

(Des)armar la historia de un desuso. Investigación artística y memoria ferroviaria.

Fernando Funaro

fernandofunaro@gmail.com

Margarita Rocha

margaritarocha@yahoo.com.ar

Sergio Sansosti

sergio.sansosti@gmail.com

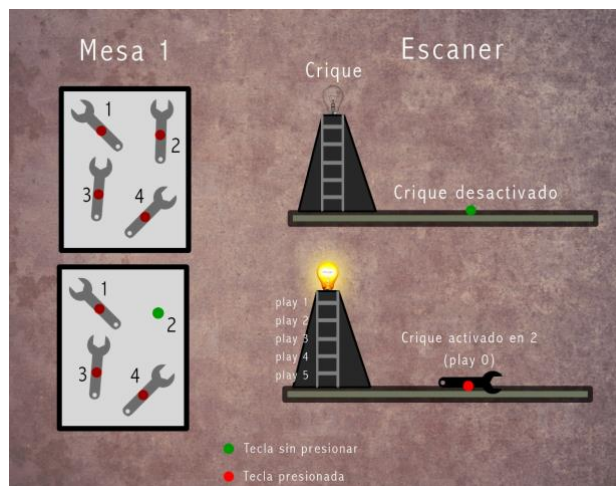
Ana Silva

anasilva77@yahoo.com.ar

Patricia Vine

patovine16@gmail.com

(TECC/GIAPA, Facultad de Arte, UNICEN)



Boceto para proyecto de instalación: *Ferrógrafo*. Tandil, 2019.

Introducción

Las ciudades, artefactos del habitar colectivo, son también objetos temporales¹. En ellas coexisten huellas de temporalidades diversas, indicios de futuros imaginados, proyectos inconclusos; también vestigios o ruinas que interpelan las narrativas del progreso, dejando entrever otros derroteros de lo posible.

Interrogarse por los modos de *hacer* memoria (o hacer *qué* con la memoria) sobre este espesor temporal de la experiencia urbana –esos *pretéritos presentes*, al decir de Andreas Huyssen (2007), que la constituyen- implica atender a su dimensión política, en particular si se tiene en cuenta que no se trata (sólo) de la contraposición entre memoria y olvido, sino del conflicto entre diferentes versiones de la memoria (Jelin, 2004).

Este trabajo tiene su origen en la inquietud compartida en torno de la memoria a partir de un proceso colectivo de intervención artístico-crítica, aún en desarrollo, sobre un espacio en el que funcionó durante buena parte del siglo XX² el taller de Vía y Obras de la Estación Tandil, y que actualmente alberga a una organización social (“La Vía Social y Cultural”) que realiza allí sus actividades.

Al igual que sucedió en numerosas localidades del país, como consecuencia de las políticas de desmantelamiento del sistema ferroviario el taller fue progresivamente vaciado, hasta su cierre definitivo en la década de 1990. Las herramientas y materiales que quedaron abandonados –correspondientes a los oficios que se desarrollaban allí: herrería, carpintería, mecánica, entre otros- fueron en gran medida desguazados, o en algunos casos resguardados por los trabajadores.

En 2004 el predio fue cedido al Centro Social y Cultural “La Vía”, una Asociación Civil que comenzó a recuperar los galpones y utilizarlos para sus talleres, buscando también construir memoria acerca de su función anterior. El nombre “La Vía”, según señalan sus

1 Existen numerosos antecedentes de reflexión teórica y metodológica en los estudios urbanos que buscan dar cuenta de la dimensión temporal de la experiencia urbana. “¿De qué tiempo es este lugar?” preguntaba el ingeniero y urbanista Kevin Lynch (1975). Entre otros geógrafos, David Harvey (1998) ha insistido sobre la importancia de no separar tiempo y espacio para la comprensión plena de los procesos socioculturales. En el marco de la Antropología Urbana, Ariel Gravano ha propuesto la noción de *palimpsesto* (2005; 2016) para analizar los solapamientos temporales en los imaginarios sociales urbanos operativos en los sucesivos presentes. En Brasil, y siguiendo los planteos bachelardianos sobre el tiempo, las antropólogas Cornelia Eckert y Ana Luiza Carvalho da Rocha (2013) han consolidado el enfoque de una *etnografía de la duración* para dar cuenta de las temporalidades vividas por los habitantes de las ciudades.

