

IMAGINARIOS URBANO-BARRIALES DE UNA CIUDAD MEDIA. EL BARRIO DE LA ESTACIÓN FERROVIARIA DE TANDIL, PROVINCIA DE BUENOS AIRES

ANA SILVA*

INTRODUCCIÓN

“Trenes cancelados hasta nuevo aviso”. El cartel escrito a mano, pegado en uno de los vidrios de las puertas de doble hoja de la estación de trenes de Tandil¹ se va decolorando al ritmo de la incertidumbre a medida que pasan los días desde que el 30 de junio de 2016 el gobierno provincial anunció la suspensión del servicio de pasajeros aduciendo razones de falta de seguridad (ABC Hoy, 30 de junio de 2016)².

El ferrocarril, que constituyó un importante factor en la consolidación del modelo agroexportador de fines del siglo XIX en Argentina y simbolizó el proceso de modernización del territorio —llegando a alcanzar los 45 000 kilómetros de vías activas hacia la década de 1940, la mayor proporción del subcontinente—, se encontraría en el último tercio del siglo XX signado por un proceso de desinversión, cierre de ramales y talleres, y privatización del servicio (Martínez, 2007). En varias localidades, a lo largo y ancho del país, se suspendieron los trenes de pasajeros y numerosos trabajadores y sus familias perdieron sus fuentes de empleo. Grandes predios ferroviarios y sectores urbanos linderos a las estaciones sufrieron un progresivo vaciamiento y abandono, permaneciendo como dolorosos testimonios materiales del deterioro en las condiciones de vida de las mayorías. En ese contexto, surgieron algunos proyectos de reutilización de esas áreas, con el propósito de promover la reorientación productiva de las poblaciones afectadas, así como para visibilizar la historia ferroviaria de cada lugar³.

* Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET). Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. Argentina.

1 Ciudad de rango medio del sudeste de la provincia de Buenos Aires, Argentina.

2 Es necesario mencionar que, a la fecha de enviar este artículo a imprenta, en el mes de febrero de 2018, la situación no solo no se revirtió sino que empeoró, con la disolución de la empresa Ferrobaires, el traspaso de los ferrocarriles de la Provincia a la órbita de Nación y el despido de los trabajadores de la Estación de Tandil y otras localidades.

3 Entre otras, pueden mencionarse las experiencias de la Estación de Ferrocarril Rosario Central, en la provincia de Santa Fe; el Centro Cultural Estación Provincial de la ciudad de La Plata, o el Museo-taller Ferrowhite de la localidad de Ingeniero White, partido de Bahía Blanca, en la provincia de Buenos Aires.

La Estación de trenes de Tandil (fig. 1) se encuentra localizada hacia el norte de la ciudad, y oficia de límite físico entre el Barrio de La Estación y el Barrio de Villa Italia, dos sectores que se consideran “hermanos” y también “rivales”⁴. En los últimos años, el Barrio de La Estación ha sido objeto de distintas prácticas de activación patrimonial (Prats, 2005) a partir de la iniciativa de una asamblea vecinal que en el año 2013 presentó un petitorio ante el Concejo Deliberante del municipio local en el que —entre otras medidas— solicitaba la declaración de un “Área de Protección Histórica”⁵ en un radio de cuarenta manzanas situadas en las inmediaciones de la estación del ferrocarril (figura 2).



Figura 1. Ingreso a la Estación de ferrocarril de Tandil. Junio 2016.
Fotografía: Ana Silva.

En el proceso de articulación y visibilización de sus demandas, los y las integrantes de la asamblea confrontan con distintos oponentes, más o menos personalizados según el caso, y movilizan imaginarios urbanos (Silva, 1992) en torno de las identidades locales y los conflictos actuales por la producción y consumo colectivo de la ciudad.

Este artículo presenta algunos avances de una investigación etnográfica⁶ localizada en ese barrio, con el propósito de contribuir al análisis de los imaginarios sociales urbanos

4 Salvo indicación en contrario, las palabras y frases entrecomilladas corresponden a expresiones tomadas de los registros de campo. En este caso, se trata de dos valoraciones registradas de forma recurrente entre distintos actores.

5 Vale aclarar que si bien la figura de Área de Protección Histórica (APH) existe en el país en localidades como Rosario o la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, no está reconocida en la normativa de la provincia de Buenos Aires ni en el contexto municipal, por lo cual la solicitud de la asamblea implica la revisión y eventual adecuación de la legislación vigente.

6 Entendida como una práctica de investigación reflexiva, sostenida en el tiempo, que por medio de una profundización creciente del trabajo de construcción de los datos de campo busca aprehender una porción del mundo social a través de un análisis centrado en la lógica de la producción material y simbólica de los sujetos implicados en los procesos que se estudian. Para ello, parte de la predisposición a tomar en cuenta un espectro de hechos tan amplio como se vaya revelando necesario en el curso de la investigación, y opta por establecer la relevancia de la información en relación con sus contextos de origen, tratándola como la expresión de entramados de relaciones socialmente situados (Guber, 2009; Balbi, 2015).

vinculados con los procesos de reconversión productiva de ciudades medias bonaerenses, dentro de las “crisis” y transformaciones del mundo del trabajo. En ese sentido, el caso considerado permite abordar de manera situada las manifestaciones, los alcances y sobre todo los modos en que fue vivido en esas ciudades el proceso de dismantelamiento y reconversión de la infraestructura ferroviaria en Argentina durante el último tercio del siglo XX y comienzos del XXI.



Figura 2. Localización del Área de Protección Histórica propuesta en el plano de la ciudad.
Imagen tomada de la página web www.barriodelaestacion.com.ar.
Fecha de consulta: 10/10/17.

La conceptualización de los imaginarios urbanos, especialmente aquella elaborada por autores como Armando Silva (1992) y Néstor García Canclini (2005), resulta especialmente fértil para poner en consideración los aspectos socio-simbólicos que han tendido a ser soslayados por los abordajes fisicistas reduccionistas de lo urbano, centrados en lo que Alicia Lindón —recuperando la expresión de Henri Bergson— ha denominado el mundo de los sólidos (Lindón, 2007, p. 8). Vale aclarar que la usual separación entre aspectos materiales y no materiales en los estudios urbanos —y, en general, en el análisis de la vida social— puede conducir a una confusión conceptual si no se pondera, como pretendemos hacerlo en nuestro trabajo, una perspectiva materialista de las prácticas de significación, en los términos propuestos entre otros por Raymond Williams (1980).

