

XXXIV Encuentro Arquisur.
XIX Congreso: "CIUDADES VULNERABLES. Proyecto o incertidumbre"

La Plata 16, 17 y 18 de septiembre.
Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Universidad Nacional de La Plata

EJE: Investigación
Área 1 – PROYECTO ARQUITECTÓNICO Y URBANO

EL RAMAL DEL FERROCARRIL TOLOSA- MAGDALENA COMO VÍNCULO MALEABLE DE CONECTIVIDAD REGIONAL

Verónica Cueto Rúa⁽¹⁾,
Horacio Morano⁽²⁾,
Milagros Rabasa⁽³⁾,
Alberto Sbarra⁽⁴⁾,

HITEPAC: Instituto de Investigaciones en Historia, Teoría y Praxis de la Arquitectura y la Ciudad,
Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata. Calle 47 N° 162, ciudad de
La Plata, Provincia de Buenos Aires, República Argentina. <http://www.fau.unlp.edu.ar>

⁽¹⁾veronicacuetorua@gmail.com,
⁽²⁾arqhoraciomorano@hotmail.com;
⁽³⁾mili.rabasa@hotmail.com,
⁽⁴⁾estudiosbarra@yahoo.com.ar

PALABRAS CLAVES: CIUDAD - REGIÓN - CONECTIVIDAD – VÍAS VERDES

El trabajo propone reconvertir las vías verdes en desuso en oportunidad para emplear el concepto de *verde como infraestructura*. Ello, aplicado al ramal del ferrocarril Tolosa – Magdalena, adquiere un carácter peculiar de desarrollo y conectividad.

Primeramente se reconocieron antecedentes históricos de las estaciones para luego centrarse en el presente y así poder proyectar su futuro.

La investigación realizada, de carácter proyectual, admitió construir herramientas que permitieron operar con datos concretos provenientes del caso de estudio y con una estructura de organización secuencial, de acuerdo a los distintos grados de aproximación al problema planteado.

Con la noción de paisaje como documento histórico, cuando entre otros, su importancia radica en que involucra la memoria de un pueblo¹, se planteó como hipótesis de trabajo la posibilidad de imaginar nuevos proyectos, temas y programas a partir del análisis y entendimiento de la realidad que permitan poner en valor las preexistencias por un lado y que propongan líneas posibles de acción a futuro, por el otro.

La propuesta incorpora la recuperación de instalaciones obsoletas, generando itinerarios culturales, deportivos, recreativos, promoviendo la cultura del ocio, vida al aire libre y de movilidad no motorizada de la población.

¹ Navarro Galit, A. (2007) La Cultura como Hacedora de Paisaje, el Paisaje como Hacedor de Cultura, una Relación Dialéctica. Diseño de Paisaje en el Siglo XXI. Sociedad de Arquitectos Paisajistas de México, A. C. International Federation of Landscape Architects. Conferencia Regional de las Américas V Congreso Nacional de Arquitectura de Paisaje. México, D. F.

La presente investigación surge de las Becas Internas de Entrenamiento en Investigación FAU-UNLP 2014. Se enmarca en el proyecto “*El verde como infraestructura: el rol de las vías verdes en el contexto regional*”, pretendiendo cierta continuidad con el enfoque de investigación proyectual que el equipo de arquitectos² viene desarrollando con los trabajos: “*El parque urbano histórico y su rol contemporáneo*”; “*El sistema de parques en la metrópolis moderna: el caso de la región BELP*”; “*La Línea costera como espacio de ocio. El caso de la región BELP*”; “*Las estaciones de ferrocarril en la región capital de la provincia de Buenos Aires*”; “*La estación de ferrocarril en la región capital de la provincia de Buenos Aires*”; “*El segmento urbano del ramal Tolosa- Magdalena*”³ y “*El segmento urbano del ramal La Plata-Magdalena*”.⁴

El ramal del segmento del FFCC Tolosa-Magdalena, portador de un carácter peculiar de desarrollo y conectividad e incluye las estaciones Rufino de Elizalde, Arana, Ignacio Correas y Bartolomé Bavio,

La herramienta metodológica básicamente empleada fue la investigación proyectual, construyendo instrumentos para operar con datos concretos provenientes del propio caso de estudio y con una estructura de organización secuencial de acuerdo a los distintos grados de aproximación al problema planteado.

