

## MAPEANDO EL “ESPACIO FERROVIARIO” Los mapas mentales en la estación de Villa Elisa (La Plata)

**Juliana Paula Pistola<sup>1</sup>**  
I.I.P.A.C. – U.N.L.P.

### Introducción

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

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

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

---

<sup>1</sup> [julianapistola@gmail.com](mailto:julianapistola@gmail.com)

El abordaje de los mapas mentales se ha realizado desde diversas disciplinas como la geografía, la psicología y el urbanismo, las cuales los han incorporado a sus investigaciones de diferentes maneras, pero sin una unidad conceptual. Uno de los iniciadores es K. Lynch quien en su libro "La imagen de la ciudad", desarrolla una metodología múltiple para el estudio de los mapas mentales en ciudades estadounidenses.

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

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

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

---

<sup>2</sup> Armando plantea la necesidad de una cartografía simbólica la cual debe encargarse del levantamiento de croquis. Establece una distinción entre mapa y croquis, en la primera reconoce un simulacro continuo visual del objeto que se pretende representar, mientras que en el segundo es punteado, en donde hay límites evocativos, difusos ya que interviene la subjetividad, la contingencia, entre otras cuestiones. Pp. 66.

En el trabajo presentamos uno de los tres casos de estudio de la tesis doctoral que se encuentra en elaboración, correspondiente la estación de Villa Elisa que conforma el eje de comunicación entre La Plata - Buenos Aires, a través del análisis de los mapas mentales realizados por los actores urbanos del lugar.

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

El tendido ferroviario estructuró el espacio, creando una linealidad con el trazado de las vías formando un eje - corredor, al mismo tiempo que estableció jerarquías en aquellos lugares nodales en donde se emplazaba una estación generando una organización propia.

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

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

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

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

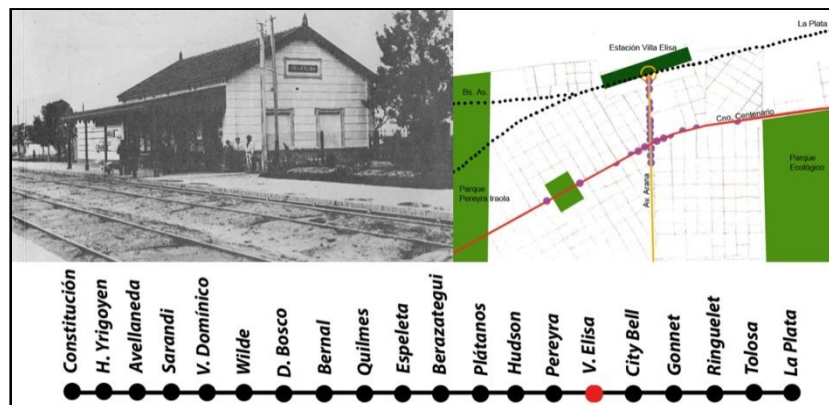
La comunicación era ineficaz, debido a que se circulaba a través de Ensenada, y ese sector presentaba condiciones naturales desfavorables. Se le sumaba el

---

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

prolongado itinerario (tres horas). El tren partía a las 10 hs. desde la Estación Central, llegaba 12.30 hs. a Ensenada, luego debían tomar el convoy de empalme que arribaba a la Estación La Plata (Tolosa) para realizar un trasbordo al tren Decauville que llegaba al centro de la ciudad. (De Paula, A., 1987: 347). Por estos motivos, se construye el Empalme Pereyra (actual Villa Elisa). En 1884 se inaugura el tramo que une Pereyra – Tolosa, en reemplazo del itinerario Pereyra – Punta Lara – Ensenada - Tolosa. (López, M., 1991: 74)