En este abordaje seguimos la propuesta analítica de Ariel Gravano de una articulación dialéctica de los aspectos estructurales y simbólicos en el estudio de lo urbano (2005; 2016), considerando en particular las especificidades de las ciudades medias como objeto de estudio antropológico.

ANTROPOLOGÍA DE LO URBANO MEDIO: SISTEMAS E IMAGINARIOS

Los estudios sobre lo urbano “no metropolitano”, especialmente sobre ciudades de escala media, constituyen un área de creciente interés dentro de las ciencias sociales en

general⁷ pero aún de relativa vacancia para la producción antropológica en Argentina, no obstante la enorme recurrencia de este tipo de ciudades en la realidad urbana del país.

Tomamos la escala desde un enfoque relacional, a partir de la necesidad de situar en cada caso el contexto y el proceso histórico de constitución de lo urbano en sus distintas manifestaciones localizadas. Casi la mitad de la población urbana mundial reside en áreas con menos de medio millón de habitantes (United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2014). En la escala global, estas son las ciudades más pequeñas, mientras que las mayores son las 28 ciudades que cuentan con más de 10 millones de habitantes y las “ciudades medias” son aquellas que tienen entre 1 y 5 millones de habitantes. Sin embargo, esas ciudades “medias” son, de hecho, las ciudades “mayores” en 79 países. En América del Sur, ciudades como San Pablo, Bogotá o Santiago en Chile superan los 5 millones de habitantes, mientras que la mayoría de la población urbana del subcontinente reside en ciudades de menor tamaño. En Argentina, de acuerdo con los datos del último censo (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, 2010), son 57 las ciudades que cuentan con una población de entre 50 000 y 500 000 habitantes. La provincia de Buenos Aires está dividida en 135 municipios, cuyas ciudades de cabecera oscilan en su mayoría entre los 1000 y los 600 000 habitantes. En el caso de Tandil y las ciudades del centro de la provincia en las que desarrollamos nuestro trabajo de campo, oscilan en torno de los 100 000 habitantes. Por lo tanto, tomando distancias de abordajes instrumentales que tienden a reificar las diferencias de escala como cuestión de “medidas” o “grados”, el enfoque al que adherimos pone de relieve su carácter relativo y considera de manera dialéctica procesos estructurales y simbólicos en la producción de la vida urbana.

Una antropología de lo urbano (Gravano, 2016) se desmarca de los abordajes “ghetizantes” de una antropología en la ciudad⁸, donde esta es colocada en el lugar de mero marco o escenario, para —en cambio— poner en cuestión el proceso histórico-estructural de lo urbano, en su dialéctica con la producción simbólica y en tanto dimensión co-constitutiva de lo social. Se propone el estudio de lo urbano:

en términos estructurales —entendido como el sistema de servicios de uso común, colectivo y público distribuido en el espacio concentrado— [y en necesaria articulación con] los sistemas de representaciones discursivas, icónicas, simbólicas e identitarias que componen los imaginarios de estos sistemas de servicios de parte de los distintos actores sociales que se ven involucrados en su producción y su uso desigual. Se ponderará la continuidad en el abordaje de una dimensión de análisis en la cual toma importancia no solamente cómo se vive en las ciudades sino cómo se viven las ciudades⁹.

7 Ejemplos de ello que pueden mencionarse son el Congreso Urbano: no metropolitano, celebrado en Talca, Chile, en 2014; los grupos de trabajo sobre ciudades medias y sobre lo urbano no metropolitano incluidos en distintas reuniones científicas (CAAS, RAM, Jornadas de Antropología Social del Centro, entre otras) y una creciente bibliografía dedicada a las ciudades medias, intermedias o mesópolis (ver Boggi y Galván, en Gravano, Silva y Boggi, 2016).

8 Para un abordaje de esta discusión, sugerimos ver en particular los capítulos “Lo urbano como objeto antropológico” y “La imaginación antropológica”, de Ariel Gravano, y el artículo de Carlos Herrán “La ciudad como objeto antropológico”, en Gravano (2016).

9 Textual del proyecto vigente del Proincomsci. (Proincomsci, Unicen, s. f.).

El concepto de imaginario social, clave en esta aproximación, se encuentra referenciado principalmente en autores como Cornelius Castoriadis (2003), Pierre Ansart (1989), Eduardo Colombo (1989); y el de imaginarios urbanos en la obra de Silva (1992) y García Canclini (2005). Esta conceptualización se aparta de la acepción corriente de los imaginarios como producción de ilusiones, quimeras —como evasiones de la realidad de los “hechos”, marcando una oposición entre éstos y lo real—, para inscribirlos en cambio en las dimensiones señaladas por Castoriadis (2003, p. 43): el imaginario efectivo (mitos, ideologías, creencias, religiones, paradigmas interpretativos del mundo) y el imaginario radical, entendido como la capacidad inmanente de los seres humanos de “hacer surgir como imagen algo que no es y nunca fue”, es decir, la matriz de las utopías y del principio creativo. La recuperación de estos aportes se inscribe en la búsqueda por superar la dicotomía esencialista entre lo real y lo imaginario, para desplazar sus fronteras recíprocas al interior del espacio semántico de la realidad (Colombo, 1989, p. 17; Ansart, 1989; Gravano, Silva y Boggi, 2016).

Los imaginarios sociales urbanos —en plural—, siguiendo la síntesis conceptual propuesta por Ariel Gravano, se definen como:

Las imágenes y representaciones referenciadas en el espacio de la ciudad, tal como lo explicita Armando Silva (1992, p. 15): “usos e interiorización de los espacios y sus respectivas vivencias dentro de la intercomunicación social” y sus relaciones con las prácticas, valores y predisposiciones de habitus (tal como lo enuncia Bourdieu, 1990) que conformarían la cultura (en un sentido antropológico) urbana y sus distintas formas de adquirir identidad. (Gravano, 1996, p. 1)

Los imaginarios urbanos constituyen representaciones histórica y culturalmente construidas con referente en el espacio urbano. Esta noción permite dar cuenta de la ciudad como espacio vivido y no solo como un espacio en el que se vive, encaminando una búsqueda en la que cobran relevancia las dimensiones sensoriales y experienciales de la ciudad, dado que “las ciudades son, entre otras cosas, artefactos físicos, vivenciados por la gente mediante sus sentidos” (Rapoport, 1984).

