.

El ferrocarril: construcción de un eje material

Construcción y trazado por el territorio argentino

La etapa de expansión del ferrocarril sobre el territorio argentino comenzó en el siglo XIX, acompañando el prolongado proceso de conformación del Estado. Los objetivos de incorporar a este medio de comunicación estaban relacionados al modelo económico agroexportador, con el cual se relacionó el eje puerto-ferrocarril, en donde se conectaron las áreas económicamente productivas, fundamentalmente las agrícolas-ganaderas.

Sin embargo, su instalación exigía capitales, conocimientos técnicos y sociales que no se hallaban en el país, los cuales llevaron a los políticos de entonces a recurrir a Inglaterra la cual estaba disponible para constituirse en exportadora de capitales y tecnología ferroviaria. Esta situación se vio favorecida por el contexto de abundancia de capitales en el exterior en busca de nuevos lugares para la inversión,

junto a la tecnología ociosa en materia ferroviaria debido a que en aquellos países comenzaba a decrecer la ola expansiva de la red. De esta manera quedó establecida la división internacional del trabajo, con países productores de manufacturas (Inglaterra) y países exportadores de materias primas (Argentina). Estableciéndose el modelo económico agroexportador como guía económica del país hasta la década del treinta.¹

La configuración de la red fue el resultado de una necesidad económica junto a inevitables condicionamientos geográficos, dado que la misma fue instalada sobre un país de amplias extensiones geográficas y con baja densidad poblacional.

Frente a las comunicaciones anteriores basadas en tracción sangre y por caminos mal acondicionados, los cuales tenían como consecuencia lentitud en los traslados y encarecimiento en los productos, el ferrocarril, como novedoso medio de transporte permitió acortar distancias, brindó velocidad, abarató los costos en las tarifas de las mercaderías transportadas, acercó espacios fértiles y rentables como la Pampa Húmeda, la región de Cuyo y del Litoral, cada una de estas aportando diferentes materias primas las cuales eran compradas por el mercado interno - externo permitiendo romper de este modo el aislamiento y construyendo paralelamente un mercado más amplio, ya que favorecía la construcción y fortalecimiento de un mercado interno local, al mismo tiempo que democratizaba la movilidad de la población. En relación a lo ante dicho se observan dos efectos interrelacionados de gran importancia como son la reducción de dos parejas interrelacionadas como son espacio - tiempo y espacio – costos.

Desde sus comienzos no se implementó una política ferroviaria definida, la misma fue variando según las coyunturas y las circunstancias. En el mapa ferroviario se observa una evolución en la cantidad de Km. trazados y construidos de las líneas de metal, marcados por un comienzo de fuerte y rápida expansión, la cual con el tiempo fue revertida hacia una regresión continua hasta el estado actual.

En estos primeros años de la construcción de las redes encontramos tres actores por un lado la inversión extranjera, por otro la provincia de Buenos Aires y por último la nación, cada uno de estos le dio características diferentes. Esta última, la nación, utilizó recursos fiscales para el tendido de sus vías, no desarrolló una política organizada y coherente sino que intervenía en forma directa en aquellos lugares donde aún no había penetrado el capital externo para alcanzar regiones alejadas o poco atractivas para el mismo, ayudando de este modo al fomento regional y a la unión de las capitales provinciales. En el caso de los capitales extranjeros, fundamentalmente los británicos, se concentraron en el área pampeana y el puerto, debido a que estos eran las zonas productivas de interés, y además el puerto era la puerta de relación directa con ultramar. En el caso de la provincia de Buenos Aires financió la cons-

¹ Justo López (1991), p. 5.

trucción y extensión de sus vías con la venta de tierras públicas y el crédito del Banco estatal, tratando de construir su sistema en base a la acción directa estatal y mediante concesiones privadas.²

Como consecuencia del accionar de estos tres actores se produjo la instalación de algunas líneas improductivas, el aglutinamiento y fuerte concentración de vías en zonas consideradas productivas, como la pampeana y a su interior el puerto de Buenos Aires, frente al relego de otras. En cuanto a los elementos técnicos también se presentaron conflictos debido a la diversificación en el uso de tres tipos de trochas: angosta (1 m.), media o estándar (1.435 m.) y ancha (1.676 m.), las cuales afectaron la operatividad del sistema.

Es así que el tendido ferroviario fue estructurando el espacio, creando una linealidad dado por el trazado de las vías como un eje - corredor, al mismo tiempo que generó jerarquías en aquellos lugares nodales en donde se emplazaba una estación principal o intermedia. Dicho tendido adoptó una forma radial concéntrica, a partir de capitales estables, reforzando la primacía ya establecida, convirtiendo a estas en puntos de máxima accesibilidad desde todo el territorio nacional, reforzando de este modo su centralidad, sobre todo acentuando la preponderancia de Buenos Aires como puerto y centro político-económico.

En líneas generales, el trazado, reforzó el sistema urbanizador preexistente, dado que se utilizaron los antiguos caminos que vinculaban las regiones productivas del país, acompañado con la instalación de nuevos asentamientos que permitieron la conexión y valorización del territorio. De esta manera, el ferrocarril tuvo influencia en el crecimiento diferencial de poblados, debido al trazado de líneas radiales a partir de ciudades regionales, favoreciendo específicamente tres zonas productivas como la agrícola-ganadera de la pampeana, la vitivinícola de Mendoza y la zona azucarera de Tucumán, Salta y Jujuy, proporcionando ventajas comparativas a sus producciones, agrícolas e industriales, respecto de otras. De este modo, aquellas economías que quedaron al margen del trazado de la red tuvieron dificultades para competir.

Lentamente la estructura y organización del país se fue modificando por el surgimiento y fortalecimiento de pueblos en donde se emplazaba la Estación, J. Tartarini denomina a este proceso la *urbanización de la locomotora*.³ El ferrocarril, asumió tanto una función económica como socio - cultural porque además de las vinculaciones regionales y el poblamiento del vasto territorio durante los siglos XIX y principios del XX, la instalación de las estaciones daba lugar al nacimiento de un nodo que generaba vida en su entorno, convirtiéndose en puntos de encuentro, de reunión, de conversación, de despedida, de contacto e intercambio, lugar que les señalaba que ahí había llegado el afanado progreso. Asimismo, su instalación llevó a requerir nuevas concepciones urbanísticas frente a los cambios tecnológicos, los

² Justo López (2007), p. 24.

