

De la “refundación de la ciudad” al “polo cultural”. Imaginarios sociales de un barrio ferroviario en la provincia de Buenos Aires

From "city re-foundation" to "cultural pole". Social imaginaries of a railroad neighborhood in Buenos Aires Province

Ana Silva

Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires
anasilva77@yahoo.com.ar

Resumen

El artículo se centra en el análisis y la reflexión teórica sobre los procesos de memoria social y construcción de imaginarios identitarios urbano-barriales a partir de un estudio de caso desarrollado con metodología etnográfica en Tandil, una ciudad media de la provincia de Buenos Aires, Argentina. Desde la perspectiva de una “antropología de lo urbano” (Gravano, 2015) y recuperando aportes de la etnografía de la duración (Carvalho da Rocha y Eckert, 2013) se propone atender a las especificidades de las ciudades medias o no metropolitanas como objeto de estudio antropológico. Se abordan manifestaciones de procesos socioeconómicos globales localizados en una ciudad del sudeste bonaerense -concretamente en un barrio identificado con la estación de trenes, que atraviesa un proceso de activación patrimonial impulsado por una asamblea vecinal- a partir de la producción simbólica de sus habitantes en torno de las transformaciones en el mundo del trabajo, la reconversión productiva de la región y la resignificación de espacios arquitectónicos de infraestructura ferroviaria.

Palabras clave: imaginarios sociales; antropología urbana; patrimonio; ferrocarril; Tandil; Argentina.

Abstract

The article focuses in the analysis and theoretical reflection about urban-neighborhood identity imaginaries and social memory processes, based on an ethnographic case study developed in Tandil, a middle-ranged city of Buenos Aires province, Argentina. From the perspective of an “urban anthropology” (Gravano, 2015) and resuming contributions of an ethnography of duration (Carvalho da Rocha y Eckert, 2013) the purpose is to consider middle-ranged or not metropolitan cities specificities as anthropological object of study. There are addressed global socioeconomic processes localized in a Buenos Aires southeast city – specifically in a neighborhood identified with the rail station which crosses over a patrimonialization process– considering the symbolic production of its inhabitants about working transformations, region productive conversion and railway infrastructure architectural spaces resignification.

Key Words: social imaginaries; urban anthropology; heritage; railway; Tandil; Argentina.

Recepción: 1.9.2017

Aceptación definitiva: 15.2.2018

Introducción

En distintos países de América Latina y en Argentina en particular –con la implementación de las políticas económicas de la dictadura cívico-militar de 1976-1983 y posteriormente con las reformas neoliberales aplicadas en los '90, en línea con el recetario del Consenso de Washington– el último tercio del siglo XX se caracterizó por la retracción del Estado y el progresivo dismantelamiento y privatización de los servicios públicos (Sader y Gentili, 2003). El sistema ferroviario –que ya venía sufriendo una progresiva declinación desde fines de los 50 y se vio afectado por medidas específicas como el plan de racionalización denominado “Plan Larkin” durante el gobierno de Arturo Frondizi– no fue ajeno a este proceso, con diferentes grados de impacto en los poblados y urbanizaciones que se habían desarrollado en torno al ferrocarril como elemento dinamizador económico y social. En su época de apogeo, la red ferroviaria del territorio nacional había alcanzado la mayor proporción del subcontinente llegando a superar los 45.000 km de tendido férreo en la primera mitad del siglo XX.

En contraste, el fin de siglo estuvo marcado por un proceso de desinversión, cierre de ramales y talleres, y privatización del servicio (Martínez, 2007). En varias localidades 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 tangibles del deterioro en las condiciones de vida de las mayorías. En ese contexto, surgieron diversos proyectos de “revitalización”¹ de esas áreas, con el propósito de promover la reorientación productiva de las poblaciones afectadas, así como para visibilizar la historia ferroviaria del lugar.

En este artículo nos centraremos en las manifestaciones localizadas de estos procesos en una ciudad de rango medio de la provincia de Buenos Aires, Argentina, específicamente a partir del análisis de la elaboración de memorias colectivas e imaginarios identitarios urbano-barriales referidos al Barrio de La Estación ferroviaria de la ciudad de Tandil, situada en el sudeste de la provincia. En los últimos años este sector de la ciudad ha sido objeto de distintas prácticas de activación patrimonial (Prats, 2005)² 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” en un radio de cuarenta manzanas situadas en las inmediaciones de la Estación del ferrocarril.

¹ Salvo indicación contraria, las palabras y frases entrecomilladas corresponden a expresiones registradas en contextos de trabajo de campo.