Es sobre este eje Buenos Aires – La Plata donde concentramos nuestro estudio. Este conforma el tentáculo de crecimiento de la periferia noroeste de la ciudad de La Plata. La estación de Villa Elisa se ubica a 13 km del casco urbano de la última. Esta tiene una intensa vinculación con ambas ciudades capitales, primero a través del ferrocarril, luego por los caminos Belgrano y Centenario; y por último, con la autopista. (Imagen 1)



**Imagen 1:** Eje noroeste de La Plata. Estación de Villa Elisa. Fuente: Elaboración Propia

### Componentes del “espacio ferroviario”

El “espacio ferroviario” comprende al conjunto de componentes necesarios para su funcionamiento y para la interrelación con los usuarios, así como los predios donde se instala la infraestructura correspondiente para este tipo de transporte. Estos componentes se pueden dividir en tres grupos: *edificio de pasajeros, de servicio y apoyo, y complementarios*. (Ferrari, 2006: 170)

El componente *edificio de pasajeros* aglutina las funciones relativas al transporte de pasajeros con la venta de boletos y el área correspondiente a la espera del servicio, junto aquellos elementos necesarios para el funcionamiento de estos. En este se establece el vínculo entre el servicio y los usuarios. Conforman las estructuras más características del sistema, así encontramos al

edificio de pasajeros propiamente dicho, el refugio, y en algunos casos, en las estaciones intermedias, la casa del jefe de estación. Con un carácter de control y de establecimiento del personal, dando lugar al binomio estación-vivienda. (Ferrari, 2007: 192)

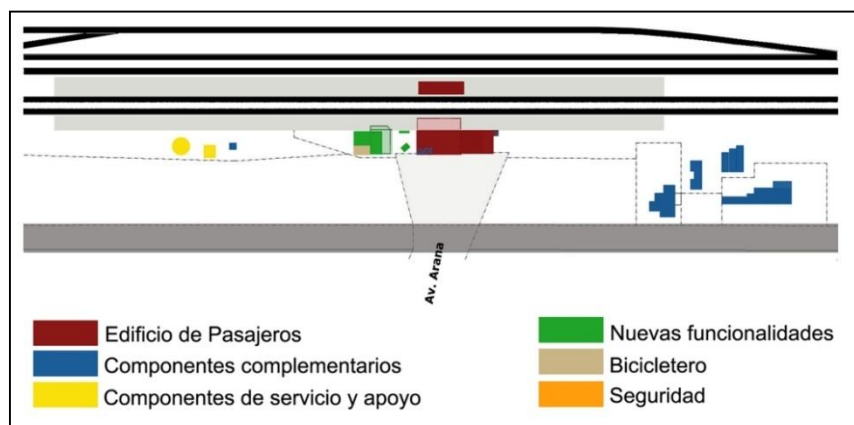
Los *componentes complementarios* están compuestos por aquellos que hacen al funcionamiento del sistema, y a las actividades comerciales. De este modo, encontramos las cabinas de señales, los depósitos de encomiendas y de cargas, los talleres, diversidad de casillas (guarda vía, báscula, encargados de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

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

Algunos de los componentes descritos han pasado al desuso, han desaparecido, han sido modificados o han adquirido nuevas funcionalidades a partir de las actuales demandas de los usuarios. Las modificaciones se presentan, fundamentalmente, en aquellos componentes que hacen al edificio de pasajero y a los complementarios, mediante nuevas distribuciones internas, nuevas funciones en las habitaciones y nuevos accesos. Las *nuevas funcionalidades* aglutinan a las áreas comerciales las cuales satisfacen necesidades cotidianas como kioscos, puestos de revistas, bares y remiserías.

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

Villa Elisa es una estación intermedia y la disposición de los componentes del edificio de pasajeros se encuentran de manera paralela a las vías, reforzando así la linealidad del eje de transporte, como puede observarse en la imagen 2.