A partir de la interrogación acerca del proceso histórico de conformación de identidades colectivas e imágenes vigorosas (Lynch, 1965) que parecen, en los sucesivos contextos, resultar eficaces ante propios y extraños en la enunciación de la ciudad como una pretendida totalidad, sostenemos que las identidades urbanas se constituyen en un proceso que se despliega diacrónicamente, en el que se reactualizan selectivamente elementos del pasado que resultan significativos en el presente (Williams, 1980). Es así como se conforman las distintas capas del palimpsesto urbano (Gravano, 2005) que nos permiten advertir la textura de las identificaciones colectivas, en la medida en que las sucesivas imágenes van dejando sus huellas, entre y a partir de las cuales se inscriben las “nuevas” en cada contexto histórico y social específico. Siguiendo esta hipótesis, las diversas imágenes de la ciudad se superponen en el imaginario, dando lo que da lugar a una estratificación cuyos ejes de anclaje difieren de una ciudad a otra, de acuerdo con el proceso histórico específico de cada localidad, en su dialéctica con la construcción de la identidad urbana misma:

Así como cuando al escribir un manuscrito se debía apelar a la superficie rugosa y texturada de un papiro del que se habían borrado las señas evidentes de una escritura anterior, pero que aún

conservaba las huellas de los trazos ausentes, la ciudad ha ido entramando imágenes de sí misma que siguen dejando huella y sirven de superficie rugosa para la reescritura de imágenes ulteriores. (Gravano, 2005, p. 35)

En los estudios antropológicos realizados en distintas localidades bonaerenses, hemos identificado como elementos comunes de los respectivos palimpsestos el de “ciudades de frontera”, en torno de los discursos fundacionales sostenidos sobre las campañas de ocupación y exterminio de los pueblos originarios a lo largo del siglo XIX. Las localidades en las que hemos desarrollado trabajo de campo poseen este origen común como parte de la “avanzada” de una frontera en expansión al sur del Río Salado. Por otro lado, las “ciudades de tribalismos blancos” remiten al entramado asociativo étnico principalmente vinculado con la presencia de colectividades europeas en estas localidades. Y, finalmente, la configuración de emblemas alrededor de componentes del sistema productivo local (Gravano en Gravano, Silva y Boggi, 2016).

Las configuraciones y reconversiones de los perfiles productivos y formas espaciales urbanas implican tanto procesos estructurales como experiencias subjetivas, incluyendo los modos de interpretar y dotar de sentido a esas experiencias.

En nuestros registros de campo en el Barrio de La Estación adquieren un lugar significativo las experiencias generacionales de continuidad y de discontinuidad que configuran los sucesivos procesos de crisis y reconversión de los perfiles productivos de la ciudad intermedia, las identificaciones colectivas, las formas de sociabilidad y las tramas de relaciones, los modos del conflicto y las expectativas que se ponen en juego en contextos de vida cotidiana, actualizando selectivamente aspectos del palimpsesto y valores que se invocan en las tensiones actuales por la producción y consumo colectivo de la ciudad.

PALIMPSESTOS URBANO-BARRIALES

La ciudad de Tandil se encuentra ubicada en el sudeste de la provincia de Buenos Aires. Según proyección de datos censales (Indec, 2010), cuenta con una población de alrededor de 120 000 habitantes. Fundada en 1823 como Fuerte de la Independencia, formó parte de la frontera en expansión al sur del río Salado durante el siglo XIX. Como tantos otros poblados de la zona, su génesis aparece significada en las narrativas hegemónicas como ariete “defensivo” frente al entorno “salvaje”. Aunque más que tratarse de una defensa, la constitución de estos poblados respondió a una estrategia ofensiva de ocupación territorial y aprovechamiento de los recursos naturales en desmedro de quienes habían sido sus primeros pobladores (Gravano, 1999), cuya presencia anterior a la constitución de la frontera es opacada en la idea misma de una “fundación” (Gravano, Silva y Boggi, 2016).

Las características de su suelo y su paisaje permitieron el desarrollo de dos importantes actividades económicas en el partido (además de la agroganadería y la industria principalmente metalmeccánica): la explotación de canteras de piedra —en especial de granito— y el turismo, a las que se sumaron, con mayor notoriedad en los últimos años, emprendimientos inmobiliarios en la zona serrana, destinados, por un lado, a la provisión

de servicios turísticos (cabañas y hoteles) y, por otro, a la vivienda de sectores de altos ingresos (Migueltoarena y Lan, 2013).

Las transformaciones operadas por las construcciones en las sierras y otros sectores de la ciudad han sido objeto de conflictos más o menos visibilizados en el espacio público local, entre distintos intereses y racionalidades, respecto a la apropiación y ocupación del suelo. El paisaje serrano constituye un elemento con fuerte valor identitario para la población local (Silva, 2011), lo cual contribuyó a que en las últimas décadas el modelo de explotación intensiva de las canteras fuera ganando una creciente oposición y se conformaran organizaciones ambientalistas que trabajan en pos de la preservación de las sierras y el cese de las voladuras. Este conflicto condujo finalmente a la sanción de la Ley Provincial de Paisaje Protegido n.º 14.126, en 2010 (Girado, en Gravano, Silva y Boggi, 2016).

Con la puesta en funcionamiento de la Estación de trenes en 1883, a partir de la “llegada” de un ramal del Ferrocarril Sud a la localidad, comenzaron a construirse en los alrededores distintos edificios vinculados a la provisión de servicios para el mantenimiento de la red ferroviaria, así como viviendas para los trabajadores. El impacto del tren en la dinamización económica y social de la vida lugareña ha llevado a hablar de una “segunda fundación” de la ciudad (Nario, 1996). Posteriormente, con la consolidación de una comunidad ocupacional ferroviaria (Mengascini, 2005; Horowitz y Wolfson, 1985) y el auge de la actividad gremial a principios del siglo XX, se construyeron instalaciones como las del Club y Biblioteca Ferrocarril Sud (1919), el Salón de la Confraternidad Ferroviaria (1925) o, más tarde, el Policlínico Ferroviario (1953).