² “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 simplemente recordaré, 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 [...])” (Prats, 2005: 20).

El caso abordado nos permite interrogar las dinámicas sociales de construcción de memorias sobre las particularidades localizadas que asumió la presencia del sistema ferroviario en la ciudad y el conjunto de actores sociales vinculados a él, desde una perspectiva dialéctica del tiempo vivido (Carvalho da Rocha y Eckert, 2013; Bachelard, 1978) en que esa significación sobre el pasado elaborada en el presente interviene en la imaginación a futuro de proyectos de ciudad y de barrio.

En esta perspectiva, abordamos las múltiples memorias y sentidos de la memoria que se superponen en la dinámica social cotidiana del barrio: del trabajo y de procesos estructurales-productivos mayores, del viejo “barrio ferroviario” o de momentos de relativa prosperidad de la actividad industrial de la ciudad, entre distintas presencias/ausencias que entretejen las experiencias y relatos identitarios con procesos mayores que los trascienden. Memorias de prácticas asociativas vinculadas a diferentes “épocas” y lógicas de construcción de identidades colectivas (comunidades ocupacionales, sindicales, de militancia política, entre otras). Memorias de modos de vida y formas de sociabilidad; de prácticas y consumos culturales diversos; y en la actualidad, el conflicto entre distintas racionalidades y modos de ocupación y apropiación del espacio urbano, en el que se inscribe el mencionado proyecto de declaración de un área de protección histórica.

La metodología es etnográfica, entendida como una práctica de investigación reflexiva que 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 revele necesario en el curso de la investigación, y opta por establecer la relevancia de la información reunida en relación con sus contextos de origen, tratándola como la expresión de entramados de relaciones socialmente situados (Balbi, 2015: 12-13).

Conceptualmente recuperamos los aportes de una “antropología de lo urbano” (Gravano, 2015) –en diálogo con la perspectiva la “etnografía de la duración” (Carvalho da Rocha y Eckert, 2013)–, considerando en particular las especificidades de las ciudades medias como objeto de estudio antropológico.

Una antropología de lo urbano a escala media

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 general³ pero

³ 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, 2016).

aún de relativa vacancia para la producción antropológica en Argentina, pese a 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. En una publicación reciente (Gravano, Silva y Boggi, 2016) citábamos los datos del *Informe sobre perspectivas de urbanización mundial* publicado (Naciones Unidas, 2014): casi la mitad de los 3.900 millones de habitantes urbanos actuales del planeta residen en áreas con menos de medio millón de habitantes. En la escala global, éstas son las ciudades más pequeñas; 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 censo 2010 (INDEC, 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 1.000 y los 600.000 habitantes. Por lo tanto, tomando distancias de abordajes instrumentales que tienden a reificar⁴ 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, 2015) se desmarca de los abordajes ghetizantes de una “antropología en la ciudad” (Gravano, 2015: 17-26; Herrán (2015), donde ésta 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. En este sentido, se propone estudiar 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 ciudades (PROINCOMSCI, 2015).

⁴ Nos valemos aquí heurísticamente del término en la línea señalada por Lukács en su elaboración del concepto de fetichismo de la mercancía de Marx. “una relación entre personas toma el carácter de una cosa y, de este modo, toma el carácter de una ‘objetividad ilusoria’ que, por su sistema de leyes propio, riguroso, enteramente cerrado y racional en apariencia, disimula toda huella de su esencia fundamental: la relación entre hombres” (Lukács, 1970: 110). La reducción de las diferencias de escala a variables cuantitativas opaca, a nuestro entender, los procesos sociohistóricos de producción de formas espaciales, así como el conjunto de relaciones (sociales) que las mismas mantienen entre sí.

En este abordaje resulta clave el concepto de *imaginario social*, referenciado principalmente en autores como Cornelius Castoriadis (2003), Pierre Ansart (1989), Eduardo Colombo (1989) y particularmente sobre *imaginarios urbanos* en la obra de Armando Silva (1992) y Néstor 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: 43): por un lado el *imaginario efectivo* (mitos, ideologías, creencias, religiones, paradigmas interpretativos del mundo) y por otro, 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: 17; Ansart, 1989; Gravano, Silva y Boggi, 2016). En palabras de Ansart (1989: 94):

toda sociedad crea un conjunto ordenado de representaciones, un imaginario a través del cual se reproduce y que designa al grupo para sí mismo, distribuye las identidades y los roles, expresa las necesidades colectivas y los fines a realizar. Las sociedades modernas, al igual que las sociedades sin escritura, producen estos imaginarios sociales, estos sistemas de representaciones a través de los cuales se autodesignan y fijan simbólicamente sus normas y sus valores.