**Imagen 2:** Componentes del sistema. Estación de Villa Elisa. Fuente: U.G.O.F.E.  
Elaboración Propia.

### La metodología en el caso de estudio

Para la construcción de las fuentes orales se tuvieron en cuenta tres instancias: la selección de los entrevistados, la recolección de los testimonios y el tratamiento de los mismos. El proceso comenzó en el gabinete, con el acercamiento al material bibliográfico para el conocimiento de la temática y de las formas de abordaje. Luego, se realizó un proceso de selección y diseño de las entrevistas que involucró el tipo y el modo de realizarlas. Se optó por entrevistas semi-estructuradas, puesto que la “narrativa conversacional” (Grele, 1998: 44) generada a partir del diálogo entre el entrevistador y el entrevistado, en un clima de empatía, permite obtener mayor riqueza de información. El diálogo fue guiado por el entrevistador a partir de tres bloques temáticos que incluyeron los aspectos personales, los aspectos barriales y el “espacio ferroviario”. Se grabaron la totalidad de las entrevistas, para lograr una mayor concentración de los dos involucrados, y así poder repreguntar, intervenir, y dialogar con mayor fluidez.

Los entrevistados se definieron a partir de una serie de variables, que presentaban diferente grado de importancia. Las mismas fueron:

1. Lugar de residencia
2. Tiempo de residencia.
3. Usuarios (activos e inactivos)
4. Sexo. No se tuvo en cuenta la distinción, puesto que consideramos que no es significativa, ya que ambos sexos son constructores del espacio.

A partir del establecimiento de las variables de selección y de la organización del guión, se pasó al trabajo de campo<sup>4</sup>. La selección de los entrevistados se realizó a través de la técnica bola de nieve. Primero con un acercamiento a espacios de participación barrial (bibliotecas populares, sociedades de fomento, iglesia, entre otras) para identificar a aquellas personas que cumplieran con las variables establecidas. Estos primeros contactos permitieron establecer redes para ir sumando progresivamente potenciales entrevistados.

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

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

### **Los mapas mentales y sus categorías de análisis**

La segunda instancia de la entrevista, correspondió a la elaboración de los mapas mentales por parte de los entrevistados. Con una consigna uniforme graficar lo que ellos consideraban el "espacio ferroviario". También fueron grabados produciéndose un entrecruzamiento entre lo "dicho" a través de la oralidad y lo "hecho" a través del gráfico en el papel.

A partir del conjunto de mapas obtenidos se armaron tres grandes categorías de análisis con sus respectivas subdivisiones.

1. **Gráfica del dibujo:** hace referencia al modo y la selección de los elementos que constituyen el mapa. Como características generales podemos

---

<sup>4</sup> Se realizó el relevamiento de la estación y de su entorno mediato e inmediato, asimismo se llevó a cabo un relevamiento desde el propio ferrocarril, bajando en las diferentes estaciones del tramo La Plata – Constitución.

observar, la auto-percepción de los entrevistados como carentes de habilidades para elaborarlos, el comienzo de los gráficos por la traza de las vías como un elemento estructurador y organizador del espacio y la inclusión de una toponimia.

Esta categoría puede subdividirse en cuatro:

1.1. *Perspectiva/vista*: comprende la elección desde donde se elabora el dibujo. Pueden reconocerse tres formas: *vista aérea*, *vista en superficie* y *vista combinada*. La primera involucra una perspectiva aérea o de vuelo de pájaro, dando lugar a una mirada más totalizadora y panorámica; la segunda, se encuentra asociada al peatón con una mirada más focalizada e incluso permite identificar el lugar desde donde se construyen los mapas. Y por último, la combinada que surge de la mixtura de las dos anteriores. (Imagen 3)

En Villa Elisa predominó la *perspectiva aérea* (55%), siguiéndole en orden de importancia la combinada (36%), y por último la de superficie (9%). En el mapa elaborado por Nélica Huder se aprecia la perspectiva combinada, y el punto focal para elaborarlo fue la playa de estacionamiento de la estación que comunica con la Av. Arana. (Imagen 3)