El contexto de crecimiento económico de la región durante la primera mitad del siglo XX implicó la expansión tanto de las fuerzas productivas como de las fuerzas reproductivas del espacio y sus funciones comunicativas. Esa etapa alcanzaría su punto más alto en la década del cincuenta, para entrar luego en un proceso regresivo en el último tercio del siglo, marcado por la crisis de la actividad industrial y la retracción del papel de Argentina en la provisión de manufacturas en el mercado mundial. La reestructuración capitalista del territorio argentino a partir de la última dictadura cívico-militar (1976-1983), consolidada con las reformas neoliberales de la década del noventa, terminó con la disolución de la empresa estatal (Ferrocarriles Argentinos) y el desmantelamiento de buena parte de la gigantesca red ferroviaria nacional. En la estación local, muchas de las instalaciones cayeron en desuso o comenzaron a deteriorarse por falta de mantenimiento. Con el cambio de siglo, en algunos casos se reconvirtió su finalidad original cediéndose su uso a organizaciones comunitarias o dependencias municipales, en su mayoría dedicadas a la realización de actividades artístico-culturales. Entre otras, funcionan o han funcionado allí la Escuela Municipal de Música Popular, la Escuela Municipal de Teatro, el Centro Social y Cultural “La Vía”, el Taller de Picapedreros y la Incubadora de Arte.

Cabe destacar, como una manifestación significativa del contexto de agudización de la crisis económica y política de fines de 2001, la Feria comunitaria y turística que comenzó a realizarse en 2002 en el andén de la Estación y en el galpón de equipaje y encomiendas. Así, un espacio que en otro período estuvo vinculado a la integración de la ciudad en el circuito productivo nacional e internacional, se resignificaba en este contexto albergando

una clara expresión de la búsqueda de formas alternativas de producción y consumo para aquellos actores sociales que habían quedado excluidos del acceso al mercado (Lan, 2011).

Entre 2006 y 2012 estuvo suspendido el tren de pasajeros, servicio que desde junio de 2016 se encuentra nuevamente interrumpido.

En las últimas décadas fueron cobrando notoriedad en el contexto local formas de apropiación del espacio destinadas especialmente a actividades que permiten una reproducción más efectiva del capital, como el turismo y la renta inmobiliaria. En particular en el barrio considerado, la gravitación de una serie de factores como la conexión a la red de servicios públicos, la relativa cercanía al centro y los precios comparativamente ventajosos han favorecido el desarrollo de numerosos emprendimientos inmobiliarios. Frente a esto, como reacción ante lo que consideraban el “deterioro” del barrio y la “pérdida de su fisonomía identitaria” a manos de la “especulación inmobiliaria” y la “construcción indiscriminada”, un colectivo de vecinos (que pronto adoptaría la denominación de “Asamblea del Barrio de La Estación”) elaboró un petitorio que proponiendo —entre otros puntos— la implementación de medidas de protección patrimonial en las inmediaciones de la Estación. Este documento —con el título “El Barrio de La Estación como Área de Protección Histórica”— fue presentado en el mes de mayo de 2013 ante el Concejo Deliberante local, haciendo uso de la figura de la Banca 21¹⁰.



Figura 3. Imagen publicada en el perfil de Facebook del Barrio de La Estación para graficar la demolición de viviendas en el barrio (fecha de consulta: octubre de 2017).

Autor: Gonzalo Celasco.

10 Figura por la cual ciudadanos, ciudadanas u organizaciones pueden presentar proyectos de una manera formal equivalente a la de cualquier legislador. El proyecto debe ser entregado con anterioridad al Concejo Deliberante, junto con un formulario de solicitud que puede descargarse de la página web. La presentación debe atenerse a un reglamento que, entre otras cuestiones, establece un tiempo máximo de diez minutos para la exposición del proyecto.

El petitorio, avalado por unas 2500 firmas y adhesiones institucionales, contenía varios puntos, entre los cuales planteaba la necesidad de establecer pautas de protección edilicia a las edificaciones incluidas en el área de protección histórica, la implementación de regulaciones sobre nuevas construcciones, la creación de un paseo temático ferroviario en el predio de la estación y en la plaza que se encuentra enfrente, así como el cambio de denominación de calles, entre otros.

El establecimiento de características especiales para las futuras construcciones que se realicen dentro del área de protección histórica, como alturas máximas y retiros escalonados respecto de la línea municipal, supone la modificación del actual código de edificación municipal. Este es señalado por integrantes de la asamblea como uno de los puntos más “difíciles” en vistas de lograr la aprobación del proyecto (“nos estamos metiendo con el código de edificación”). Así mismo, constituye uno de los aspectos en los que se recurre a la sustitución del valor de cambio de la “especulación inmobiliaria”, tal como se la percibe actualmente (“indiscriminada”, “sin criterio”, “sin identidad”), por el de otros atractivos: “el valor se logra a través de ser un lugar único. Una zona residencial, de casas bajas; hay otros valores”.

En los registros de campo hemos encontrado referencias reiteradas a la idea de que la identidad barrial se encuentra en “decadencia”, en “deterioro”, que “ya no hay identidad” como la había “antes”, se están “perdiendo los valores” del barrio. Esta apreciación coexiste —sin que esto sea necesariamente reconocido como una contradicción por los actores— con la consideración de un “renacimiento” de la actividad sociocultural en el barrio que remitiría a aquella “época dorada” de los años treinta, a partir del funcionamiento de distintos espacios como los centros culturales gestionados por organizaciones de la Sociedad Civil (“La Compañía” o “La Vía”), el Club Ferro y su biblioteca Juan A. Salceda, el Teatro de la Confraternidad, las escuelas municipales como la Escuela de Música Popular o el Taller de Picapedreros y Escultores, la Incubadora de Arte, así como de distintos eventos realizados en espacios públicos, espectáculos, ferias, el festejo de Carnaval que se realiza anualmente sobre la avenida Machado o eventos gastronómicos como el “Festival Food Truck Tandil”, por mencionar algunos.

La progresiva consolidación de espacios artístico-culturales en el entramado barrial alimentó la idea de que el mismo se ha ido constituyendo en un “polo cultural” de la ciudad. Con esa perspectiva, sumada a la reivindicación del valor patrimonial del barrio y el reclamo por la reanudación del tren de pasajeros, se realizó en el mes de marzo de 2017 una muestra colectiva de artes visuales que reunió en la Estación obras de más de cuarenta artistas plásticos locales. En palabras de los organizadores del encuentro, la Estación es un lugar

representativo del arte de Tandil. Cabe destacar que allí funcionan distintas instituciones vinculadas al arte, por lo que “el objetivo es que los artistas entiendan esto y puedan apropiarse del espacio los que no están trabajando ahí. Además, queremos reivindicar el espacio patrimonial y afianzarlo como polo artístico. Es una manifestación cultural que justamente nace con esta necesidad de poner el espacio en valor. (El Eco, 5 de marzo de 2013)

El 19 de agosto de 2017 se realizó otro evento con motivo del 134° aniversario de la “llegada” del tren a Tandil, donde la actuación de músicos locales, los “Food Trucks” (figura 4) y los juegos inflables para niños fueron el marco de un acto que se centró en el reclamo por la reanudación del servicio de pasajeros y la preocupación por el inminente despido de trabajadores ferroviarios.