Definimos entonces a los imaginarios sociales urbanos –en plural– siguiendo la síntesis conceptual propuesta por Ariel Gravano: [son] las imágenes y representaciones referenciadas en el espacio de la ciudad, tal como lo explicita Armando Silva (1992: 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: 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 sólo 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).

En este sentido, encontramos una llave de acceso interpretativa en la categoría de *orden narrativo* que Silva utiliza en su análisis de la articulación discursiva de los imaginarios urbanos, y que define como la

focalización narrativa desde donde los habitantes enuncian sus relatos [...] y la representación de su ciudad o parte de ella, donde la ‘puesta en escena’ de una representación nos devuelve el foco desde dónde y cómo se mira el territorio. (Silva, 1992: 49)

Palimpsestos urbanos

A partir de la interrogación acerca del proceso histórico de conformación de identidades colectivas e imágenes vigorosas (Lynch, 1966) que aparecen, en los sucesivos contextos y resultan 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 constituyen 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: 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, 2016).

Como podemos ver en el caso del barrio de La Estación, 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, entre otras, 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.

Encontramos un diálogo productivo, sin dudas no exento de tensiones enriquecedoras del debate teórico⁵, entre este abordaje del palimpsesto urbano y la propuesta de una *etnografía de la duración* de las investigadoras Ana Luiza Carvalho da Rocha y Cornelia Eckert (2005, 2012, 2013). Recuperando las conceptualizaciones de Gaston Bachelard sobre la dialéctica de la duración (1978), Carvalho da Rocha y Eckert (2005) proponen una crítica a la perspectiva lineal y evolutiva en la interpretación de la trayectoria de la sociedad urbana en el tiempo, y señalan la necesidad de discutir la multiplicidad de experiencias sociales involucradas en el fenómeno de la construcción y destrucción de los espacios urbanos. Este relieve de la experiencia de la diversidad y de la coexistencia de diversos tiempos en el espacio urbano (*de duraciones*), como producto dinámico de una permanente y contra-dictoria práctica de destrucción y reconstrucción coloca la mirada en el carácter vivido del “desorden” urbano, en oposición a los discursos ordenadores y disciplinadores del urbanismo moderno.

Asimismo, se inscriben en el encuadre conceptual-analítico de Gilberto Velho, en tanto

La propuesta de una etnografía de la duración se inspira en los estudios de las sociedades complejas, en los moldes propuestos por el antropólogo Gilberto Velho [...]. Este antropólogo trata preponderantemente la metrópolis brasileña a partir del análisis de las multiplicidades de estilos de vida, de visiones de mundo, de códigos éticos y morales, de provincias de significación, de proyectos sociales y de universos simbólicos y que, desde nuestro punto de vista, delimitan una diversidad de formas sociales discontinuas. (Carvalho da Rocha y Eckert, 2012: 64)

En nuestros registros de campo 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 urbano-barrial y sistemas de valores que se invocan en las tensiones actuales por la producción y consumo colectivo de la ciudad.

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. Señala Eckert (2012: 17) que

Las dinámicas de transformación en el trabajo generan rupturas, discontinuidades, desarraigos y no es infrecuente la destrucción de redes sociales y ciudades, la desintegración de familias y de grupos de identidad. Pero sabemos que en todas las nociones de muerte subyacen, igualmente, la transformación y la vida, por el rechazo de la extenuación social. (traducción propia)

En el abordaje de estas experiencias de continuidades y discontinuidades configuradas en las narrativas nos remitimos a Williams (1980). Con su concepto de *estructura de sentimientos* el galés señalaba que la vida social -pasada pero también presente- tiende a ser pensada como

⁵ Por ejemplo, un aspecto fecundo en el cual puede profundizarse dicho debate es que Carvalho da Rocha y Eckert (2012: 65) plantean la opción “por el modelo narrativo, en lugar del modelo tipo causal (histórico o sociológico) para pensar la vida urbana, adoptando la perspectiva de la vida urbana como ‘hecho narrativo’”, mientras que en el modelo interpretativo propuesto por Gravano, como hemos señalado, se plantea una articulación dialéctica de los procesos estructurales y la producción simbólica.

totalidades formadas antes que procesos formadores y formativos, subrayando la necesidad de dar cuenta de la experiencia del presente, experiencia viviente, en la que se fusionan las experiencias particulares con las formas e ideas dominantes que luego se perciben como características de ciertos períodos históricos. La estructura de sentimiento, estructura en proceso, designa a los significados y valores tal como son vividos y sentidos activamente. No se trata de oponer sentimiento contra pensamiento, sino de considerar “pensamiento tal como es sentido y sentimiento tal como es pensado” (Williams, 1980: 155).