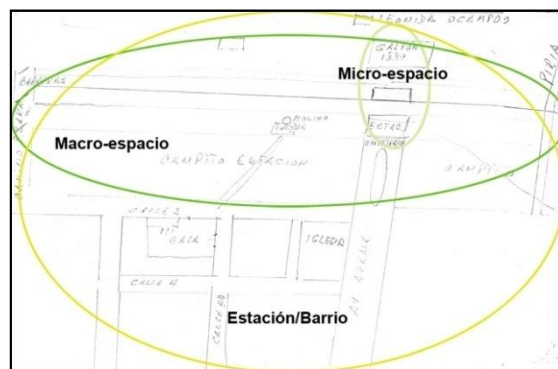
1.2. *Presentación*: modos en que se representan los elementos constructivos. Puede ser en *bloque* (se definen sólo los contornos) o *puntilloso* (descripción detallada de los interiores y sus funciones). En nuestro caso, la distribución de la muestra fue bastante homogénea, el 55% y el 45% respectivamente. La elección de esta última, se encuentra relacionada a que gran número de los entrevistados estableció vínculos con las personas que desempeñaron actividades en la estación. Esto les permitió tener conocimiento de lugares inaccesibles para los simples usuarios. En la imagen 4 se presenta un fragmento del edificio de pasajeros elaborado por Carlos Reyes, el cual era amigo del hijo del jefe de la estación. En el mapa se percibe la distribución del binomio estación-vivienda. Carlos expresa a medida que traza el mapa: "...Los *auxiliares acá al medio y después ya viene la casa del jefe. Acá también era una pieza del jefe, al lado del baño de damas. Esta pieza del jefe para los hijos...Acá pieza del jefe la ventana a la vía y listo. Ahora acá galpón, cocina todo venía acá, ahí divisiones galpón, lavadero y la cocina. Después el patio...*"





**Imagen 3 - 4: Gráfica del Dibujo** perspectiva “combinada” Elaborado por Nélida Huder. Presentación “puntilloso” del edificio de pasajeros. Elaborado por Carlos Reyes. Villa Elisa. Fuente: Elaboración propia

1.3. *Recorte*: delimitación del espacio seleccionado para elaborar los mapas. De acuerdo al grado de *zoom* por el que optaron se definieron tres recortes. El micro-espacio, se reduce al área en donde se ubican los componentes del edificio de pasajeros; el macro-espacio se amplía el área incluyendo todos los componentes ferroviarios; y por último, la relación estación/barrio, la cual es la más abarcadora estableciendo una relación entre ambos, incluyendo al barrio como un elemento más. En el conjunto de la muestra de Villa Elisa predominó el macro-espacio (80%) y no se realizó ninguno que remita al micro-espacio. (Imagen 5)



**Imagen 5: Gráfica del dibujo.** Recorte. Elaborado por Teresita Cutroneo. Estación Villa Elisa.

1.4. Problemáticas: fueron variadas y escasas. En Villa Elisa se presentó fundamentalmente en la incorrecta ubicación de los departamentos de la Federación de Obreros y Empleados de Correos y Telecomunicaciones F.O.E.C.Y.T. y de la planta de bombeo de Y.P.F.

2. **Elementos del entorno:** se encuentra asociada a la categoría recorte correspondiente a la gráfica del dibujo, puesto que incluye la relación con el entorno barrial. Esta contiene a las vías de circulación (primaria y secundaria), los espacios verdes y de esparcimiento, los referentes barriales y el propio hogar, como también la relación de la estación propia con otras estaciones a partir del establecimiento de los destinos de las vías, tanto en sus puntos finales como en los intermedios. En el cuadro 1 observamos que de los elementos identificados, predomina la Av. Arana (circulación barrial), esta atraviesa toda el área céntrica desde la estación hasta cortar de manera perpendicular al Camino Centenario. Este último, no es dibujado porque se encuentra alejado del "espacio ferroviario".