2 Desde la puesta en funcionamiento del galpón de máquinas (1908) hasta el cierre definitivo del taller a mediados de la década de 1990.

integrantes, hace referencia “[...] a la cercanía con el ferrocarril, pero también se realiza un juego de palabras con la noción de ‘camino’, de ‘huella’, de algo a seguir... apunta a una estrategia definida” (Fernández Soto y Tripiana, 2019: 213).

La organización aborda diversas problemáticas sociales desde una perspectiva de trabajo intergeneracional. Parten de considerar que en las décadas del noventa y dos mil, las instituciones públicas estatales se vieron fuertemente afectadas; entre ellas, la escuela pública como organización estratégica en los procesos de democratización social. En ese contexto, pretenden contribuir

“a fortalecer la construcción del espacio público, del ‘mundo compartido por todos y todas’, ubicarse en un contrasentido al proyecto neoliberal. En este sentido se propone un trabajo que apunte a reconstruir y construir sujetos de derechos, comprendiendo los espacios organizacionales como lugares posibles de formación, identificación y ejercicio de la ciudadanía” (Id.: 214)

Es desde el trabajo conjunto con integrantes de la organización social, a partir de sucesivos proyectos de extensión e investigación³, que nos sumamos a esa tarea de hacer memoria sobre el espacio de los talleres de Vía y Obras. Así se inició un trabajo de indagación sobre las funciones y usos originales de las herramientas y máquinas existentes en el predio, que incluyó la búsqueda de testimonios de trabajadores, fotografías y otros materiales, con el propósito de generar la disposición de -al menos- algunas de las maquinarias en un recorrido posible, con su correspondiente señalización. El desafío consistía en suscitar la formulación de interrogantes sobre el pasado y el presente del espacio, movilizar una interpretación crítica que por lo tanto no podía proponer una clausura de sentidos sino abrirlos, suscitar una interpelación más orientada a la problematización que a la contemplación.

El diseño y planificación de ese recorrido potencial, a la vez espacio de sociabilidad y lugar para el desarrollo de las actividades del Centro Cultural, devino proceso de indagación y experimentación en sí mismo, como parte de la investigación acerca de los vínculos entre arte, memoria y territorio. En este sentido, se produce una aproximación a la perspectiva de la investigación a través de la práctica (González y Sansosti, 2019;

³ Se trata del proyecto de extensión “El Barrio de la Estación de Tandil: memoria barrial y patrimonio ferroviario” y anteriores, financiados por la SPU; y el proyecto de investigación “Prácticas artísticas y memoria social de ciudades medias bonaerenses” (código 03/G170 del Programa de Incentivos, radicado en el Núcleo TECC de la Facultad de Arte UNICEN), en los que participamos Silva, Funaro, Vine y Rocha. Para este trabajo se sumó Sergio Sansosti, integrante del proyecto de investigación “Hacer es saber. Investigación artística a través de la práctica”, radicado en el Núcleo GIAPA de la Facultad de Arte de la UNICEN.

Fernández, 2019), en la medida en que la propia práctica artística/creativa se constituye en medio a través del cual se realiza la investigación.

Como señalan González y Sansosti,

“La investigación a través de la práctica artística puede generar resultados de naturaleza muy variada: resultados metodológicos, generando saberes técnicos propios de la disciplina en la cual se inscribe la práctica, por ejemplo, enriqueciendo las posibilidades expresivas y creativas de determinada forma de trabajo. En otros casos podríamos decir que son ontológicos, en muchos casos es en realidad la transdisciplinariedad lo que caracteriza a las investigaciones artísticas a través de la práctica, generando un espacio de reflexión en el cruce de prácticas artísticas que suele abonar al cuestionamiento de los límites tradicionales de cada disciplina. Puede, por supuesto, y en el mejor de los casos probablemente, existir el aporte de un concepto nuevo, en el sentido filosófico del término [...]” (2019: 139).