³ Tartarini (2005), p. 38

cuales no sólo transformaron su relación con el espacio por los que circulaba sino también su percepción social.

Los asentamientos urbano - ferroviarios fueron derivación directa de la nueva integración territorial propuesta por el mercado internacional y por la rigidez e inmovilidad de la infraestructura propia de este sistema de comunicación, dado por los tipos de materiales utilizados y la necesidad de determinadas extensiones de terrenos para su circulación.

Concretamente en el territorio se instalaron dos tipos de estaciones las terminales y las intermedias. Las diferencias, fundamentalmente, es que las segundas se ubicaron en puntos medios a la llegada final del recorrido en donde se emplazaban las primeras. Además, se observan distinciones en cuanto a sus diseños arquitectónicos y su relación con las vías, puesto que las terminales están dispuestas de manera perpendicular a estas, mientras que las intermedias de forma paralela.⁴

El ferrocarril, también influyó en la expansión urbana, afectando al mismo tiempo la estructura interna y la morfología, condicionando la extensión de las ciudades, dado que en muchos casos actuó como una barrera para el crecimiento o generó una organización determinada como puede ser la lineal. Junto al trazado se diseñaron avenidas, bulevares, diagonales y plazas, como también una gran variedad de instalaciones imprescindibles, debido a que el sistema requería una serie de servicios instalados rítmicamente a lo largo de las líneas para su funcionamiento como son el tendido de las vías, las playas de vías, las estaciones, el acceso a las mismas, los almacenes, los tanques de agua los cuales generaron nuevos espacios o transformaron la morfología propia de las ciudades construidas.

Si analizamos específicamente las estaciones estas poseen una serie de características comunes en el conjunto de sus edificios que la componen, las cuales se repiten a lo largo de todo el país aunque existe una amplia variedad de expresiones constructivas y estilísticas, dependiendo del origen, la antigüedad, la ubicación, entre otras. El conjunto de edificios puede dividirse en dos grupos por un lado aquellos que involucran a los pasajeros y por el otro los que componen el sistema.

En cuanto al edificio de pasajeros, podemos encontrar:

1. El *Edificio de pasajeros* propiamente dicho, este es un espacio de circulación de los usuarios, donde se produce la venta de pasajes y la espera del arribo o la partida del tren.
2. La galería destinada al *refugio o abrigo* de los pasajeros de los condicionamientos climáticos. Es una construcción independiente ubicada de manera paralela a las vías, J. Tartarini establece tres tipos constructivos: de montaje en seco, sistema mixto y sistema húmedo cada una de estas con subdivisiones internas. (2005: 188)
3. En algunos casos las estaciones intermedias incorporaron la *casa del jefe de estación*.

⁴ Ferrari (2003) p. 170

En lo relativo a los componentes del sistema podemos dividirlo entre aquellos que actúan como complemento a la estación y aquellos que son de servicio a la estación. En el primero de estos encontramos:

1. Los *depósitos* para encomiendas
2. Los edificios exclusivos para el desplazamiento de los trenes como son la *cabina de señales, la garita o casilla del guardabarrera*. Estos comparte los tipos constructivos del abrigo de pasajeros.
3. Los servicios de *sanitarios*, los cuales en el siglo XIX se emplazaron en forma independiente al edificio de pasajeros ubicados en un sector posterior al edificio central.
4. Los *talleres* para la reparación de los vehículos.

Entre aquellos elementos de servicio a la estación encontramos:

1. *Puentes y pasajes* que permiten la comunicación entre plataformas como el acceso desde la vía pública.
2. Otros elementos necesarios para el funcionamiento como aljibes, tanques de agua, letreros indicadores con el nombre de la estación y señalizaciones.
3. Alcantarillados, drenajes.

Toda esta infraestructura dejará su impronta en el territorio, la cual actualmente presenta un fuerte deterioro, debido a la falta de mantenimiento e inversión por parte de aquellos responsables del sistema, como también por el daño provocado por parte de algunos individuos.

Este sistema de comunicación no es el único que delinea la organización del territorio, no podemos dejar de mencionarlo aunque no forma parte de esta investigación, que en la década de 1920 comienza la expansión masiva del transporte carretero, apoyado en el desarrollo de la tecnología del motor a combustión interna, los neumáticos, la expansión de la infraestructura vial, la fabricación masiva de automóviles, los cuales diseñan nuevas infraestructuras propias a dicho sistema. El desarrollo simultáneo de nuevos modos de transporte tuvo un impacto inevitable en el ferrocarril, su posición como principal medio de transporte se vio amenazada en sus actividades de transporte de carga y de pasajeros urbanos, suburbanos e interurbanos. Marcando al mismo tiempo que la característica del siglo XX – XXI en materia de transporte será la presencia y el desarrollo multimodal.

De esta manera, se observa un proceso paralelo en la aparición del automotor coincidente con la decadencia del ferrocarril. Las primeras líneas de transporte por carretera nacieron complementarias al ferrocarril, como un nexo con las estaciones, y no simplemente como una competencia. Sin embargo, el camión, en el clima de crisis económica, presentó mayores beneficios dado que las tarifas del traslado de productos agropecuarios se veía reducida, porque podía hacer distancias más cortas y aproximarse con mayor flexibilidad a los puntos de salida y de llegada. El crecimiento de la demanda en los merca-

dos locales y regionales generó un aumento del transporte de corta distancia, en donde el camión resultó mucho más competitivo, e influyó en la pérdida de cuota de mercado por parte del ferrocarril.

La llegada del ferrocarril a la capital provincial: La Plata y sus estaciones intermedias

Como producto de la federalización de Buenos Aires surgió la ciudad de La Plata como capital provincial. El gobernador Dardo Rocha conformó una comisión encabezada por Aristóbulo del Valle, acompañado por una serie de destacadas personalidades para estudiar las ventajas y desventajas de diferentes sitios para definir la mejor ubicación de dicha capital. Las pautas de análisis que tuvieron en cuenta fueron: la cantidad de agua para servir las necesidades de la ciudad, las facilidades de comunicación, las facilidades de instalación de las vías ferroviarias que permitieran la comunicación entre la nueva capital - Buenos Aires y el resto de las provincias, así como las posibilidades para hacer las obras necesarias para atraer a los futuros residentes. Al mismo tiempo, su ubicación refleja los conflictos de intereses de los distintos sectores de la provincia de Buenos Aires en la búsqueda de mayor rentabilidad para su producción y la necesidad de competir con aquellos sectores que tenían poder de decisión sobre el puerto de Buenos Aires, debido a esto se optó definitivamente por la localización de la ciudad frente al río.