Como señalan Carvalho da Rocha y Eckert (2012) el fenómeno de la duración de las formas de lo social no es un dato absoluto, sino una construcción simbólica, una disposición del tiempo humano en su lucha contra la disolución de su materia. La investigación etnográfica de la duración, apoyada en estudios de identidades narrativas de personas, grupos sociales y/o comunidades, examina el fenómeno de la construcción de la continuidad de las formas de lo social en el tiempo, teniendo como base su fondo de discontinuidad. La memoria como duración no se presenta como un dato inmediato de la consciencia, sino como una construcción elaborada en el tiempo recurrente del vivir social, este último, de forma semejante, tributario de los trabajos de la imaginación creadora de la que todos somos portadores, según Bachelard (1978).

Carvalho da Rocha y Eckert se interesan por las formas múltiples del vivir la ciudad, las experiencias generacionales de continuidad y de discontinuidad en los ritmos ciudadanos de sus habitantes que configuran las formas de sociabilidad, las crisis, los conflictos, las expectativas y las motivaciones que unen la vida cotidiana de los habitantes entre sí:

la práctica interpretativa de la duración nos plantea el reto de la deconstrucción conceptual del fenómeno de la memoria como un rescate del pasado y la intencionalidad de recuperarlo como ‘un bloque uniforme’. La perspectiva relativista del tiempo bachelardiano nos enseña que no existe transmisión y aprehensión del pasado hacia el presente que no tenga un apoyo dialéctico en el instante presente. (Carvalho da Rocha y Eckert, 2012: 70)

Desde esta óptica, el acto de vivir la ciudad carga consigo una dimensión narrativa, ya que resulta de una unidad temporal que sólo podrá alcanzarse mediante la concatenación de estructuras espaciotemporales inestables y dinámicas, heterogéneas y discontinuas e, innumerables veces, discordantes. Los acontecimientos narrados por los habitantes con respecto a la experiencia viva, se configuran así en el evento etnográfico en que estos se construyen como “personajes” de temporalidades generacionales.

En este abordaje sobre los procesos sociales de memoria resultan una referencia central los aportes de autores como Maurice Halbwachs (2004) o Alessandro Portelli (1989) y en Argentina de Elizabeth Jelin (2001) y su grupo de investigación, que han permitido reflexionar sobre la memoria como experiencia y sentido del pasado en sus distintas dimensiones (en lo político y en lo cultural, en lo simbólico y en lo personal, en lo histórico y en lo social), contribuyendo a una comprensión de las memorias como procesos subjetivos anclados en vivencias y en marcas simbólicas y materiales; a un reconocimiento de las mismas como objeto de conflictos y luchas

–destacando el rol activo y productor de sentido de los participantes en esas luchas, enmarcados en relaciones de poder–, así como a dar cuenta de la historicidad de las memorias en el sentido de los cambios históricos en los modos de concebir el pasado y en el lugar asignado a ellas en diferentes contextos sociales.

Los trabajos de Halbwachs constituyen un aporte pionero sobre los marcos sociales de los procesos de memoria. Para el autor –acorde con su perspectiva sociológica durkheimiana–, se destaca el carácter cohesivo de la memoria: en ella “las similitudes pasan a un primer plano. El grupo, en el momento en que aborda su pasado, siente que sigue siendo el mismo y toma conciencia de su identidad a través del tiempo” (2004: 87). Los textos de Halbwachs han provocado numerosas relecturas y análisis críticos (ver Jelin, 2001; Peralta, 2007). Se ha cuestionado la tendencia a describir al “grupo” como entidad homogénea, obviando por tanto la conflictividad de los procesos de conformación de identificaciones colectivas (Peralta, 2007). También se ha observado que la noción de “memoria colectiva” puede llegar a entenderse como algo con entidad propia, como sustancia reificada que existe por encima y de manera separada de los individuos.