En el marco de ese proceso comenzó a tomar forma el proyecto de una instalación que intentara reunir la materialidad de las herramientas con las voces y subjetividades que las animaron; la historia de su uso pasado con la de su inutilización. Una suerte de “escáner de herramientas”, el *ferrógrafo*, fallido desde su origen ya que las condiciones que lo hicieron posible son precisamente las que el mismo dispositivo busca desmontar.

La historia de un desuso

En el espacio donde funciona “La Vía” convergen las preguntas por el sentido que adquiere en la actualidad la mirada retrospectiva sobre el proceso de consolidación del Estado argentino a finales del siglo XIX, el papel desempeñado por el ferrocarril dentro del modelo agroexportador y extractivista y el proyecto modernizador, con las consecuencias de las políticas neoliberales y privatistas de fines del siglo XX. De este modo, “Si la expansión colonial del capitalismo extendió en un comienzo las redes ferroviarias y nos incluyó contradictoriamente en el ciclo de la expansión-explotación productiva dirigida hacia los países centrales, el cierre de los ferrocarriles marcó el retroceso en la esperable dialéctica nacional de nuestro llamado subdesarrollo” (Rozitchner, González y Sorín, 2010: 9).

Resulta difícil dimensionar la profundidad del proceso de desmantelamiento del gigantesco sistema ferroviario argentino (que llegó a ser el más extenso del subcontinente, alcanzando los 45.000 kilómetros de tendido de vías férreas hacia la década de 1950). Entre sus evidencias más notorias se encuentra la infraestructura que fue quedando en

desuso: galpones y predios sub-utilizados o abandonados; formaciones ensambladas y desarmadas; maquinarias oxidadas, ofrecen lo que podríamos denominar una cartografía del deterioro a modo de testimonio tangible de las consecuencias que las políticas neoliberales implicaron sobre las condiciones de vida de las mayorías.

Stephanie McCallum propone considerar a la infraestructura ferroviaria como un *archivo*, en la medida en que la historia del ferrocarril en Argentina “está *inscrita* en las vías, el material rodante y otros elementos [...] donde distintos momentos históricos se yuxtaponen materialmente” (2016: 207).

Así,

“La llamada época de los ingleses [...] persiste en el sistema de señalamiento, muchos de cuyos componentes datan de las décadas de 1920 y 1930, y en las grandes terminales de tren. Los durmientes de madera, a su vez, indexalizan la deforestación de los bosques de quebracho (producida en el norte argentino particularmente a fines del siglo XIX y principios del XX) y el movimiento a gran escala de recursos y personas que fue necesario para construir la red [...]. El logo de Ferrocarriles Argentinos, ícono de la nacionalización del ferrocarril por el entonces presidente Juan Domingo Perón en 1948, aunque este nombre no se oficializaría hasta varios años más tarde, perdura en afiches y en maquinaria de la época aún en uso para trabajos de reparación de vías. Los trenes eléctricos que hasta hace poco tiempo –antes del advenimiento de los trenes eléctricos importados de China- predominaban en las vías del Mitre y del Sarmiento son coches Toshiba de la década de 1960 *recauchutados* [...]. En una misma formación de coches Toshiba pueden coexistir unidades reformadas en distintos momentos, como lo marca el color de la carrocería” (Id.).

La infraestructura graba o inscribe el paso del tiempo y la fricción de los materiales, incidiendo tanto en la experiencia del viaje presente (el “traqueteo” o movimiento de los vagones, la necesaria limitación de velocidad, etc.) como en el riesgo permanente de descarrilamiento o roturas.