En 1882 se promulga por ley como capital de la provincia de Buenos Aires al Municipio de Ensenada, en la parte alta del mismo se fundaría dicha ciudad, donde se buscaba "...fundar una nueva Buenos Aires, la cual significaba hacer una ciudad que supliera la capital tradicional, por ello se situaba frente al puerto de Ensenada, único puerto natural sobre el Río de La Plata...".⁵

La ciudad fue concebida en un contexto de innovaciones tecnológicas, en donde el ferrocarril fue uno de los elementos que lo representó, dado que permitió conectar Buenos Aires - La Plata en pocas horas de viaje. Esta línea se extendió y en su prolongación del ramal norte surgieron una serie de estaciones intermedias, específicamente producto de esta investigación son Villa Elisa - City Bell - Gonnet.

Previamente a esta fundación, en un sector próximo a la ubicación de la nueva capital, la empresa Ferrocarril Buenos Aires y Puerto de Ensenada (F.C.B.A.P.E) se abocó a la construcción de un ramal que unía dichos extremos, con la posibilidad de acceso a un puerto natural. Este atravesó por un largo proceso constructivo, debido a que la autorización es otorgada en 1857 y el primer tramo, luego de modificaciones y retrasos, se concreta en 1865.

En el trayecto hacia el puerto, ubicado 60 Km. hacia el sudeste, se presentaba una sucesión de extensas estancias generando una fuerte concentración de las tierras en pocos propietarios. Con la concreción del trazado se buscó ampliar los límites territoriales con el tráfico de personas, y acrecentar la

⁵ Mogica (1983) p. 156

valorización del suelo por donde este se desplazara, por este motivo algunos propietarios rurales, en diferentes zonas del país, clamaban por su instalación en zonas próximas a sus terruños.

En 1880 el ferrocarril corría desde la Estación Central de Buenos Aires a la antigua Estación de Ensenada, actualmente se emplaza el Centro Cívico. La vía partía desde un punto cercano de la costa, unos 500 metros al sur de la Plaza de Mayo, y avanzaba hacia la Boca del Riachuelo, donde se detuvo por varios años. En 1870, la línea atravesó el Riachuelo hasta llegar a Ensenada en 1872. La empresa no efectuó más ampliaciones hasta la década del ochenta, permaneciendo como servicio suburbano hasta que fue vendida a otra empresa ferroviaria a fines del siglo XIX.⁶

Sin embargo, si nos abocamos específicamente a los puntos Buenos Aires – La Plata, la empresa F.C.B.A.P.E. no será la encargada de llevar a cabo este proyecto, a pesar de sus fuertes intenciones. La empresa Ferrocarril del Oeste, la cual ya se había realizado el trazado del primer ferrocarril en la provincia de Buenos Aires, fue la encargada de tal conexión. Además, efectuaron la construcción de un ramal que unía Ensenada – Tolosa, por medio del cual fueron trasladadas en el día inaugural las autoridades.

Sin embargo, se continuaba con la necesidad de unir a la nueva capital con Buenos Aires, debido que hasta el momento sólo se establecía la conexión pasando a través de Ensenada, y ese sector presentaba condiciones naturales desfavorables. Por ese motivo, se construye el empalme Pereyra (actual Villa Elisa), el cual no sólo salvaba las condiciones del terreno sino que acortaba la distancia con Buenos Aires, de esta manera en 1884 se inaugura el tramo Pereyra - Tolosa.

El gobernador Máximo Paz, en 1888, en el inicio sesiones Legislativas propone que ese año se realizaría un proyecto para la enajenación de los ferrocarriles de la provincia. Es recién al próximo año que se sanciona la ley que autoriza la venta. Sin embargo, para 1888 ya había enajenado un ramal que partía de La Plata.⁷

Gran parte de sus líneas pasaron a manos de la sociedad formada en Londres bajo el nombre de Compañía del Ferrocarril Oeste de Buenos Aires, excepto dos ramales, uno el de Tolosa a La Plata, que será enajenado más tarde, y otro el de Temperley a Cañuelas. A través de un convenio firmado entre esta compañía y la empresa Ferrocarril Sud, esta última se hizo cargo de la explotación (1891) de las líneas Temperley - La Plata, Pereyra - Villa Elisa y Tolosa – Ensenada, pero quedaba en manos del Ferrocarril del Oeste la propiedad de las mismas. Recién en 1901 debido a que no era conveniente para la explotación de ninguna de las dos empresas se lleva a cabo un convenio de venta junto con las infraestructuras pertinentes, es decir estaciones, desvíos, edificios, terrenos, telégrafos, entre otras cosas. Con

⁶ Schvarzer (2003), p. 7.

⁷ Justo López (2007), p. 61.

ello se completó el control de la circulación material entre las áreas productivas, la ciudad de La Plata, su puerto y el puerto de Buenos Aires.

En cuanto a la configuración la ciudad de La Plata se inscribe en el patrón de población creado a nivel nacional por el ferrocarril, consistente en la formación de un núcleo urbano en torno a las estaciones, con una única conexión con los centros mayores a través de dicho modo. El ferrocarril se convierte en un elemento de desarrollo, dado que este permitió establecer un vínculo a nivel urbano como regional.

Centrándonos en la localidad de City Bell, su nacimiento data del año 1913, cuando los descendientes de Jorge Bell, propietarios de una de la extensas estancias mencionadas ubicadas entre La Plata – Buenos Aires, venden 300 ha de la “Estancia Grande” a la Sociedad Anónima City Bell, y es en 1914 cuando se propone al Ministerio de Obras Públicas su conformación. El ejido se organizó entre el Camino General Belgrano y las vías del ferrocarril, con una división entre zonas dedicadas a las quintas y otra a la traza urbana. El casco fundacional guarda relación con el de la Plata, ya que se configura en una cuadrícula de 81 manzanas regulares de 1 ha, con tres plazas distribuidas geométricamente con una distancia de seis cuerdas entre ellas, la presencia de diagonales a 45° (19 de Noviembre, 25 de mayo y 9 de julio). Se respetaron dos diagonales existentes la Jorge Bell (utilizada por esta familia para salir de su estancia hacia Villa Elisa) y Urquiza. En cuanto a la distribución de las manzanas estas tienen un tamaño más reducido en aquellos sectores más próximos a las vías, mientras que las que se hallan más alejadas son de mayores proporciones y fueron las destinadas a las quintas.