Figura 4. Food Trucks en la Estación. Fotografía tomada del portal de noticias <http://www.eldiariodetandil.com/2017/08/16/los-food-trucks-vuelven-a-la-estacion->. Fecha de consulta: 10/10/17.

Un integrante de la asamblea expresaba en una conversación informal esa ambivalencia en los siguientes términos: “todo muy lindo, podemos tener una linda página web, pero si todo sigue igual, el tren no vuelve, no se aprueba el proyecto [de un Área de Protección Histórica], no sirve de nada”. Allí está, para recordarlo, el cartel pegado en una de las puertas de doble hoja de la Estación: “Trenes cancelados hasta nuevo aviso”.

ETHOS BARRIAL: ACTIVACIÓN PATRIMONIAL Y SELECTIVIDAD DE LOS REFERENTES

La noción de “barrio” aparece, en tanto categoría social en uso (Rockwell, 1987), como una referencia central de construcción identitaria, así como en la articulación de demandas hacia los agentes estatales. Distintos actores sociales, en particular quienes están vinculados con la asamblea, se refieren al Barrio de La Estación como “el primer barrio de la ciudad” o el “barrio antiguo”, lo cual constituye un argumento central a la hora de fundamentar el pedido de protección patrimonial. En el plano analítico, ponemos en diálogo esta categoría con una conceptualización de lo barrial que trasciende la idea de escenario o recorte espacial, para ser objeto de significación y constituir de ese modo un conjunto de valores plasmados históricamente en la totalidad urbana (Gravano, 2016).

De acuerdo con Gravano (2005), la identidad barrial es el producto ideológico de una atribución recurrente entre actores sociales cuyo referente es el barrio. Aun en la más elemental y aparentemente desinteresada descripción del barrio, los actores introducen valores con los cuales muestran que este no es meramente el espacio donde se reside. El

eje axiológico de la identidad barrial se compone del conjunto estructurado de valores presentes en la ideología sobre el barrio. En la dimensión temporal se revela que los actores subordinan los significados de lo que para ellos es su barrio a lo que este era “antes”. Se trata de un antes que refiere a una “época” (a la que el autor denomina “época base” de la identidad barrial) indeterminada en el tiempo cronológico y, fundamentalmente, resultado de la oposición con el “ahora”. Constituye la base de la edificación distintiva de lo barrial y no es posible identificarla con ninguna época referencial determinada ubicable en una cronología. Puede decirse entonces que más que un *chrónos*, representa un *éthos*, mediante el cual el barrio adquiere modalidades distintivas e identidad como tal. No es una mera referencia al pasado. Ni siquiera es parte del pasado entendido como historia lineal del barrio. En este sentido, el barrio referencial se diferencia del barrio como valor (a esto último el autor lo denomina “lobarrial”). Así, el barrio como espacio se encuentra subordinado al barrio como tiempo-*éthos*, con capacidad para construir ideológicamente una identidad.

En el texto del proyecto elaborado por la asamblea se destaca que la Estación fue “durante varias décadas, uno de los lugares preferidos para las familias (...) como atractivo paseo de los fines de semana”, y se solicita “reactivar la entrada (calle interna) de la estación, a partir del montaje de un paseo temático ferroviario en el que se contemple la influencia y la pujanza que generó el ferrocarril en nuestra ciudad, la región y en el barrio”, junto a una serie de acciones para el reconocimiento simbólico de “trabajadores ferroviarios y otros vecinos que tuvieron una actuación destacada en el campo profesional, en el cultural, en el social y el sindical” (Barrio de la Estación Tandil (s.f.). Un ejemplo de esto último es la propuesta de imponer a una calle del paseo temático el nombre de Agustín Sívori, un mutualista ferroviario de las décadas de 1940 y 1950, de activa participación sindical en el contexto de la nacionalización de los ferrocarriles por el gobierno peronista. También se prevé la realización de una escultura en homenaje a Ibis Perla Villar, una militante del Partido Comunista que “rompió los moldes políticos masculinos de su época”, o el cambio de denominación de un tramo de la avenida en la que se localiza la Estación, actualmente llamada coronel Benito Machado, por “Avenida de los Trabajadores Ferroviarios”.

Consideramos significativo resaltar cómo se van construyendo, a partir de la argumentación de los y las integrantes de la asamblea, distintos oponentes frente a los cuales es posible establecer las propias tomas de posición en relación con los actores seleccionados, para así integrar el repertorio patrimonial que se reivindica. Dichos actores encarnan además un conjunto de valores que se busca asociar positivamente con el *ethos* barrial, en oposición a otros de los cuales se busca diferenciarse:

Personaje polémico (...) al coronel Benito Machado hasta lo han llegado a definir como la versión local de Julio Argentino Roca¹¹ (...) Machado es un hombre aceptado por una generación de conservadores de nuestra ciudad. (...) Si bien en algún momento [para el cambio de denominación] se deslizó algún nombre propio de algún trabajador de los años cuarenta o cincuenta,

11 Militar argentino, ministro de Guerra y Marina, artífice de la denominada “Campana del Desierto” que en la década de 1880 resultó en un genocidio de los pueblos originarios del sur, con miles de muertos y heridos.

dejábamos afuera a muchísimos protagonistas notorios que tenían que ver con los obreros del riel. Avenida de los Trabajadores Ferroviarios involucra toda la historia, desde el primer empleado de 1883 hasta los administrativos de hoy.

El tramo a cambiar sería de diez cuadras, en una primera instancia, previendo que “las futuras generaciones cambiarán el nombre a la calle [en el tramo restante], para la reivindicación de otras figuras y luchas”¹².