EL FERROCARRIL. UNA APROXIMACIÓN AL TEMA

Se define el ramal del FFCC Tolosa- Magdalena como un vínculo maleable en relación al alto grado de flexibilidad y conectividad regional que permite contrarrestar la fragmentación del territorio, para así intentar consolidar una mirada regional que contribuya a adoptar un enfoque integrado de la gestión del suelo.

El ramal ferroviario surgió en 1887 con el objetivo de conectar la ciudad y su puerto con el área productiva⁵ de la región. En el año 1901 la provincia vendió a Ferrocarriles del Sur la línea que unía el puerto con Rufino de Elizalde, logrando vincular Tolosa con el ramal Elizalde-Magdalena. En el año 1948, el gobierno Nacional nacionaliza los ferrocarriles.

Diversos factores determinaron la clausura de este ramal ferroviario: los intereses porteños que se oponían al desarrollo del mismo; el también consecuente deterioro del puerto; el auge del transporte automotor de cargas y pasajeros y el deterioro paulatino del sistema ferroviario en general.

Puntualizando algunos de los conceptos a emplear, se define como territorio a la región donde está inserto el objeto de estudio, donde la planificación puede ayudar a reducir el riesgo de fragmentación del hábitat, ya sea en el ámbito urbano, periurbano o rural.

Y se define como vías verdes a las herramientas que permiten la conectividad espacial y ecológica, en donde es posible el proceso de regeneración de ecosistemas.

OBJETO DE ESTUDIO

Se define como objeto de estudio al segmento que incluye las estaciones de Rufino de Elizalde, Arana, Ignacio Correas y Bartolomé Bavio, cuya extensión es de 25 kilómetros, una parte del ramal Tolosa–Magdalena que cuenta con 40 km de extensión en su totalidad.

“*El ferrocarril permitió salvar distancias y barreras geográficas comunicando regiones antes aisladas y produciendo un importante proceso de fundación de pueblos*”. Estos pueblos, nacidos a orillas del ferrocarril del Sud, se encuentran en riesgo de desaparición; la clausura del medio de transporte y comunicación frenó sus oportunidades de desarrollo. Los

² Equipo de los Arqs. Sbarra, Cueto Rúa, Moroni, Waslet, Morano y Murace.

³ Becas Internas de Entrenamiento en Investigación FAU-UNLP 2012, Becaria Florencia García.

⁴ Becas Internas de Entrenamiento en Investigación FAU-UNLP 2012, Becario Luciano García Vargas.

⁵ De Terán, F. (1983). La Plata: Ciudad Nueva, Ciudad Antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular. La Plata. Instituto de estudios de Administración local. UNLP

pobladores saben que allí alguna vez pasó el tren, sinónimo de vida, prosperidad, movimiento y cambio y que se apagó cuando la máquina dejó de pasar.

Son comunidades que han quedado aisladas, como lo reflejan los testimonios del documental Soy por el tren (O no soy)⁶, como así también las palabras de los vecinos entrevistados durante el trabajo de campo. Muchos de ellos cuentan que sus pueblos eran muy diferentes a lo que son ahora, que pasaban tres tipos de trenes: el de carga, el de pasajeros y el lechero. No sin nostalgia, recuerdan el horario del correo y -sobre todo- la última vez que ese tren pasó por allí *“El humo redentor de la locomotora era sinónimo de porvenir venturoso, aunque la realidad luego se encargaría de señalar los límites y desfases de dicho sueño”*⁷.