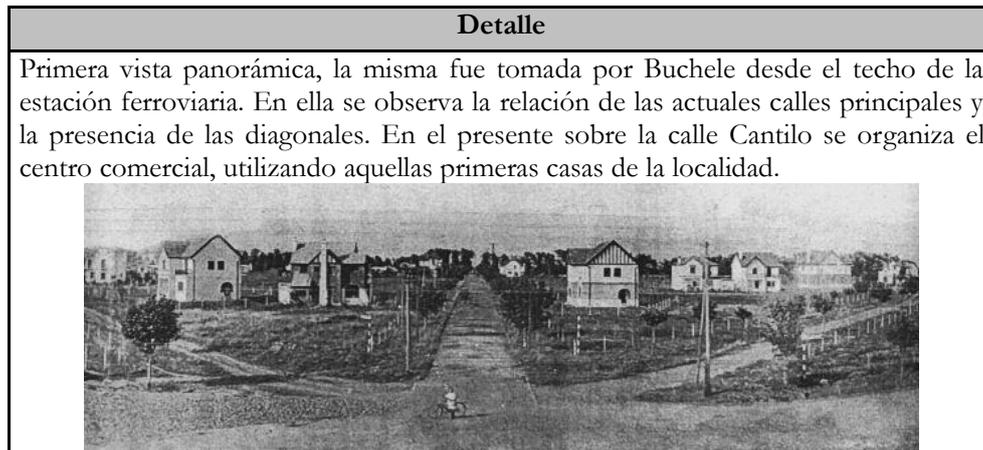
En la actualidad, la instalación de los habitantes fuera del casco fundacional de La Plata se ve incentivado por el uso del automóvil particular. Fundamentalmente se direccionan hacia la periferia noroeste acentuando una tendencia lineal a partir de los ejes de circulación (Ferrocarril La Plata – Constitución, Camino General Belgrano, Camino Centenario y Autopista Buenos Aires - La Plata). Consolidándose de este modo a partir de la década del veinte con un crecimiento constante los tres poblados que nos conciernen Villa Elisa - City Bell – Gonnet. En un principio estas eran áreas dedicadas a villas de residencia veraniega, quintas de fin de semana, hasta que se convierten hoy en día en lugares elegidos para la residencia estable dado que permiten el contacto con la naturaleza y la tranquilidad, conformando y fortaleciendo el tentáculo noroeste de la ciudad que tiende a integrarse estrechamente con el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Estas tres localidades conforman tres de las estaciones intermedias del tramo Constitución - La Plata, y otorgan cada una de ellas el nombre a las localidades, y constituyen el área de mayor crecimiento urbano sostenido de La Plata, en donde junto a las residencias estables se presenta un fuerte desarrollo comercial al borde de los caminos, conviviendo con la producción de quintas y la floricultura.

En el cuadro 1 se presenta una síntesis de las características de la estación de City Bell, la cual se obtuvo a partir del relevamiento del área y de las entrevistas implementadas en el trabajo, así como también algunas imágenes ilustrativas.

Cuadro 1: Ficha técnica de relevamiento por estaciones

Denominación y Ubicación	Posición en la red
<p>Denominación: Estación <i>City Bell</i>. Línea: Gral. Roca. Ramal: Constitución – La Plata Accesibilidad: buena. Paralela al Camino Centenario, vía de circulación que conecta con Buenos Aires. Uso original: estación intermedia. Uso actual: estación intermedia</p>	
Datos del edificio	Emplazamiento
<p>Año construcción e inauguración: 1927. La estación previa de madera ubicada en Pellegrini y Labougle es de 1914. Tipología: estación intermedia. Estado de conservación: bueno. Modificaciones: funcionales en el edificio. Uso del entorno para deportes. Plaza Almagro sector posterior a la estación. Relación contextual: la estación fragmenta en dos a la zona. Con amplio espacio verde circundante el cual es utilizado por los lugareños para realizar actividades deportivas.</p>	
Descripción general	Imagen exterior
<p>Conjunto de edificios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Edificio de pasajeros y encomienda. • Refugio o abrigo. • Cabina de señales • Sanitarios 	
Observaciones	Otras
<p>Nuevas funcionalidades: incorporación de actividades comerciales en la estación y sus alrededores. Instalación de guardería para bicicletas y garita de vigilancia privada con el personal correspondiente.</p>	



Fuente: Elaboración propia, en base a las fichas técnicas del relevamiento de Tartarini (2005)

El ferrocarril: un eje simbólico

La relación que se establece entre el espacio y la sociedad es irrenunciable, esta no puede desarrollarse sin la primera, ni tampoco hay espacio que no sea significado por una sociedad que lo ocupa. Esta significación esta vinculada a la organización de la sociedad y todos los procesos que la envuelven, como es el desarrollo tecnológico, las instituciones, la estructura social - económica - política y sus vinculaciones todos ellos atravesados por el devenir histórico. Los diferentes proyectos se materializan en el espacio con objetos concretos algunos de los cuales perduran en el tiempo con nuevas funcionalidades y sentidos, dando lugar de este modo a la herencia, esta se observa a través de la superposición de diversas capas culturales las cuales construyen un palimpsesto de múltiples períodos conviviendo e interactuando con el actual.

El eje ferroviario, como explicamos previamente, tiene una marcada impronta material sobre el territorio. Esta se encuentra en una estrecha relación con la imagen elaborada por los sujetos desde sus espacios de la cotidianeidad a través de la interacción diaria las cuales desbordan a ese eje material y lo cargan de elementos simbólicos. Desde esta perspectiva cobra relevancia el espacio vivido y los imaginarios que se generan, dado que estos viven más allá de la planificación, organización y estructuración que le son dados desde las necesidades funcionales, políticas y estructurales. De este modo, la relación entre los actores urbanos con su entorno no se reduce solamente a considerar el espacio como el marco físico donde se desarrolla la conducta sino que se traduce también en un verdadero diálogo simbólico en el cual el mismo transmite a los individuos determinados significados socialmente elaborados y estos interpretan, reelaborar esos significados en un proceso de reconstrucción que enriquece a ambas partes. El entorno, por lo tanto, supera esta dimensión física para sumar a esta una dimensión simbólica tan relevante como la primera.