Como ha señalado Llorenç Prats (2005),

La activación, más que con la puesta en valor tiene que ver con los discursos. Toda activación patrimonial, desde una exposición temporal o permanente, hasta un itinerario o un proceso de patrimonialización de un territorio, de inspiración más o menos ecomuseística, incluso una política de espacios o bienes culturales protegidos, si se quiere apurar la imagen, comporta un discurso, más o menos explícito, más o menos consciente, más o menos polisémico, pero absolutamente real. Este discurso se basa en unas reglas gramaticales *sui generis*, (...) que son: la selección de elementos integrantes de la activación; la ordenación de estos elementos (...); y la interpretación (o restricción de la polisemia de cada elemento palabra mediante recursos diversos. (2005, p. 20)

Esta selectividad de los referentes que componen el repertorio patrimonial, según hemos podido observar, se configura en un proceso sumamente dinámico, dado que se produce de modo relacional, en el contexto de los referentes reivindicados por otros actores que también buscan visibilidad en el espacio urbano. Por ejemplo, en el mes de noviembre de 2014, la asamblea publicó un comunicado en su página de la red social Facebook, que envió también a los medios de comunicación locales, a raíz de las declaraciones —publicadas también en los medios— de algunos referentes del Partido Justicialista sobre el reemplazo de un busto del general Juan Domingo Perón (que actualmente se encuentra en la plaza frente a la Estación de Ferrocarril) por un monumento de mayores dimensiones. La asamblea repudió enérgicamente esa iniciativa, indicando que el proyecto de un paseo temático ferroviario había sido presentado con anterioridad y que la inclusión de un monumento a gran escala no resultaba “compatible” con ese proyecto. En el comunicado se expresaba que el busto existente “ya forma parte de este espacio urbano y a pesar de no ser de aspecto monumental —busto de características clásicas—, marca un sentido de pertenencia para el barrio. Quitarlo, trasladarlo o suplirlo sería perjudicial para su hábitat”.

La referencia a las tensiones suscitadas en torno a la figura de Perón no es menor, ya que remite a fuertes conflictos políticos en la historia de los gremios ferroviarios que enfrentaron a sectores peronistas con socialistas y comunistas (Mengascini, 2011). Resulta significativo que en el discurso de la asamblea se destaquen aquellos elementos que hacen referencia a lo ferroviario o lo barrial como componentes homogeneizadores de la memoria colectiva, lo que soslaya las interpelaciones a las trayectorias y adscripciones político-partidarias de sus integrantes —en particular aquellas que tienen mayores resonancias en la actualidad—, que podrían operar como ejes de fragmentación en la identidad barrial.

12 Entrevista al historiador Hugo Mengascini en el portal Política Tandil, 1/11/12. www.politicatandil.com. Fecha de consulta: 10/7/2014.

Una práctica significativa de los integrantes de la asamblea para dar visibilidad a sus reivindicaciones es el recurso a las redes sociales en Internet. Allí dialogan las fotografías antiguas del barrio recuperadas de colecciones particulares —sobre las cuales se realizan “comentarios” en un interesante trabajo colaborativo de reconstrucción de anécdotas e identificación de los espacios y las personas retratadas— con las fotografías actuales producidas por jóvenes fotógrafos vinculados al barrio. En particular, las fotografías de uno de ellos, Gonzalo Celasco, han sido adoptadas para distintas producciones gráficas (como un almanaque que se realiza todos los años con el auspicio de distintos comercios e instituciones del barrio), lo cual les otorga un estilo reconocible. Así mismo, en una interacción dialógica con el espacio urbano, algunos retratos de personajes considerados emblemáticos de la historia barrial han sido reproducidos como murales en distintas paredes del barrio, sumándose a los ya existentes en el predio de la Estación. En cada ocasión, la “inauguración” de los murales estuvo acompañada por distintas acciones, o bien formó parte de una actividad más amplia que se buscó vincular con la activación patrimonial. En diciembre de 2015, en coincidencia con el quinto aniversario del Centro Cultural “La Compañía” —sede de la asamblea del Barrio de La Estación—, se inauguraron dos murales realizados por el artista plástico Federico Pose a partir de sendos retratos de Celasco. El primero, ubicado en la esquina de las calles Roca y Arana, muestra a Héctor Anselmi, maquinista ferroviario retirado y vecino del barrio, en su “inseparable bicicleta”¹³. El segundo, pintado sobre una de las paredes medianeras de “La Compañía”, retrata a la maestra de música Élide “Liri” Baretta (vecina del barrio), tocando su acordeón. La elección de una mujer para ser homenajeada respondía al perfil del Centro Cultural, que tiene al tema de género como uno de los principales de su agenda¹⁴. La jornada comenzó a las 20 hs., en la esquina del mural dedicado a Anselmi —a tres cuadras de “La Compañía”—, donde se reunieron unas cuarenta personas y habló uno de los integrantes de la asamblea refiriéndose a la trayectoria del protagonista del mural, a quien se le obsequió una reproducción enmarcada de la fotografía que se copió en la pared. Por un momento, como en un juego de espejos, se encontraba el propio homenajeado sosteniendo su retrato, parado delante del mural que también lo retrataba, a partir de esa fotografía (figura 5), lo cual fue a su vez motivo de múltiples registros, con celulares, cámaras fotográficas y de video, y posteriormente compartido y comentado en las redes sociales.

Un grupo del taller de tambores de “La Compañía” se paseó en una camioneta por las cuadras circundantes, tocando su percusión a modo de “llamada” para convocar a sumarse a la celebración. Luego se invitó a caminar hasta el Centro Cultural, donde se inauguró el otro mural, con la presencia de Baretta, y se siguió con una muestra del taller de tambores, proyección de audiovisuales y cantina hasta entrada la noche.

Posteriormente se realizaron otros murales similares, uno de ellos dedicado al ciclista, ferroviario jubilado y también vecino del barrio Ludovico Ots, ubicado en Alsina al 1300 (figura 6); otro en la esquina de la Avenida Machado y Montiel, pintado por Pose en colaboración con estudiantes del Instituto del Profesorado de Arte Tandil (IPAT),

13 Textual de la página de Facebook de la asamblea.

14 Nos hemos ocupado en particular de este espacio en Silva, 2016 y 2017.

sobre la base de una fotografía del año 1939 tomada en el andén de la Estación a Pedro Bruno, trabajador de la Unión Ferroviaria y actor aficionado integrante del Cuadro Filodramático “Alborada”, una agrupación teatral de los años treinta que estaba integrada por ferroviarios y sus familiares y tenía su espacio de práctica teatral en la Casa Social de los gremios del ferrocarril, el Salón de la Confraternidad Ferroviaria. Y un tercero en homenaje al croto José Américo “Bepo” Ghezzi; este último realizado en conjunto por Federico Pose y Dolores Figueroa y emplazado en uno de los muros del Centro Social y Cultural “La Vía”, que funciona en las antiguas instalaciones de los talleres de vía y obras. En este último caso, para la inauguración se organizó una charla a cargo de los historiadores locales —ambos vinculados al barrio y a la asamblea— Hugo Nario y Hugo Mengascini, y se proyectó el film ¡Que vivan los crotos! (1990), dirigido por Ana Poliak e inspirado en la figura de “Bepo”.