En Tandil, el servicio de tren de pasajeros -que había comenzado a funcionar con la extensión de un ramal del Ferrocarril del Sud en 1883-, tras una degradación progresiva de las condiciones en que operaba, que se aceleró en los últimos años del siglo XX, fue finalmente suspendido en 2006. Tuvo una breve reactivación entre 2012 y 2016, cuando el gobierno provincial tomó la decisión de cancelarlo nuevamente "hasta nuevo aviso".

Entendemos que no se trata de producir, nostálgicamente, una “edad de oro” que nunca existió, sino de dejarnos interpelar por el “llamado persistente [contenido en ese pasado]

a una emancipación impedida” (López, 2010: 26), en tanto la posibilidad de crítica al presente requiere la crítica del pasado (Id.: 27).

Por otro lado, es necesario tener en cuenta que en las últimas décadas las dinámicas del urbanismo capitalista han impulsado en numerosas localidades procesos de recualificación urbana de áreas degradadas, entre las cuales se cuentan los denominados espacios de la desindustrialización e infraestructuras ferroporcuarias en desuso. “Revitalización, rehabilitación o reconversión y, más recientemente regeneración, son algunos de los sinónimos también utilizados a la hora de designar estos procesos que aspiran recomponer tanto la materialidad como la imagen de zonas devaluadas para volverlas atractivos sitios de entretenimiento, consumo visual y estético” (Girola, Yacovino y Laborde, 2011: 27).

Impulsados por el denominado planeamiento estratégico de las ciudades y movilizandorecursos del urbanismo escenográfico, estos procesos apelan con frecuencia a la cultura, el patrimonio y el arte como elementos dinamizadores que alimentan la valorización generando oportunidades para los negocios inmobiliarios (Op. Cit.: 28-29).

Contra estas tendencias hegemónicas, identificadas con una concepción instrumental de la cultura (Yúdice, 2002), pueden reconocerse sin embargo otras lógicas que en los territorios locales buscan generar resistencias e incluso imaginar alternativas posibles.

Flavia Costa ha indagado en estas tensiones en el caso del Museo-Taller Ferrowhite, en Bahía Blanca, respecto de la cual señala: “Existen sin embargo fuerzas que, dentro y fuera del museo, se resisten a ingresar acríticamente en esta polaridad que petrifica aquello que pretende cuidar, así como a extraer el núcleo de su razón de ser únicamente de las motivaciones económicas asociadas a ‘la gestión, la conservación, el acceso, la distribución y la inversión’ en cultura” (Costa, 2012: 251).

Experiencias como las de Ferrowhite se constituyen en una suerte de laboratorios “donde se está atravesando conscientemente la prueba de qué hacer con los aspectos histórico-culturales de un lugar: si convertirlos en recurso para el consumo turístico o pedagógico o si motor de la producción de nuevos sentidos-en-común”. (Costa, id.: 251).

El espacio de los talleres de Tandil no es ajeno a la inscripción en estas contradicciones. Partir, para la (re)construcción de memoria, del contexto de enunciación de una organización social como es “La Vía”, implica tener en cuenta que “[...] la construcción

territorial de las organizaciones se produce en tensión con otros sentidos y prácticas. Las espacializaciones y la tangibilidad material que implican adquieren sentido en una perspectiva relacional. Son las relaciones sociales en las que se inscriben y participan las que permiten comprender los lugares como territorios socialmente construidos, con sentidos y significados” (Fernández Soto y Tripiana, 2019: 205).

Dispositivos para la instalación *Ferrógrafo*

El *ferrógrafo* está pensado como una instalación interactiva que simula un escáner. Cuando se coloca una herramienta sobre el sensor, esta es “leída” y el dispositivo proyecta distintos materiales en formato audiovisual (sonidos ambientes, testimonios de trabajadores, animaciones, videomapping, entre otras posibilidades). Las herramientas estarán dispuestas sobre un tablero de trabajo para ser seleccionadas y colocadas en el escáner.