Dirección vías	Hogar	Vías de Circulación		Predio		Ref. Barriales
		C. Centenario	C. Barriales	FOECY T	YPF	
18%	18%	-	45%	27%	27%	18%

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

Se presentan dos particularidades en la estación de Villa Elisa respecto a los terrenos, la edificación e instalación de los edificios de departamentos F.O.E.C.Y.T y la planta de Y.P.F, los cuales no responden al sistema. De este modo, la dimensión temporal, tiene una fuerte presencia porque algunos de los entrevistados diferenciaron el corte histórico con la inclusión o no de estas construcciones. Por ejemplo, Teresa en su mapa (imagen 5) define al área donde actualmente están los departamentos como el "campito de la estación". Amplia diciendo: "...Este era el camino del campito, acá estaba la manzana nuestra. Esta es la calle 42 la nuestra, y esta es calle 3, esta es la nomenclatura de ahora...Nosotros salíamos de acá de casa cruzábamos el campito a la estación, ahora están las torres...". (Teresa Cutroneo)

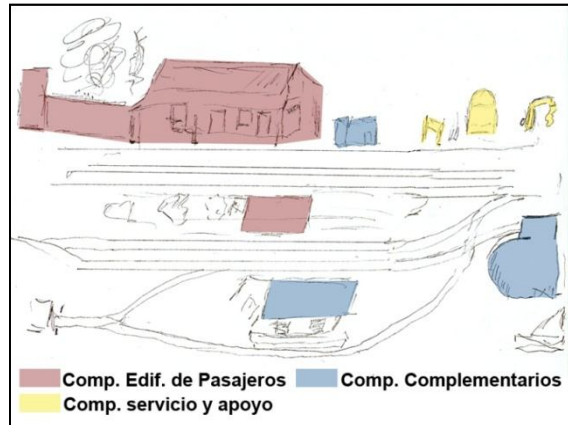
3. **Componentes ferroviarios:** el edificio de pasajeros es el que predomina, este es señalado por el 100% de la muestra. Nos permite inferir que la presencia de este conjunto define al "espacio ferroviario". En cuanto a los componentes de apoyo y servicio, prevalecen los que hacen al servicio del agua, "...tenía dos tomas de agua. Esta de la encomienda acá más o menos. Y otra toma acá esas eran con mangueras se abría una llave grande y se ponía adentro de la maquina una manga de lona se arrollaba y se guardaba se llenaba en 10 minutos. El tanque

*debe medir unos 30 metros era grande...*" (Carlos Reyes). Por último, los complementarios en este se conjuga la dimensión temporal a través de *"lo que había"/ "lo que hay" y "el antes"/ "el ahora"*. Actualmente varios de ellos ya no están presentes de manera material pero continúan en la memoria de los entrevistados, como por ejemplo el galpón (depósito de carga) y el corral. Esto se observa con las actividades, porque la sala de encomiendas es reconocida por el 55%, sin embargo a partir de la toponimia puede observarse que se referencia a las *nuevas funcionalidades*. (Cuadro 2)

<b>C. Edif. de Pasajeros</b>	<b>Edif de Pasajeros</b>	<b>Refugio</b>	<b>Casa del Jefe</b>		
	100%	91%	82%		
<b>C. de Apoyo y Servicio</b>	<b>Surtidores de agua</b>	<b>Tanque de agua</b>	<b>Señalizaciones</b>	<b>Molino de viento</b>	
	36%	64%	9%	9%	
<b>C. Complementarios</b>	<b>Depósitos</b>			<b>Cabina de señales</b>	<b>Casillas</b>
	<b>Encomiendas</b>	<b>Cargas</b>	<b>Corral</b>		
	55%	45%	27%	18%	36%