Figura 5. Mural dedicado a Héctor Anselmi, imagen publicada en el perfil de Facebook del Barrio de La Estación. Fotografía de Sebastián González. Fecha de consulta: diciembre de 2017.



Figura 6. Mural dedicado al ciclista Ludovico Ots. Fotografía: Ana Silva (2017).

El mural más reciente se inauguró el día 19 de noviembre de 2017 en el marco de un encuentro de candombe (el “Primer Encuentro de Candombe Regional por la Identidad”) organizado por las agrupaciones Kilumbo Añá y Kambá Candombe (integrantes de “Candombe del Encuentro”), que decidieron ese año hacer la llamada de cierre del encuentro en el Barrio de La Estación por considerar que la amenaza a la identidad barrial encontraba puntos de contacto con la sufrida por los afroargentinos. Así, convocaron a la actividad con el lema “Por la identidad. Por la vuelta del tren a Tandil. Por la visibilidad de los afrodescendientes argentinos”, el cual se inscribió en un gran pasacalle que encabezó el desfile. En el encuentro participaron agrupaciones de distintas localidades bonaerenses. El recorrido se iniciaba en “La Compañía”, desde donde iban saliendo los grupos —mientras una fogata improvisada en el patio delantero calentaba los parches de los tambores del siguiente grupo— y terminaba en el playón de la Estación de Trenes, donde la murga local “Flor de Murga” oficiaba de anfitriona e iba recibiendo con sus bailes a los grupos a medida que llegaban. Como cierre de la jornada se inauguró el mural, en este caso pintado por integrantes de Candombe del Encuentro, “hecho a pulmón, con donaciones de pintura y materiales que nos fueron haciendo”, según relataba uno de ellos. Ubicado en una esquina donde funcionó hace décadas la Escuela Primaria No. 37, el mural integra los diferentes componentes involucrados en la convocatoria, aunque para una mirada “externa” estos pudieran no tener una vinculación evidente: el frente de la estación de trenes con la fecha 1883, el escudo de la Escuela y el número 37, vagones de tren, tambores, fogatas, murgueros con sus trajes y un conjunto de reproducciones de grabados en blanco y negro con rostros de esclavos africanos con sus nombres, nacionalidad y la fecha de ingreso al país. En uno de los extremos del mural, sobre la firma de “Candombe del Encuentro”, una frase tomada del libro de actas del sindicato ferroviario La Fraternidad en ocasión de una huelga contra la implementación del denominado Plan Larkin en 1961¹⁵: “Vamos a la lucha con moral y a paso de vencedores” (figura 7).



Figura 7. Mural “por la identidad”.
Fotografía: Ana Silva (2017).

15 Plan de racionalización ferroviaria implementado durante el gobierno de Arturo Frondizi.

Los murales, como modo de apropiación y resignificación del espacio público urbano, abren una interesante vía de análisis de los imaginarios urbanos y cómo estos se plasman y recrean en intervenciones estéticas específicas, transformando paisajes cotidianos, en ocasiones desde los discursos hegemónicos y otras veces permitiendo la escenificación de otredades urbanas. La pintura mural se diferencia de los graffitis, tal como ha estudiado Armando Silva (1988), en que estos últimos se caracterizan por la marginalidad, el anonimato, la espontaneidad, una escenicidad particular, la precariedad y la velocidad.

En los casos que analizamos, los murales fueron pintados con autorización de los propietarios de las viviendas en las que se localizan los muros, hay una autoría reconocida y ostentada, y su realización se inscribe explícitamente en las prácticas de activación patrimonial y selectividad de los referentes emblemáticos del barrio. Una maestra de música, un maquinista, un ciclista, un ferroviario y actor aficionado de teatro, un “croto”, unos esclavos africanos traídos al sur de América erigidos en una suerte de héroes urbanos, figuras y rostros que van tramando el paisaje barrial y plasmando una versión del patrimonio que escenifica decires otros, y que hacen resonar, al son de los tambores, los ecos de lo popular —en sentido gramsciano (2004)— en esa melodía siempre disonante que son los imaginarios sociales urbanos.

CONCLUSIONES

En las páginas precedentes intentamos aproximarnos a los modos en que han sido experimentadas y significadas las transformaciones en los perfiles productivos de una ciudad media bonaerense, al sur del continente americano, en particular a partir de la articulación del sistema ferroviario con el conjunto del sistema urbano y con la construcción de imaginarios identitarios urbano-barriales. En tal sentido, nos propusimos interrogar en clave etnográfica las distintas formas de productividad política cotidiana de la(s) memoria(s), no como sola recordación de lo sucedido, sino en tanto esfuerzo de conservación, de lucha contra la disolución de las formas sociales. Memoria que es conflictiva producción simbólica e inscripción material en la ciudad: en las cartografías barriales, en la denominación de calles y paseos, en el emplazamiento de monumentos, en las formas de reproducción del sistema de sistemas de servicios colectivos urbanos.

En el caso del barrio de La Estación de Tandil, observamos cómo los usos del pasado se invocan en relación con los proyectos planeados a futuro para la ciudad, en la negociación y la conflictividad en torno a distintas problemáticas urbanas, a los modos de gestionarlas y “resolverlas”. En estos debates se activan las cuestiones sobre las acciones y valores en procesos de adscripción identitaria acerca de quiénes son más “merecedores” de la ciudad, una moneda de cambio simbólico que mediatiza su valor de uso en tanto sistema de sistemas de servicios y consumos colectivos. En vinculación con esto, en el proceso de activación patrimonial tanto como en la reivindicación-construcción de héroes barriales se pone en juego la lucha por el poder de seleccionar los referentes que configuran el repertorio patrimonial barrial. Mientras distintas prácticas —entre ellas la realización de murales— van inscribiendo en la materialidad del espacio urbano nuevas huellas del palimpsesto.

Podemos reconocer algunas referencias clave que enlazan las distintas apropiaciones que se hacen del pasado desde el presente: la construcción de una “época dorada” como expresión paradigmática de un conjunto de valores que expresarían la identidad barrial antes que una referencia temporal concreta (aunque se señala en particular la década de 1930); los momentos identificados como de deterioro y “luto” social, especialmente durante los noventa y comienzos de los 2000, donde sobresale la imagen de la Feria Comunitaria en el andén de la Estación como un modo de hacer frente a las consecuencias de la crisis socioeconómica y el desempleo; y la más reciente idea de un “polo cultural”, en la que coexiste la búsqueda de espacios alternativos para la producción y circulación de bienes culturales con la apropiación localizada de tendencias hegemónicas de las industrias del ocio y el consumo.