- **Criqué para selección de videos**

Se intervendrá una pieza que funciona a modo de criqué que permite elevar una barra vertical por medio de una palanca. Esta palanca tiene 6 posiciones, lo que nos inspiró para utilizarla como mecanismo de interacción discreto. Nuestra idea es intervenirlo con un circuito que detecte la posición actual de la palanca y le envíe dicha información a una computadora, la cual a su vez seleccionará y reproducirá un video dependiendo de la posición seleccionada.





- **Ruedas de manipulación de velocidad de reproducción**

La pieza hallada consiste en un par de ruedas paralelas que giran sobre el mismo eje. Estas ruedas pueden ser giradas de manera independiente. Nuestra idea es colocarles unos sensores que permitan que el participante mueva esas ruedas y con ese movimiento modifique la velocidad o dirección del video en reproducción (que fue seleccionado con el crিকে).

Instrucciones para desusar un ferrógrafo

El *ferrógrafo* surge del trabajo de recuperación de las máquinas y herramientas encontradas en los galpones del taller de La Vía. La investigación sobre estos objetos, su historia y su función se traducen, mediante el ferrógrafo, en una “máquina imaginada”, una “máquina poética” cuya función es encontrar y dar nuevos sentidos; como aquellas “máquinas imposibles” que construía Edgardo Antonio Vigo a mediados de los cincuenta. ¿Qué situaciones podría evaluar o diagnosticar nuestro ferrógrafo? Ferrógrafo: máquina para diagnosticar los errores de una maquinaria, la máquina ferroviaria, la máquina productiva, la máquina capitalista.

El ferrógrafo actúa como una “máquina simbólica” que busca escanear, develar, el sentido oculto en la herramienta: su historia, sus usos, quiénes la pusieron en funcionamiento y quiénes la detuvieron. Una “máquina poética” porque con ella nada útil puede ser hecho. Como planteaba Heidegger, despertar el sentido para lo inútil, es decir, el sentido de las cosas. El ferrógrafo no produce ninguna utilidad práctica pero sí produce sentido sobre las cosas, que como afirma Heidegger, es lo más necesario pues sin él también lo útil quedaría desprovisto de sentido y, por consiguiente, ya ni siquiera sería útil (Heidegger, 1996: 12).

El trabajo sobre la máquina es fundamental porque el territorio en el que se inserta el proyecto es el que define la obra en sí misma: un taller de herrería. La relación entre oficio y herramienta es insoslayable pero, cuando el mundo del trabajo ha sido extinguido, entonces queda la máquina como objeto en desuso y, por tanto, objeto simbólico, testigo histórico entre un tiempo presente y pasado. Son estos sentidos los que intentamos

abordar. Revalorizando la práctica artística como una forma de conocimiento intensiva⁴, comprendemos al ferrógrafo como la materialización en una obra -que podríamos definir como una poética tecnológica (Kozak, 2012)- de un trabajo de investigación colectivo que aborda diversas relaciones entre arte, memoria y territorio. Entre otras posibles, podemos subrayar algunas cuestiones que el ferrógrafo pone de manifiesto y que señalan algunos de los síntomas de nuestra contemporaneidad: a) la obra como materialización de un proceso relacional irreductible; b) la necesidad de repensar estas acciones como prácticas experimentales del (no) museo.

Pensamos la obra como “irreductible” a partir de la idea de Paul Valéry de que toda obra de arte, entendida como objetos materiales o secuencias de acciones que poseen una atributo adicional, cuando funcionan, son de algún modo irreductibles. Como bien explica Reinaldo Laddaga en su introducción a *Estética de laboratorio*, significa que entre el productor y el consumidor existe una separación irreductible que hace que no exista comunicación directa entre ellos dos. La obra actúa como un “médium” que nunca puede reducirse a una idea de la persona o al pensamiento del productor (Laddaga, 2010:7). Si abordamos el ferrógrafo desde esta perspectiva, como obra, como médium, lo irreductible se manifiesta de dos maneras: primero, en la distancia entre los tiempos que intenta vincular: el ferrocarril en funcionamiento, el trabajo en los talleres, sus actores, etc. y el desmantelamiento y abandono de sus maquinarias; segundo, en la imposibilidad de reducir en una obra experimental todo un proceso colectivo de trabajo en el territorio, con los objetos, su historia y múltiples actores. Es en este sentido que el ferrógrafo expresa sólo una forma, entre otras, de materializar la investigación que es a su vez una experimentación.