Aun con estos recaudos, la perspectiva de Halbwachs continúa siendo reconocida como fundamental en los estudios de memoria. Como señala Jelin, la noción de memoria colectiva permite pensar en

memorias compartidas, superpuestas, producto de interacciones múltiples, encuadradas en marcos sociales y en relaciones de poder. Lo colectivo de las memorias es el entretreído de tradiciones y memorias individuales, en diálogo con otros, en estado de flujo constante, con alguna organización social –algunas voces son más potentes que otras porque cuentan con mayor acceso a recursos y escenarios– y con alguna estructura, dada por códigos culturales compartidos. (Jelin, 2001: 22)

En un plano teórico metodológico, los estudios sobre memoria han propiciado un rico espacio de diálogo entre distintas perspectivas disciplinares, entre ellas las de la Antropología y la Historia. Este diálogo ha sido posible, sobre todo, a partir de sendos “acercamientos” operados al interior de las preocupaciones y temas prioritarios de cada disciplina. Por un lado, la Antropología, tradicionalmente orientada al estudio de comunidades “exóticas”, distantes geográfica y/o culturalmente de los contextos de origen de los antropólogos, comenzó a ocuparse de las denominadas “sociedades complejas” como objeto de estudio. Esto fue posible a partir de un conjunto de procesos que se profundizaron desde mediados del siglo XX y que condujeron a la producción de nuevos problemas y sujetos sociales que plantearon importantes desafíos a la investigación antropológica. La descolonización, las transformaciones sufridas por las comunidades tradicionalmente estudiadas por la antropología, la expansión del capitalismo y los movimientos migratorios hacia las ciudades, provocaron una profunda crisis de identidad para la disciplina (Gravano, 2008). La reorientación de la investigación en el contexto de las llamadas sociedades “complejas”, así como la complejización de las localizaciones tradicionales fueron el marco en el que se produjo la transición desde el estudio de los “Otros” al estudio de “Nosotros” (Menéndez, 2002). Una de las especializaciones surgidas en el marco

de ese proceso fue la antropología urbana (Herrán, 2015). Lejos de tratarse sólo de un cambio de localización geográfica del trabajo de campo antropológico, fue ante todo un cambio sustancial en la conceptualización de su objeto (Gravano, 1995). Por otro lado, en el terreno historiográfico se fue consolidando la denominada *historia reciente*, que propone hacer del pasado “cercano” un objeto de estudio legítimo para la Historia. La especificidad de la historia reciente consiste en “un régimen de historicidad particular basado en diversas formas de coetaneidad entre pasado y presente: la supervivencia de actores y protagonistas del pasado en condiciones de brindar sus testimonios al historiador, la existencia de una memoria social viva sobre ese pasado, la contemporaneidad entre la experiencia vivida por el historiador y ese pasado del cual se ocupa.” (Franco y Levín, 2007: 33).

La ciudad de Tandil y su “primer barrio”

Tandil, ubicada en el sudeste de la provincia de Buenos Aires, posee una población de alrededor de 120.000 habitantes (INDEC, 2010). 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 metalmecánica): 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 (Migueltorena 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° 14.126, en 2010 (Girado, 2016).

El Barrio de La Estación de Tandil comenzó a conformarse a partir de la llegada de un ramal del Ferrocarril Sud a la localidad en 1883. El ferrocarril constituyó un importante factor en la consolidación del modelo agroexportador de fines del siglo XIX en Argentina; y su impacto en la dinamización económica y social de la vida lugareña ha llevado a hablar de una “segunda fundación” de la ciudad (Nario, 1996). En los alrededores de la estación fueron construyéndose distintos edificios vinculados a la provisión de servicios para el mantenimiento de la red ferroviaria, así como viviendas para los trabajadores. 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 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 en la actualidad se encuentra nuevamente interrumpido, desde el 30 de junio de 2016, a raíz de una medida del gobierno provincial, aduciendo razones de seguridad (ABChoy, 2016).

Más arriba señalamos que 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 (Migueltoarena y Lan, 2013). 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 proponía – entre otros puntos– la implementación de medidas de protección patrimonial en las inmediaciones de la Estación. Este petitorio fue presentado en el mes de mayo de 2013 ante el Concejo Deliberante local, haciendo uso de la figura de la Banca 21⁶.

El petitorio, avalado por unas 2.500 firmas y adhesiones institucionales, contenía varios puntos, referidos a la necesidad de establecer medidas 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 las instalaciones de la estación y en la plaza que se encuentra enfrente, así como el cambio de denominación de un tramo de la Avenida de La Estación, entre otros.