La perspectiva de los imaginarios sociales urbanos, tal como la hemos caracterizado, constituye una clave analítica privilegiada para interrogar tanto la elaboración simbólica de lo sucedido cuanto para atender a aquellas manifestaciones que, en la recuperación de memorias y huellas retaceadas, hablan de otras posibles ciudades por venir. Esto es, la dimensión propiamente política de los imaginarios urbanos.

REFERENCIAS

- ABC Hoy. (30 de junio de 2016). Suspenden todos los servicios de Ferrobaires el choque de trenes. Recuperado de http://www.abchoy.com.ar/leernota.php?id=129097&t=suspenden_todos_los_servicios_ferrobaires_tras_el_choque_trenes
- Ansart, P. (1989). *Ideologías, conflictos y poder*. México: Premia.
- Bachelard, G. (1978). *La dialéctica de la duración*. Madrid: Villalar.
- Bajtín, M. (1980). *La cultura popular en la Edad Media y en el Renacimiento*. Madrid: Alianza.
- Balbi, F. (2015). Creatividad social y procesos de producción social: hacia una perspectiva etnográfica. *Publicar*, Año XIII No. XVIII. Junio de 2015, pp. 9-29.
- Barrio de la Estación Tandil (s.f.). [Blog virtual]. Recuperado el 30 de septiembre de 2017, de <http://barriolaestaciontandil.blogspot.com.ar/p/el-proyecto.html>.
- Castoriadis, C. (2003). *La institución imaginaria de la sociedad*. Barcelona: Tusquets.
- Colombo, E. (1989). *El imaginario social*. Montevideo: Editorial Nordan.
- García Canclini, N. (2005). *Imaginarios urbanos*. Buenos Aires: Eudeba.
- El Eco (5 de marzo de 2013). “Con un espíritu comunitario y colectivo, se realizará hoy una muestra de arte en la estación”. Recuperado el 10 de octubre de 2017, de <http://eleco.com.ar/interes-general/con-un-espiritu-comunitario-y-colectivo-se-realizara-hoy-una-muestra-de-arte-en-la-estacion/>
- Gramsci, A. (2004). *Antología*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Gravano, A. (1995). La imaginación antropológica. Interpelaciones a la otredad construida y al método antropológico. *Publicar en Antropología y Ciencias Sociales*, Año IV, No. 5. Agosto, pp. 71-91.
- Gravano, A. (1996). Imaginario urbano, barrios mancha y calidad de vida en la ciudad intermedia, hacia un modelo de análisis. *Intersecciones*, 2, Facso/Unicen; 51-61.

- Gravano, A. (Comp.) (2005). *Imaginarios sociales de la ciudad media. Emblemas, fragmentaciones y otredades urbanas. Estudios de Antropología Urbana*. Tandil: REUN.
- Gravano, A. (2016). *Antropología de lo urbano*. Santiago de Chile: LOM.
- Gravano, A., Silva, A. y Boggi, S. (2016). *Ciudades vividas. Sistemas e imaginarios de ciudades medias bonaerenses*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Guber, R. (2009). *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Paidós.
- Horowitz, J. y Wolfson, L. (1985). Los trabajadores ferroviarios en la Argentina (1920-1943). La formación de una elite obrera. *Desarrollo Económico*, 25(99), 421-446.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010) Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Recuperado el 15 de octubre de 2017 de <http://www.indec.gob.ar>.
- Lan, D. (2011) *Territorio, industria, trabajo. División territorial del trabajo y espacio producido en la industria de la ciudad de Tandil - Argentina* (Tesis de posgrado). Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Recuperado de <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.430/te.430.pdf>. Fecha de consulta: 20/8/2017.
- Lindón, A. (2007). La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos. *Revista Eure*, XXXIII(99), 7-16. Santiago de Chile, agosto.
- Lynch, K. (1966). *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires: Infinito.
- Martínez, J. P. (2007). “1977-2006: el ciclo de las reformas traumáticas”. En: M. Justo López y J. Waddell, (comp.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria* (pp. 209-286). Buenos Aires: Lumière.
- Mengascini, H. (2005). *El salón de la confraternidad ferroviaria. Sociabilidad y prácticas culturales de los trabajadores ferroviarios de Tandil (1920-1943)*. Tandil: Asociación Amigos Teatro de la Confraternidad.
- Migueltorena, A. y Lan, D. (2013). Racionalidades y contrarrazionalidades a partir de la vivienda, en la producción del espacio urbano de Tandil, Argentina. *Cuadernos de Geografía*, 22(1), 109-125.
- Nario, H. (2014). “¿Por qué el barrio de La Estación?”. En: Diario *Nueva Era*, 2/8/14, p. 3.
- Prats, L. (2005). Concepto y gestión del patrimonio local. *Cuadernos de Antropología Social*. Buenos Aires: FFyL, UBA. No. 21, 17-35.
- Proincomsci, Unicen – Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires. (s. f.). Presentación. [Página web] Fecha de consulta 10 de octubre de 2017. <http://www.soc.unicen.edu.ar/proincomsci/>
- Rapoport, A. (1984). “La cultura y el orden urbano”. En: Agnew et al. *The city in cultural Context* (pp. 50-75). Boston: Allen (Trad. Jorge Laucirica).
- Rockwell, E. (1987). “Reflexiones sobre el proceso etnográfico” (1982-1985). En: E. Rockwell y J. Ezpeleta (coords.), *La práctica docente y sus contextos institucional y social*, vol. 2 (pp. 1-57) México: DIE.
- Sader, E. y Gentili, P. (comps.) (2003). *La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social*. Buenos Aires, Argentina: Clacso.

- Silva, A. (2011). Imágenes e imaginarios urbanos en la 'ciudad de las sierras'. *Revista Iluminuras*, 11(26). UFRGS. <http://seer.ufrgs.br/index.php/iluminuras>.
- Silva, A. (1988). *Graffiti, una ciudad imaginada*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Silva, A. (1992). *Imaginarios urbanos, Bogotá y Sao Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2014). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/352). Recuperado el 10 de octubre de 2017, de <http://www.un.org/es/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>.
- Williams, R. (1980). *Marxismo y literatura*. Barcelona: Península.