Son los actores urbanos los que construyen sus imaginarios urbanos en donde se presenta una superposición por un lado de aquella ciudad - espacio delineada, programada y estructurada oficialmente, y por otro aquella ciudad - espacio dibujada por los croquis construidos por los ciudadanos en su cotidianidad a partir de sus formas de habitar y de sus prácticas sociales, en donde lo simbólico y lo afectivo cobra relevancia. De manera progresiva se van construyendo imaginarios, a partir de una manera compartida de representar el espacio, influido por el contexto histórico - social en el cual están inmersos.

Estos imaginarios se nutren de imágenes, ello se debe a que las percepciones se transforman en representaciones y por un proceso simbólico derivan en imaginarios. La imagen urbana es una representación mental del medio urbano, la cual se delinea a partir de determinados rasgos, los cuales son seleccionados desde diferentes ámbitos de la ciudad, para dar lugar a una síntesis global de la misma. Dicha imagen es una construcción espacial, cultural y social, pero son construcciones simplificadas y distorsionadas, dado que esta no son la realidad misma sino una representación de esta. La construcción de la imagen de una ciudad, se hace por segmentación y por recortes imaginarios de sus moradores, o sea es una ciudad subjetiva, en donde se produce un encuentro de especial afecto con la ciudad: vivida, interiorizada y proyectada por grupos sociales que la habitan y que en sus relaciones de uso con la urbe no sólo la recorren, sino que la interfieren dialógicamente, reconstruyéndola como imagen urbana.⁸

Al mismo tiempo, dichos imaginarios son colectivos y compartidos por diferentes grupos, ayudan a constituir representaciones comunes que expresan el significado social que un grupo determinado le otorga al espacio que habita, definiendo aspectos relativos a la identidad personal - social del individuo y del grupo en relación al entorno físico, a través de un complejo conjunto de ideas, sentimientos, valores, objetivos y preferencias. También se entrelaza en esa representación el tiempo, en sus dos instancias: el ritmo de la vida cotidiana y el tiempo cronológico marcado por eventos significativos, estos le dan la característica de dinamismo debido a que los imaginarios no se construyen una sola vez y quedan estancos, sino que tiene la capacidad de mutar o cambiar algunos de sus componentes. Estos en definitiva pueden influir y orientar las prácticas sociales por ello es necesario comprender los contextos en los cuales surgen para entender las continuidades y modificaciones que se producen en los mismos.

La Estación City Bell y su construcción imaginaria

Para reconstruir al ferrocarril como eje simbólico e interrelacionarlo a su eje material se realizaron entrevistas a un grupo de habitantes de City Bell, los cuales a partir de sus vivencias cotidianas con el

⁸ Silva (2005), p. 400.

mismos construyen un imaginario urbano, el cual esta atravesado por los condicionantes políticos, sociales y económicos, tanto a nivel local como nacional. Estos últimos influirán en la imagen generada sobre este medio de comunicación debido a que son las decisiones, implementaciones y cambios generados en las políticas de manejo, gestión o de avances tecnológicos como de infraestructura irán determinando algunos giros en las percepciones.

La vinculación de las personas a los lugares se hace por procesos simbólicos, pero también afectivos, los que generan lazos y sentimientos de pertenencia con el mismo. Es de este modo, que la percepción del entorno conlleva cargas valorativas, tanto positivas como negativas, sobre los lugares con los cuales establecieron y fortalecieron su vínculo.

Para acceder a la memoria de las personas, como dijimos previamente, se realizaron entrevistas en profundidad semiestructurada a personas que han nacido en City Bell o han vivido allí por más de sesenta años, consideramos a esta última una condicionante importante dado que estos han podido ir observando las modificaciones del barrio en general, y de la estación y su entorno de manera particular.

Para el análisis se tuvo en cuenta que las imágenes que construyen los actores son parciales, dado que sólo describen un fragmento de la ciudad; son simplificadas porque omiten o exaltan alguna parte de la información de acuerdo a sus propias consideraciones en grado de importancia; son idiosincrática debido a cada una de las imágenes son únicas y al mismo tiempo son distorsionadas porque están atravesadas por los aspectos subjetivos, las distancias, las relaciones, entre otras.

De las entrevistas surgió que los motivos que llevaron a los diversos actores y sus familias a la instalación en el actual barrio estaban asociados a la historia familiar de cada uno de ellos, debido a que en ese momento o no habían nacido o eran pequeños. Entre las razones mencionadas figuran las necesidades laborales, el bajo valor del suelo, el amplio espacio y la tranquilidad de la zona. En cuanto al primero de ellos algunos desempeñaban actividades en la misma estación o esta era un punto intermedio entre el lugar de trabajo y la ciudad de La Plata y que el ferrocarril era el medio de comunicación seleccionado para los movimientos diarios. En cuanto al valor del suelo por aquel entonces se podía comprar terrenos más amplios a precios más bajos, situación contraria a la actual en donde la cotización es elevada provocando la instalación de clases sociales medias - altas.

En relación a la estación concreta los lugareños, en la actualidad, le dan la espalda a la misma, actuando como un telón de fondo ante la circulación vehicular acentuada sobre el Camino Centenario que corre de manera paralela y por delante de las vías. Sin embargo, los entrevistados consideran que la misma está integrada al barrio, debido a que es la puerta de entrada a City Bell, de allí surge la calle Cantilo en donde se encuentra instalado el centro comercial actual. Además, en muchos casos, es utilizada como estacionamiento de los vehículos particulares por aquellas personas que utilizan el tren para movilizarse y a su retorno acceder rápidamente a sus respectivos hogares.

En cuanto a las descripciones de la realidad actual por la que atraviesa este medio de comunicación todos coinciden, con distinto grado de énfasis, que no es la misma a cuando ellos eran jóvenes y utilizaban el ferrocarril por algún motivo (escolar, comercial, laboral, familiar, entre otros), y no había dudas al momento de elegirlo como tal y dirigirse a la estación para abordarlo. Es aquella imagen idealizada la que perdura en sus recuerdos y la cual utilizan comparativamente con la situación actual, la cual muchas veces se encuentra influenciada por las noticias brindadas por los medios de comunicación, condicionando y distorsionando su propias perspectivas.

Asimismo, en las entrevistas se realizaron mapas cognitivos a partir de los cuales iban describiendo la estación a medida que avanzaban en el trazado de sus dibujos. En esa reconstrucción imaginaria del espacio ferroviario encontramos una respuesta generalizada "...esta siempre igual.", "...nunca se le hizo nada", las cuales eran seguidas y ampliadas por "...sólo más descuidada...", "...sin ningún mantenimiento...".