Una práctica importante 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 por la asamblea para distintas producciones gráficas, lo cual les otorga un estilo reconocible. Asimismo, 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 por el joven muralista Federico Pose (Imágenes 1 y 2). Hasta el momento se han realizado cuatro murales, dos de ellos sobre la base de sendas fotografías tomadas por Gonzalo Celasco a Héctor Anselmi, maquinista ferroviario retirado que lo muestra recorriendo las calles empedradas del barrio con su “inseparable bicicleta” y a la maestra de música Élida “Liri” Baretta tocando su acordeón (El primero fue ubicado en la esquina de las calles Roca y Arana, y el segundo en una de las paredes medianeras de La Compañía, en la calle Alsina. Posteriormente se agregaron otros dos murales, uno de ellos dedicado al croto José Américo “Bepo” Ghezzi, realizado en conjunto por Federico Pose y Dolores Figueroa y emplazado en uno de los muros del Centro Social y Cultural La Vía, y el otro, en la esquina de la Avenida Machado y Montiel, realizado por Pose en colaboración con estudiantes del Instituto del Profesorado de Arte Tandil (IPAT), 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 '30 que

⁶ 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.

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.



Imágenes 1 y 2. Murales dedicados al ciclista Ludovico Ots (izq.) y al ferroviario jubilado Héctor Anselmi (der.). Fotografías de la autora, 2017, 2016.

El barrio imaginado

El Barrio de La Estación es presentado por distintos actores y en particular por los integrantes de la asamblea como “el primer barrio de la ciudad” –es decir, el primer sector con características de “barrio”–, o el “barrio antiguo”, lo cual constituye un argumento central a la hora de fundamentar el pedido de protección patrimonial. Es importante señalar que la noción de “barrio” aparece, en tanto categoría social en uso (Rockwell, 1987) como una referenciación central de construcción identitaria así como en la articulación de demandas hacia los agentes estatales. 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 2015).

De acuerdo con Gravano (2015), la *identidad barrial* es el producto ideológico de una atribución recurrente entre actores sociales cuyo referente es el barrio. Aún en la más elemental y aparentemente desinteresada descripción del barrio, los actores introducen valores con los cuales muestran que éste no es meramente el espacio donde se reside. El eje axiológico de la identidad barrial es el 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 éste 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 el 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 “*lo barrial*”). Así, el barrio como espacio está subordinado al barrio como tiempo-*éthos*, con capacidad para construir ideológicamente una identidad.

En el texto del proyecto elaborado por la asamblea (“El Barrio de La Estación como área de protección histórica”) 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 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”.

En relación a esa última propuesta, consideramos significativo resaltar cómo se van construyendo, a partir de la argumentación, distintos oponentes –más o menos concretos y personalizados según el caso– frente a los cuales es posible establecer las propias tomas de posición en relación a 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:

Personaje polémico [...] al coronel Benito Machado hasta lo han llegado a definir como la versión local de Julio Argentino Roca⁷ [...] 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, dejábamos afuera a muchísimos protagonistas notorios que tenían que ver con los

⁷ Militar argentino, Ministro de Guerra y Marina, artífice de la denominada “Campaña del Desierto” que en la década de 1880 resultó en un genocidio de los pueblos originarios del sur, con miles de muertos y heridos.

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” (Mengascini, 2012).

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. Al respecto, puede mencionarse que en el mes de noviembre de 2014, la asamblea publicó un comunicado en su página de 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 al 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 en primer lugar 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.

El petitorio contempla, asimismo, la modificación del código de edificación municipal, estableciendo 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, entre otras. 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”). Asimismo, 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”.

Entre las estrategias empleadas para dar visibilidad al reclamo, se proyectó la publicación de un periódico (*El Barrio*), que finalmente no pudo sostenerse en el tiempo. Allí se publicó en enero de 2016 una nota en la que se establecían ciertos paralelos -y también diferencias- entre la situación del Barrio de La Estación de Tandil y el proceso de patrimonialización desarrollado en torno de la estación ferroviaria en el barrio de Coghlan (Ciudad Autónoma de Buenos Aires):

Las ideas de Coghlan vinculadas a la preservación se han extendido hasta la ciudad de Tandil. Al igual que en esta zona de la Comuna 12, el llamado Barrio de la Estación se conformó a raíz del paso del tren. Los dos lugares tienen arquitecturas distintas: en Coghlan predominan los chalets ingleses, mientras que en el Barrio de la Estación prevalecieron en un principio las casas chorizo y luego sus sucesoras, las casas cajón. De todas formas, esto no quita que existan ideas en común en cada barrio, además de la innovadora movida cultural que se generó.

Hace pocos meses se hizo una experiencia piloto, donde el tren que partía de Coghlan hasta Retiro proponía un viaje distinto. Predominaban la música, el teatro, los talleres fotográficos, la literatura, la plástica y otras actividades que enriquecen la función del ferrocarril. Algo similar sucede con el tren Tandil-Gardey-Vela, donde se realizan diversas alternativas recreativas, gastronómicas y culturales.