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

En el mapa elaborado por Roberto (imagen 6) se identifican los tres componentes. Hay una búsqueda de la estación primigenia a partir de *"lo que había"*, es decir los depósitos, los surtidores de agua, la multiplicidad de vías. *"...Acá teníamos el galpón grandote a dos aguas. Y tiene otra vía de este lado y dos puertas grandes corredizas y otra puerta acá. Acá había un portón de dos puertas corredizas y de este lado también. Y entonces acá tenía de madera todo un alero que era de la altura del vagón, o sea que entrabas caminando al vagón al galpón, como una plataforma, y esto bajaba y volvía a pasar otra vía que se unía con esta y se unía también con esta, porque acá está la salida a la vía general, desde esta y estas se unían y salían, se unían ahí... "* (Roberto Molaes)



**Imagen 6: Componentes del sistema ferroviario.** Mapa elaborado por Roberto Molares – Villa Elisa. Fuente: Elaboración propia.

## Conclusiones

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

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

En el mapa se condensa al mismo tiempo pasado – presente, puesto que en un mismo plano aparece una homogeneidad temporal, en donde se entrecruza la memoria, la biografía, las experiencias, las facultades perceptuales de cada uno de los entrevistados, con las dataciones de los referentes y los cambios que se producen en el propio espacio.

Actualmente los entrevistados, en su gran mayoría, no utilizan el servicio ferroviario para su movilidad. Esto demuestra que los mapas poseen la característica de ser resistentes al olvido, aunque pasan por un proceso de desgaste de la información. Por lo tanto, observamos que los dibujos se ven

anclados por un lado en el pasado, es decir en aquel momento en que el ferrocarril era su medio de transporte y, por otro lado en la práctica indirecta que de ese espacio que realizan en el presente.

## BIBLIOGRAFÍA

- ALBA, M. de, "Mapas mentales de la ciudad de México: una aproximación psicosocial al estudio de las representaciones espaciales", *Estudios Demográficos y Urbanos*, México, Colmex, n° 55, vol. 19, 2004.
- ARRUDA, A., ALBA M. de (comp.), *Espacios imaginarios y representaciones sociales. Aportes desde Latinoamérica*, México, Anthropos, Universidad Autónoma de México, 2007.
- DE PAULA, A., *La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura*, La Plata, Banco de la Provincia de Buenos Aires, 1987.
- FERRARI, M., "El ferrocarril y su impronta en el Gran San Miguel de Tucumán", en *Desafíos Ambientales del Gran San Miguel de Tucumán*. San Miguel de Tucumán, Magna, 2006, pp. 157-178.
- FERRARI, M., "El patrimonio ferroviario en el noroeste argentino. Tipologías arquitectónicas y asentamientos urbanos ferroviarios.", *Revista TST Transporte, Servicios y Telecomunicaciones*, España, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, N° 12, 2007.
- GRELE, R., "Movimiento sin meta: problemas metodológicos y teóricos de la historia oral", en MOSS, W., PORTELLI, A., FRASER, R., *La Historia Oral*, Buenos Aires, CEAL, 1991.
- LINCONA VALENCIA, E., "El dibujo, la calle y construcción imaginaria", *Revista Ciudades*, Puebla, Red Nacional de Investigación Urbana, año 12, n° 46, 2000, pp. 25-33.
- LÓPEZ, M., *Historia de los Ferrocarriles de la Provincia de Buenos Aires (1857-1886)*. Buenos Aires, Lumiere, 1991.
- NECOCHEA GARCÍA G. y P. POZZI, *Cuéntame cómo fue. Introducción a la Historia Oral*, Buenos Aires, Imago Mundi, 2008.
- SCHWARZTEIN, D., "Tendencias y Temáticas de la Historia Oral en la Argentina", *Revista Entrepasados*, año V, n° 9, 1995.

SCHVARZER, J., "Auge y decadencia del sistema ferroviario argentino". *Revista de Historia Bonaerense "Ferrocarriles"*, Instituto y Archivo Histórico Municipal de Morón, diciembre, año X, n° 25, 2003, pp. 5-11.

TARTARINI, J., *Arquitectura Ferroviaria*, Buenos Aires, Colihue, 2005.