A partir de los mapas cognitivos y de las descripciones brindadas por los entrevistados reconstruimos el conjunto de edificios que conforma la Estación, tanto los referentes a los pasajeros como los que corresponden a los servicios del sistema.

Los edificios mencionados y descriptos son exactamente los que en la actualidad están emplazados en la Estación, los cuales son recordados con anécdotas permitiendo darle vida y una fuerte significación. En lo que involucra a los edificios de pasajeros descriptos por los lugareños encontramos: el edificio de pasajeros propiamente dicho, la galería o abrigo.

El *edificio de pasajeros* es el primero en ser descripto por todos, el mismo está ubicado paralelo a las vías, en él se encuentra la sala de venta de boletos, la sala de espera y de encomienda. En este caso la mayoría menciona al jefe de estación y al cambista, algunos recuerdan el apellido de cada uno de estos el primero "Fregossi" y el segundo "Verge". Otros simplemente rescatan que pertenecían al barrio y que eran personas conocidas, que estaban vinculadas a diferentes actividades sociales del barrio.

Específicamente, en cuanto el cambista Verge y sus funciones, su hija recuerda aquel sonido que emitía la máquina telegráfica que usaba para escribir noticias que llegaban a los pocos habitantes que había en el barrio "...era comiquísimo porque decía por ejemplo hoy en el tren de las ocho va mamá, familia Rodríguez, y así taca, taca, taca...tomaba nota y el peón lo llevaba al domicilio...". Otra anécdota que recuerda es la posibilidad de hacer esperar al tren unos minutos de más a la hora establecida de partida porque todavía faltaba subir a algún pasajero que no había llegado a la estación y que diariamente lo utilizaba "...A mi papá le tocaba tocar la campana para dar salida al tren, lo más lindo como todos se conocían cuando llegaba la hora de salida del tren y faltaba un pasajero que viajaba siempre, sabía que eran cinco los que iban a esa determinada hora y mi papá se asomaba y decía ahí viene fulano de tal, así que demoraba el tren...".

Esto permite observar la escasa población que se había establecido hasta ese momento en City Bell, dado que los integrantes de la estación son recordados por sus apellidos por un amplio número de los entrevistados, y porque los trabajadores de la estación recordaban cuales eran las personas y el horario que asiduamente tomaban el servicio para sus actividades. Al mismo tiempo, dichos trabajadores y sus familias eran parte integrante del barrio, dado que se desenvolvían en distintas actividades sociales, como la pertenencia a un club, a la sociedad de fomento, entre otras, los cuales ayudaban a fortalecer los lazos.

Sin embargo, el conjunto de edificios que conforman la estación propiamente dicha descripta por todos los entrevistados no es la primera que se construyó en City Bell. Ésta se estableció sobre la calle Pellegrini, la cual fue mencionada sólo por tres de los entrevistados, los cuales ampliaron diciendo que fue construida en madera hasta que en la década del `20 se instala en el espacio actual. Las características de esta coinciden con la de las primeras estaciones construidas sobre el territorio las cuales eran de diseño y materiales modestos como la madera y la chapa Pero a diferencia de la actual, aquella contaba con la *casa para el jefe de estación*, situación que se ve interrumpida en la nueva en la cual se suprime este espacio.

La segunda construcción mencionada del conjunto de edificios es la *galería o abrigo*, la misma ubicada enfrente del edificio de pasajeros, también paralela a las vías. Es de madera con un techo a dos aguas, y sirve para el resguardo de los pasajeros. En la actualidad es producto del vandalismo, dado que se convirtió en una pizarra donde no falta ningún tipo de graffiti o escritura. Este en algunas descripciones genera risa de los entrevistados estos señalan que no cumple con los objetivos por los cuales fue construido el resguardo de los pasajeros de las inclemencias climáticas.

“...Necesitaría una buena sala de espera con bancos. Tiene en el andén de enfrente un lugar (señala con la mano el sector), un refugio, una galería abierta que el chiflete en invierno te puedo asegurar que es feo, que cuando viene el viento del lado del río no hay nada que lo pare...”. Esto se debe a las características de este, a la falta de mantenimiento de la estructura, así como también al descuido por parte de personas que se acercan al lugar con objetivos inapropiados.

En lo relativo a los edificios complementarios a la estación fueron detallados los sanitarios, la cabina de cambios y señales.

De manera separada a lo edificios anteriormente detallados se halla el recinto destinado a los *sanitarios*. Como dijimos previamente, esta es una característica de las construcciones del siglo XIX las cuales están asociadas a las ideas higienistas propias de la época. Este edificio es producto de fuertes críticas por parte de los entrevistados, señalando el abandono y descuido que sufre desde hace un tiempo prolongado tanto por los responsables de la estación como por los propios usuarios. En una las des-

cripción se lo detalla así “...no tiene los servicios públicos necesarios...entrar al baño es hacer una excursión en Paris Dakar. Por favor! No entres....Pero eso es algo histórico...”

Para su funcionamiento el tren contaba con una sala especial denominada *cabina de cambios y señales*. Esta es recordada especialmente por la hija del segundo auxiliar de la estación la cual describía “...estaba la garita del guardabarrera enfrente cruzando las vías, allí al lado del refugio de espera. Tenía unas palancas inmensas, lo manejaban a mano, te imaginas hacían una fuerza terrible porque todo se manejaba a mano, eso era todo manual de eso me acuerdo un montón...”.

También es dibujada y explicada la sala de *encomiendas*, sin embargo esta es asociada por su ubicación directamente al edificio de pasajeros.

Entre los elementos de servicios a la estación se destaca el paso a nivel por los conflictos actuales, y el aljibe porque posee una fuerte carga simbólica.

En la actualidad, uno de los reclamos más intensos que se está llevando a cabo en el barrio se relaciona directamente al ferrocarril. Debido a que sólo se encuentra habilitado un *paso a nivel* ubicado sobre la calle Guemes el cual tiene un tránsito diario de 4.500 vehículos, generando colapso y aglomeración en los momentos que circula el tren. Esto se debe al fuerte crecimiento que ha tenido el barrio Savoia (subdivisión interna de City Bell) ubicado en la parte posterior a la estación (Calles 12 – 13), y a la inhabilitación desde hace algunos años, del paso a nivel que se encuentra en la calle 466 frente al Club Hípico.