El Barrio de la Estación tomó algunas de las propuestas que se implementaron en Coghlan. La idea más fuerte es la de crear un área de protección histórica (APH): espacios o conjuntos urbanos que por sus valores históricos, arquitectónicos o ambientales constituyen ámbitos singulares claramente identificables como referentes de nuestra cultura. En Coghlan esto ya es una realidad, a diferencia de ese rincón de la ciudad serrana, donde aún las autoridades se resisten a analizar la propuesta (El Diario de Tandil, 2016).

En los registros de campo hemos encontrado referencias reiteradas a la idea de que la identidad barrial se encuentra en “decadencia”, en “deterioro”, “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 ’30, 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 servicio 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. Citamos al respecto un fragmento de una nota publicada en un medio local (los destacados son nuestros):

Mariana Debaz y Ariel De la Vega, parte de la organización, dialogaron con El Eco de Tandil y explicaron qué es una exposición de arte a cielo abierto, que se desarrollará en el predio de la Estación de trenes.

El fin es juntar a la mayor cantidad de artistas locales posibles para que se convoquen en un solo lugar que a su vez *es 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*’, detallaron. (El Eco de Tandil, 2017)

El 19 de agosto de 2017 se realizó otro evento con motivo del 134º aniversario de la “llegada” del tren a Tandil, donde la actuación de músicos locales, los “Food Trucks” 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 despido de trabajadores ferroviarios. Un

integrante de la asamblea, el arquitecto Jorge Lucchetti expresaba 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” (comunicación personal a la autora, 23 de agosto, 2017).

Conclusiones

En este artículo hemos buscado acercarnos a una comprensión de 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 voluntad de *duración*, 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 conjunto de sistemas de servicios colectivos urbanos.

Podemos reconocer algunas referencias clave que enlazan las distintas apropiaciones que se hacen del pasado desde el presente, entre las que se destacan entre otras: 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 '90 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.

El concepto de los imaginarios sociales urbanos constituye en esta perspectiva un aporte para analizar no sólo la elaboración simbólica de *lo sucedido* sino, especialmente, para la construcción de expectativas y acciones sobre la ciudad *que vendrá*.

Referencias

- ABChoy (2016, 30 de junio). Suspenden todos los servicios de Ferrobaires tras el choque de trenes. 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*. Ciudad de México: Premia.
- Bachelard, G. (1978). *La dialéctica de la duración*. Madrid: Villalar.
- Balbi, F. (2015). Creatividad social y procesos de producción social: hacia una perspectiva etnográfica. *Publicar*, 13(18), 9-29.
- Barrio la Estación Tandil. (s.f.). Barrio la Estación Tandil [entrada blog]. <http://barriolaestaciontandil.blogspot.com.ar/p/el-proyecto.html>
- Carvalho da Rocha, A.L. y Eckert, C. (2005). *O tempo e a cidade*. Porto Alegre: UFRGS Editora.
- Carvalho da Rocha, A. L. y Eckert, C. (2012). Etnografía de la duración en las ciudades en sus consolidaciones temporales. *Anuario de Antropología Social y Cultural en Uruguay*. 10, 63-80.
- Carvalho da Rocha, A. L. y Eckert, C. (2013). *Etnografía da Duração*. Porto Alegre: Marcavísal.
- Castoriadis, C. (2003). *La institución imaginaria de la sociedad*. Barcelona: Tusquets.
- Colombo, E. (1989). *El imaginario social*. Montevideo: Editorial Nordan.
- Eckert, C. (2012). *Memória e trabalho: etnografia da duração de uma comunidade de mineiros de carvão (La Grand-Combe, França)*. Curitiba: Appris.
- El Diario de Tandil (2016, 9 de enero). La Estación por siempre. <http://www.eldiariodetandil.com/2016/01/09/la-estacion-por-siempre/>
- El Eco de Tandil (2017, 5 de marzo). Con un espíritu comunitario y colectivo, se realizará hoy una muestra de arte en la Estación. <http://eleco.com.ar/interes-general/con-un-espiritu-comunitario-y-colectivo-se-realizara-hoy-una-muestra-de-arte-en-la-estacion/>
- Franco, M. y Levin, F. (2007). *Historia reciente. Perspectivas y desafíos para un campo en construcción*. Buenos.Aires: Paidós.