El ferrógrafo es el resultado de un trabajo relacional cuyo objetivo no es crear una “poética tecnológica”, sino generar situaciones de encuentro entre la comunidad, el barrio, su barrio, su memoria y la experiencia del presente. Como explica Laddaga, nos referimos a procesos abiertos de conversación que involucran a artistas y no artistas en

4 Proponemos la idea de “forma de conocimiento intensiva” a partir del concepto de “totalidad intensiva”, que Arnold Hauser expone en *Fundamentos de la sociología del arte*. Por totalidad intensiva, Hauser comprende al campo del saber que, a diferencia de la “totalidad extensiva”, responde a características singulares porque se opone a cualquier abstracción no sensorial, despojándose de todo lo ideológico, sistemático, de todo lo puramente ideal e intangible, para convertirlo en objeto de percepción inmediata, de netas impresiones sensoriales y de vivencias concretas (Hauser, 1975: 14). Es en este sentido que el autor aporta una perspectiva que entiende al arte como una forma de abordaje de la realidad y de representación (mimesis) necesaria porque aporta aspectos que “la ciencia” no alcanza: la singularidad de la vivencia y el sujeto como creador de nuevos sentidos.

espacios definidos donde la producción estética se asocie al despliegue de organizaciones destinadas a modificar estados de cosas en tal o cual espacio, y que apunten a la constitución de modos experimentales de coexistencia (Laddaga, 2006: 22). Enfocamos “lo relacional” desde la perspectiva del crítico francés, Nicolás Bourriaud, que define a las obras relacionales como “utopías de proximidad”. En palabras del autor, podemos hablar de arte relacional cuando nos encontramos con proyectos que, lejos de trabajo formal y simbólico, buscan crear formas como puentes para aprender a habitar el mundo. Las obras ya no tienen como meta formar realidades imaginarias, sino construir modos de existencia dentro de lo real existente (Bourriaud, 2006: 8). De su planteo nos interesa particularmente su perspectiva de la obra como un “intersticio social”. Tomando el concepto de Karl Marx para definir las comunidades de intercambio que escapan al cuadro económico capitalista por no responder a la ley de la ganancia, el intersticio es un espacio para las relaciones humanas que sugiere posibilidades de intercambio distintas a las vigentes en este sistema (Bourriaud, op.cit.: 16). La obra de arte relacional, sería de esta manera, una forma potencial de experimentar otros modos de sociabilidad.

¿Podemos seguir pensando como prácticas artísticas a estas experiencias que tienen en su centro intereses colectivos de construcción de la memoria y de revalorización de lo territorial como lugar de construcción comunitaria? Como apunta Laddaga tomando la definición de Jacques Rancière, estas prácticas señalan la proximidad con un nuevo “régimen de las artes”, es decir, un nuevo tipo específico de vínculo entre modos de producción de obras o prácticas, formas de visibilidad de estas prácticas y modos de conceptualización de unas y otras (Ladagga, 2006: 23). No hay dudas de que las prácticas artísticas del siglo XXI, post-apropiacionistas, se han expandido al campo de las relaciones sociales y han materializado sus experiencias en trabajos de post-producción que son más el resultado de un proceso más complejo que el fin en sí mismos. Es decir, trabajar sobre productos ya hechos, hacer uso de los objetos en desuso y utilizar a la sociedad como repertorio de formas. Como lo define Bourriaud, estas prácticas “inscriben a la obra de arte en una red de signos y de significaciones, en lugar de considerarla como una forma autónoma y singular” (Bourriaud, 2007: 34). El apropiarse de los objetos en desuso para construir el ferrógrafo tiene como objetivo, no tanto la resignificación del objeto, sino la creación de un artefacto que materialice lo intangible de la experiencia para comunicar un proyecto colectivo que aborda a las prácticas artísticas como una forma de conocimiento de la realidad.