Asimismo, la existencia de este cruce y la subdivisión al interior del barrio ayuda a fortalecer la imagen de un pueblo dividido, los de adelante y los de atrás de la estación

“...nosotros siempre decíamos vamos al pueblo los que vivíamos en el barrio Savoia y el pueblo era esto...el centro de City Bell. Y los que vivían en Cantilo decían los de atrás de las vías...a mi padre no le gustaba, y decía Savoia Norte, se llama así. Para mi el ferrocarril fue una traba viviendo en Savoia, para mi padre y el resto era útil...”.

A pesar de estos recuerdos “aquel lado”, Savoia, esta creciendo, y se ve fortalecido, aunque todavía se encuentren desfavorecidos por la falta de inversiones en infraestructura de servicios.

Junto a la primera estación, la de madera, se ubicó el *aljibe* del barrio, el cual en la actualidad sufrió una importante destrucción, quedan solo algunos rastros en donde estaba, y memorias vecinales de la trascendencia del mismo.

El conjunto de los entrevistados resaltó el cambio en las funcionalidades de la estación. Esto es señalado por el establecimiento dentro del propio edificio como de su entorno inmediato de la actividad comercial. Esta involucra comercios diarios como una panadería, un kiosco de revistas, y un Banelco. Junto a ellos se construyó una guardería de bicicletas la cual es utilizada por los usuarios para dejar las mismas hasta el retorno al barrio o a la inversa. De acuerdo a las descripciones, previamente a la instalación de estas actividades comerciales de manera formal existía un puesto ambulante, construido

con una bicicleta, el cual se dedicaba a la venta de golosinas. En muchas ocasiones el carrito era guardado en la sala de encomiendas, marcando la relación de conocimiento mutuo y vínculos establecidos entre los diferentes integrantes de la estación.

Otro de los cambios señalados, quizá con mayor énfasis por lo que implica, es la presencia de una garita de vigilancia. Esta se ubica entre la sala de pasajeros y los sanitarios. La misma cuenta con el servicio de vigilancia privada durante todo el día. También esta actividad es compartida por la presencia y circulación de manera asidua por parte de la policía. Este cambio está en relación con la característica señalada por todos los entrevistados la inseguridad constante, que ha llevado al abandono en el uso de este servicio de comunicación. En las respuestas la palabra asociada es el miedo, dado que los usuarios pueden ser producto de un arrebato, "...hasta te tiran del tren por una cadenita...". La pérdida en el uso, así como las posibilidades de socialización se ven interrumpidas o condicionadas por la inseguridad, generando imaginarios del miedo, los cuales son construcciones, que tienen como base las vivencias cotidianas de la inseguridad, a partir de estos se generan maneras de nombrar y señalar ciertos ámbitos los cuales quedan asociados directamente al riesgo, estas condicionan y alteran las prácticas sociales. Las percepciones ciudadanas van variando y se construyen contradictoriamente. Además, los medios de comunicación refuerzan la sensación de miedo a la delincuencia a través de la proliferación de noticias que, sin embargo, van variando su foco territorial y el tipo de delitos que se difunden.⁹ De esta manera el miedo condiciona el uso que hacemos de los espacios y se convierte en un operador simbólico que nos delimita un nuevo croquis urbano.

Asimismo, de manera fugaz recuerdan algunos elementos de los cuales dudan de su existencia actual como son el molinete de ingreso a la plataforma del tren y la campana en la puerta de entrada a la sala de pasajeros, la cual era utilizada para el anuncio de la llegada y la partida del tren.

Los recuerdos de la estación están envueltos de anécdotas todos ellos con una carga de valoración positiva, las cuales son realizadas por las comparaciones que realizan con la situación actual que vive este medio de comunicación. Esto los lleva a considerar que las políticas implementadas colaboraron para llegar a la realidad con la que se enfrentan hoy, la que en la mayoría de los casos provocó el abandono del uso de este medio de circulación. Los entrevistados añoran ese ferrocarril que permitía unir y comunicar distintos pueblos en toda la extensión del territorio, objetivo que consideran fundamental, para dar lugar al crecimiento y el intercambio. Asimismo, en el caso específico de la conexión Constitución – La Plata, un ferrocarril urbano, lo perciben como un medio que permite el acceso de las clases trabajadoras a sus lugares de trabajo, a los estudiantes a los ámbitos de estudio, el cual sólo se está cumpliendo mínimamente dado que continuamente son afectados por la inseguridad y por los ser-

⁹ Lacarrieu, (2007), p. 178.

vicios cada vez más deficientes, “...no importa tu condición económica nadie se merece viajar como ganado...”.

Actualidad de la línea

Los entrevistados a lo largo de sus relatos expresan que el abandono gradual en el uso del servicio se debe a diversos motivos, pero fundamentalmente a aquellos referentes a la calidad del servicio ofrecido y a la inseguridad que se vive cotidianamente. Sin embargo, de acuerdo a las estadísticas publicadas por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), se observa para el período 1995-1999 en la totalidad de la línea Gral. Roca, un incremento del 22% del total de pasajeros transportados anualmente. A pesar de ello hay una tendencia decreciente de escasa significación a partir del año 2000.

Para el período 2006-2007 la Secretaría de Transporte de la Nación realizó a través de la investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) una encuesta de origen y destino,¹⁰ en donde se puede observar que el 33,1% de los encuestados utiliza la línea Gral. Roca, esta es la que presenta mayor porcentaje de uso diario entre todas las líneas encuestadas (Mitre – Belgrano Norte y Sur – San Martín – Urquiza). Asimismo, según datos brindados por la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE), en cuanto al transporte de pasajeros diarios en dicha línea desde el año 2007 presenta un ascenso al 2009 del 16%.

A través de dicha encuesta podemos obtener datos específicos de los movimientos diarios en la Estación de City Bell. Desde Constitución arriban a la misma 49 pasajeros, mientras que este mismo recorrido en sentido inverso lo hacen un total de 33 pasajeros. Hacia la estación de La Plata se produce un mayor flujo de pasajeros debido a que se trasladan diariamente un total de 329, y en sentido contrario lo realizan 398 pasajeros. En cuanto a los motivos de los viajes diarios a través de este servicio predomina el trabajo y luego con un porcentaje menor el estudio.