- García Canclini, N. (2005). *Imaginario urbano*. Buenos Aires.: Eudeba.
- Girado, A. (2016). Conflicto ambiental y políticas públicas: el caso Tandil. En A. Gravano, A. Silva y S. Boggi (eds.), *Ciudades vividas. Sistemas e imaginarios de ciudades medias bonaerenses* (pp. 301-319). Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Gravano, A. (1995). La imaginación antropológica. Interpelaciones a la otredad construida y al método antropológico. *Publicar en Antropología y Ciencias Sociales*, 5, 71-91.
- Gravano, A. (1996). Imaginario urbano, barrios mancha y calidad de vida en la ciudad intermedia, hacia un modelo de análisis. *Intersecciones*, 2, 51-61.
- Gravano, A. (comp.) (2005). *Imaginario sociales de la ciudad media. Emblemas, fragmentaciones y otredades urbanas. Estudios de Antropología Urbana*. Tandil: REUN.
- Gravano, A. (2008). La cultura como concepto central de la Antropología. En M. C. Chiriguini (comp.), *Apertura a la Antropología, alteridad, cultura, naturaleza humana* (pp. 93-121). Buenos Aires: Proyecto Editorial.
- Gravano, A. (2015). *Antropología de lo urbano*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Gravano, A. (2016). Tres hipótesis sobre la relación entre sistema urbano e imaginarios de ciudades medias. En A. Gravano, A. Silva y S. Boggi (eds.), *Ciudades vividas. Sistemas e imaginarios de ciudades medias bonaerenses* (pp. 69-90). Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Gravano, A., Silva, A. y Boggi, S. (2016). *Ciudades vividas. Sistemas e imaginarios de ciudades medias bonaerenses*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Halbwachs, M. (2004). *La memoria colectiva*. Zaragoza: Pressas Universitarias.
- Herrán, C. (2015). La ciudad como objeto antropológico. En A. Gravano (comp.), *Antropología de lo urbano* (pp. 273-280). Buenos Aires: Café de las ciudades.
- 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.
- INDEC (2010). Censo 2010. https://www.indec.gov.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41&id_tema_3=135
- Jelin, E. (2001). *Los trabajos de la memoria*. Madrid: Siglo XXI.
- 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, Buenos Aires.
- Lukács, G. (1970). *Historia y conciencia de clase*. La Habana: Editorial de Ciencias Sociales del Instituto del Libro.
- 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.J. López y J. Waddell (comps.), *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria* (pp. 209-286). Buenos Aires: Lumière.
- Menéndez, E. (2002). El malestar actual de la antropología o de la casi imposibilidad de pensar lo ideológico. *Revista de Antropología Social*, 11, 39-87.

- 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.
- Mengascini, H. (2011). *Huelgas y conflictos ferroviarios. Los trabajadores de Tandil en la segunda mitad del siglo XX*. Rosario: Prohistoria ediciones.
- Mengascini, H. (2012, 1 de noviembre). Entrevista al historiador Hugo Mengascini. <https://www.politicatandil.com> [discontinuada]
- 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. (1996). *Tandil Historia Abierta*. Tandil: Ediciones del Manantial.
- Naciones Unidas (2014). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights (ST/ESA/SER.A/352). <http://www.un.org/es/development/desa/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>
- Peralta, E. (2007). Abordagens teóricas ao estudo da memória social: uma resenha crítica. *Arquivos da Memória*, 2, 4-23.
- Portelli, A. (1989). Historia y memoria: la muerte de Luigi Trastulli. *Historia y fuente oral*, 1, 5-32.
- PROINCOMSCI. (2015). Producciones e investigaciones comunicacionales y sociales de la ciudad intermedia - PROINCOMSCI. <http://www.soc.unicen.edu.ar/proincomsci/> [discontinuada]
- Prats, L. (2005). Concepto y gestión del patrimonio local. *Cuadernos de Antropología Social*, 21, 17-35.
- Rapoport, A. (1984). La cultura y el orden urbano. En: J.A. Agnew, J. Mercer, and D.E. Sopher (eds.), *The city in cultural context* (pp. 50-76). Boston: Allen.
- 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). Ciudad de México: DIE.
- Sader, E. y Gentili, P. (comps.). (2003). *La trama del neoliberalismo. Mercado, crisis y exclusión social*. Buenos Aires: Clacso.
- Silva, A. (1992) *Imaginario urbanos, Bogotá y Sao Paulo: cultura y comunicación urbana en América Latina*. Bogotá: Tercer Mundo Editores.
- Williams, R. (1980) *Marxismo y literatura*. Barcelona: Península.