¿Cómo vincular estos nuevos modos de producción con formas de visibilidad? ¿Cómo insertar este tipo de proyectos en un circuito de exhibición? ¿Cómo ponerlos en funcionamiento? Definitivamente, el ferrógrafo no es un trabajo pensado para insertarse dentro de un circuito artístico “tradicional” de museos y galerías porque, desde su origen, reformula el valor de obra de arte como objeto terminal, presentándose más como una instancia de enunciación posible. Este tipo de prácticas proponen formas de institucionalidad que escriben la forma de la, como la define José Luis Brea, “producción experimental del no museo”; en otras palabras, podríamos mencionarlas como “estrategias de resistencia contra o post museísticas” (Brea, 2002). La vinculación del arte y las instituciones de circulación es una relación que a lo largo de todo el siglo XX ha adoptado distintas intensidades de tensión, en general apoyadas en la crítica a la autonomía del arte y la absorción de estas prácticas de resistencia por el mismo museo. Sin embargo, desde los noventa -el *net.art* ha sido un gran impulsor de esta orientación-, cada vez más, vemos experiencias que, como describe José Luis Brea, no niegan la institución arte, sino que buscan la generación específica de dispositivos alternativos que, en la periferia, en las fisuras, producen esfera pública (Brea: 2002). Su objetivo es la apertura de territorios en los que hacer imaginables procesos discursivos autónomos de comunicación directa, auténtica y no mediada. Como escribe Brea, “esa generación de dispositivos se plantea aquí como objetivo operativo inmediato de producción de modos de exposición y distribución social del conocimiento artístico definitivamente postmuseales, para los que el entorno espacializado del museo [...] como lugar organizado de la recepción social de las prácticas comunicativas, carece de atributos tentadores” (Brea, 2002: 82).

Finalmente, otro conjunto de interrogantes apunta a las posibilidades de crítica del presente que habilita (o no) la generación de dispositivos como el que imaginamos. Realizar la crítica del pasado como consecuencia de acciones y decisiones humanas que *pudieron haber sido de otro modo* tal vez contribuya a poner de relieve la condición transformadora de la cultura entendida como antidesino (Gravano, 2008); como lectura a contrapelo de la historia para entrever otros futuros posibles. Si el ferrógrafo cuenta la historia del desuso de las herramientas, ¿será que para volver a usarlas hay que desusar (las condiciones que hicieron posible) el ferrógrafo?