En lo referente a la infraestructura de la línea que acompañó este proceso, según datos brindados por la CNRT, el servicio de concesión Metropolitano y UGOFE podemos observar una ampliación para el año 2005 en la línea Gral. Roca en su totalidad. Esta para ese año contaba con 70 estaciones (incluyendo paradas y apeaderos), 58 locomotoras y 380 coches (eléctricos y remolcados). En el cuadro 2 se puede observar la evolución del material rodante en los años 1992, 1996, 2005, 2007, 2009. Sin embargo, a pesar de que hay un descenso en el mismo, de acuerdo a los datos brindados por UGOFE al momento de comenzar a prestar sus servicios, gran cantidad del material rodante estaba fuera de uso para lo cual se están llevando a cabo tareas de recuperación. Las mismas hasta el momento, como se

¹⁰ La encuesta realiza un relevamiento dividido en cuatro períodos que comprenden un rango horario de 2:30 hs cada uno, distribuidos de la siguiente manera: período 1 de 6:30 hs – 9 hs., período 2 de 9 hs a 11:30 hs., período 3 de 15:30 hs a 18 hs, período 4 de 18 a 20:30 hs.

señaló previamente, les permitió aumentar la cantidad de pasajeros transportados diariamente, a partir de una mayor regularidad en el servicio, mientras en el 2007 era del 66,32% este número ascendió al 83,13% para junio del 2009. Cabe destacar, que durante el período 1993-2009 el año de mayor regularidad es el 2001 con el 98.1%. Sin embargo, este año actúa como un punto de inflexión, debido a que a partir de dicha fecha comienza un período oscilante de ascenso y descenso en la regularidad del servicio, tendencia que comienza a modificarse positivamente a partir del 2007.

Cuadro 2: Material Rodante – Servicio Línea General Roca.

Material Rodante - Servicio Roca					
	1992	1996	2005	2007	2009 ¹¹
Locomotoras diesel	43	55	58	33	38
Coches eléctricos y remolcados	430[1]	368	380	151	178
Vagones servicio interno	-	21	21	s/d	s/d

Fuente: CNRT-Concesionario Metropolitano-UGOFE. Elaboración Propia.

Conclusión

La relación entre los dos ejes, el material y el simbólico, permite comprender que un elemento constructivo no es sólo un elemento estanco que se construye sobre un territorio con ciertas características y perdura sobre él sin modificación alguna. Este se transforma funcionalmente, avanza tecnológicamente, pero también paralelamente es significado y resignificando con el devenir temporal por lo habitantes locales los cuales conviven cotidianamente con él y reciben noticias de diferente tipo que condicionan en algunos casos sus mirada.

En el tramo Constitución-La Plata, la estación intermedia de City Bell permite observar el vínculo establecido con la misma por los lugareños, dado que a pesar de que en la actualidad la mayoría de los entrevistados le dan la espalada a las vías, conservan y comparan una imagen en cierto punto idealizada del ferrocarril que usaron antaño. Pero a partir de ella se reconstruye y comparan el conjunto de edificios compositivos de la Estación. Reafirmando en todos los casos la importancia que cumplió como eje de unión de todo el territorio, pero resaltando la necesidad que siga cumpliendo dicho fin sumando a ello la posibilidad del traslado diario de todas las clases sociales con seguridad y calidad.

¹¹ La medición del 2009 es hasta el mes de junio.

Bibliografía

Fuentes

- Entrevista a Guillermo de Franco (12/04/2008).
Entrevista a Ethel Molfino (18/04/2008).
Entrevista a Juan José Vendramín (18/04/2008).
Entrevista a Teresa de Urquiza (22/04/2008).
Entrevistas a Helena Moreira de Gonzalez Harzak (06/05/2008).
Entrevista a Perla Aberrúa de Verge (08/05/2008).
Entrevista a Ethel Verge de Del Campare (19/05/2008).
Entrevista a Susana Rayos (05/06/2008).
Entrevista a Luis Buchele (08/06/2008).

Bibliografía

-  Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
http://www.cnrt.gov.ar/index2_4.htm
-  Ferrari, Mónica (2006); “Patrimonio ferroviario en el Noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamiento urbanos ferroviarios”. *Actas del IV Congreso de Historia Ferroviaria*, 20 - 22 de septiembre de 2006, Málaga.
-  Justo López, Mario; Wadell, Jorge (2007); *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Lumiere, Buenos Aires
-  Fuentes Gómez, José (2000); “Imágenes e imaginarios urbanos: su utilización en los estudios de las ciudades”, *Revista Ciudades*, nro. 46, abril- junio, pp. 3-10.
-  Justo López, Mario (1991); *Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (1857-1886)*, Lumiere, Buenos Aires.
-  Lacarrieu, Mónica y Pallini, Verónica (2007); *Buenos Aires imaginada*, Secretaría de Cultura de la Presidencia de la Nación, Buenos Aires.
-  Leal Jeréz, Morelva (2002); “Imaginarios Urbanos e identidades en la ciudad de Ojeda”. *Revista de Ciencias Humanas y Sociales*, ISSN 1012-1587, nro. 37, pp. 37-59.
-  www.serbi.luz.edu.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1012-5872002004000003&lng=es&nrm=isp

- 📖 Lindón, Alicia; Aguilar, Mario; Hierniaux, Daniel (coord.) (2006); *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos Editorial, México
- 📖 Mogica Noemi, Vitalone, Cristina y Otros, (1983); *La Plata Ciudad Nueva, Ciudad Antigua. Historia, forma y Estructura de un Espacio Singular*, Universidad Nacional de La Plata-Instituto de Estudio de Administración Local, España.
- 📖 Ramírez Kuri, Patricia; Aguilar Díaz, Mario (2006); *Pensar y habitar la ciudad: afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo*, Anthropos Editorial, México.
- 📖 Schvarzer, Jorge (2003); “Auge y decadencia del sistema ferroviario argentino”. *Revista de Historia Bonaerense “Ferrocarriles”*, nro. 25, diciembre, pp. 5-11.
- 📖 Secretaria de Transporte de la Nación. Investigaciones de Transporte Urbano Público de Buenos Aires. (INTRUPUBA). http://www.transporte.gov.ar/intrupuba/resultados_definitivos_ferro.html
- 📖 Secretaria de Transporte de la Nación <http://www.transporte.gov.ar/html/estad-ferro.htm>
- 📖 Silva, Armando(2006); *Imaginarios Urbano*, Arango Editores, Bogotá.
- 📖 Tartarini, Jorge (2005); *Arquitectura Ferroviaria*, Ediciones Colihue, Buenos Aires.
- 📖 Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (2009); *Informe de Gestión UGOFE 2005-2009*, UGOFE, Buenos Aires.