Bibliografía

- Bourriaud, N. (2006), “La forma relacional”, en *Estética relacional*. Ed. Adriana Hidalgo, Buenos Aires, pp. 9-27.
- _____ (2007), "Introducción", "El uso de las formas", "El uso de los objetos", en *Postproducción*. Ed. Adriana Hidalgo, Buenos Aires.
- Brea, J. L. (2002), “El museo contemporáneo y la esfera pública”, en la *Era Postmedia. Acción comunicativa, prácticas (post)artísticas y dispositivos neomediales*. Ed. CASA, Salamanca, publicado en <https://archive.org/details/LaEraPostmedia>.
- Carvalho da Rocha, A. L. y Eckert, C. (2013) *Etnografía da duração. Antropologia das memórias coletivas em coleções etnográficas*. Porto Alegre: Marcavívisual.
- Costa, F. (2012) “El tren de la cultura no pasa dos veces. Ferrowhite, dispositivo-museo y política potencial”. En revista *Astrolabio* Nro. 8. Pp. 247-267.
- Fernández, P. (2019) “Investigar a través de la práctica: habitando articulaciones entre la praxis y la teoría teatral”. En: Cristina Dimatteo y Ana Silva (comp.) *Investigación en y sobre la práctica artística y educativa*. Tandil: Facultad de Arte, UNICEN. Pp. 146-154. Disponible en <http://www.arte.unicen.edu.ar/artepublicaciones/>
- Fernández Soto, S. y Tripijana, J. (2019) “Organizaciones sociales, territorio y memoria. Elementos teóricos, metodológicos y empíricos para la construcción de la memoria en organizaciones sociales. Avances de investigación”. En *Aura, revista de historia y teoría del arte*. Nro. 9. Septiembre 2019. Pp. 204-221.
- Girola, F.; Yacovino, M. P. y Laborde, S. (2011) “Recentrando la centralidad: procesos de recualificación urbana y espacio público en la Ciudad de Buenos Aires desde una perspectiva etnográfica”. En *Cuaderno Urbano. Espacio, Cultura, Sociedad* - Vol. 10 - Nº 10 (Junio 2011)- Pp. 025-040.
- González, G. y Sansosti, S. (2019) “Decir desde el cuerpo: descubrimientos en el devenir de la práctica”. En: Cristina Dimatteo y Ana Silva (comp.) *Investigación en y sobre la práctica artística y educativa*. Tandil: Facultad de Arte, UNICEN. Pp. 138-145. Disponible en <http://www.arte.unicen.edu.ar/artepublicaciones/>
- Gravano, A. (2005) *Imaginario sociales de la ciudad media. Emblemas, fragmentaciones y otredades urbanas. Estudios de Antropología Urbana*. Tandil: REUN.
- _____ (2008) “La cultura como concepto central de la Antropología”. en Chiriguini, M.C. *Apertura a la Antropología, alteridad, cultura, naturaleza humana*. Buenos Aires: Proyecto Editorial. Pp. 93-121.
- _____ (2016) “Tres hipótesis sobre la relación entre sistema urbano e imaginarios de ciudades medias”. En: Gravano, Silva y Boggi (eds.) *Ciudades vividas. Sistemas e imaginarios de ciudades medias bonaerenses*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Harvey, D. (1998) *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu ediciones.

- Hauser, A. (1975), "Totalidad vital y totalidad artística", en *Sociología del arte 1*. Madrid, Ed. Guadarrama.
- Heidegger, M. (1996), "Lenguaje de tradición y lenguaje técnico", en *Revista Artefacto. Pensamientos sobre la técnica nº 1*, Buenos Aires, 1996.
- Huyssen, A. (2007) *En busca del futuro perdido. Cultura y memoria en tiempos de globalización*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Jelin, E. (2004) "Los derechos humanos y la memoria de la violencia política y la represión: la construcción de un campo nuevo en las ciencias sociales", *Estudios Sociales*, número 27, año XIV, 2º.
- Kozak, C. (2012) *Tecno poéticas argentinas. Archivo blando de arte y tecnología*. Buenos Aires: Caja Negra Editora.
- Laddaga, R. (2006), "Introducción", en *Estética de la emergencia*. Ed. Adriana Hidalgo, Buenos Aires, pp. 7-42.
- _____ (2010), "Introducción. Las comunicaciones personales", en *Estética de laboratorio*. Ed. Adriana Hidalgo, Buenos Aires, pp.
- López, M. P. (2010) "Vías cruzadas". En AAVV, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*. Buenos Aires: Milena Caserola. Pp. 25-36.
- Lynch, K (1975) *¿De qué tiempo es este lugar? Para una nueva definición del ambiente*. Barcelona: Gustavo Gili.
- McCallum, S. (2016) "'Los fierros tienen memoria': materialidad y memoria en el sistema ferroviario". En: A. Ramos, C. Crespo, M. Tozzini (comp.) *Memorias en lucha: recuerdos y silencios en contextos de subordinación y alteridad*. Viedma: UNRN.
- Rozitchner, L., González, H. y Sorín, J. (2010) "Introducción". En AAVV, *Vías Argentinas (ensayos sobre el ferrocarril)*. Buenos Aires: Milena Caserola. Pp. 7-12.
- Yúdice, G. (2002) *El recurso de la cultura*. Barcelona: Gedisa.