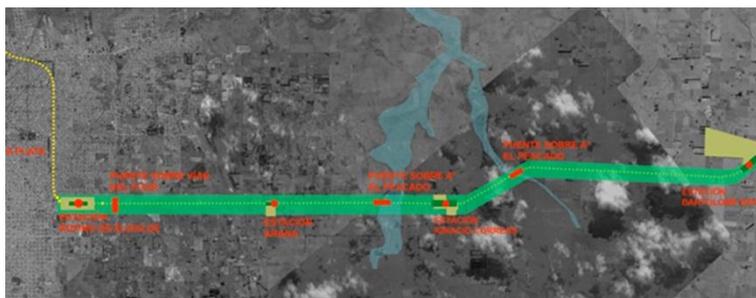


Figura 1. Objeto de estudio. Fuente: Becaria Milagros Rabasa

VÍAS VERDES

El denominado *canal urbano*⁸ que designa un espacio o instalación adaptado para encauzar un flujo de comunicación entre los habitantes de la ciudad y sus actividades, se ha convertido en un elemento decisivo para el desarrollo de los asentamientos como así también en factor dominante condicionando la forma urbana.

En el ramal Tolosa-Magdalena pueden observarse tres ámbitos diferentes: el *ámbito urbano*, vinculado con el espacio conformado en la ciudad de La Plata y su contiguo edificado, donde la permeabilidad del paisaje estará dada en las zonas verdes y las plazas urbanas; el *ámbito periurbano* determinado por la extensión de la ciudad donde están las localidades de Rufino de Elizalde, Arana e Ignacio Correas (todas del partido de La Plata) y por último el *ámbito rural* que comprende el sector de la Estación de Bartolomé Bavio con un gran valor ecológico y paisajístico. Asimismo, cada ámbito también se diferencia por el grado de conexión que tiene con la ciudad de La Plata, donde la conectividad está entendida en términos de transporte público.

El ámbito periurbano tiene una vinculación con la ciudad de La Plata, donde varias líneas de colectivos realizan esa comunicación pero resultando Bartolomé Bavio una localidad desconectada, como exponía en la entrevista Roberto Zugri, Integrante de la asociación civil “Por Nosotros”⁹ de Bartolomé Bavio: *“está la combi a 30 pesos, 30 pesos para venir y para volver, después estar, comer. Cualquier ciudadano de Bavio, que quiera viajar a La Plata a*

⁶ Documental Soy por el tren (O no soy) 2008, Fernanda García, Daniela Escribano y Carlos Alfredo Vázquez.

⁷ Tartarini, J. D. (2001). Arquitectura Ferroviaria. Buenos Aires: Ediciones Colihue. pág. 37

⁸ De Terán, F. (1983). La Plata: Ciudad Nueva, Ciudad Antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular. La Plata. Instituto de estudios de Administración local. UNLP capítulo XV. pág. 320.

⁹ La Asociación surgió como reacción al remate que iría a realizar la ONABE de los bienes ferroviarios. En 2002 comenzaron las fiestas de reclamos por el regreso del tren y se reiteran cada 15 de Mayo, en conmemoración con la primera vez que el tren paso por allí. En 2003 lograron que se frene el remate y que el predio de la estación de ferrocarril sea declarado monumento histórico de intereses provincial. Las fiestas reclamos aún perduran y pasaron a constituir una instancia cultural muy importante. Mediante la elaboración de comidas para la fiesta se creó un cuadernillo con las comidas típicas de la zona, se gestaron una huerta comunitaria que hoy la tiene a cargo un vecino, la biblioteca, los talleres de arte y exposiciones, como cuenta Roberto Zugri en su entrevista.

estudiar, trabajar o contar con asistencia médica no tiene la posibilidad de un transporte público que satisfaga las necesidades". Caso particular es el de Bavio, donde la asociación civil antes citada trabaja desde el año 2001 con la esperanza de que el tren vuelva a sus vías.

Las expectativas de la vuelta del tren llegaron en el año 2007, con la prueba del microtren, prototipo de fibra de vidrio y plástico. En el año 2013, promovido por la Universidad Nacional de La Plata, se inauguró el tren universitario con un recorrido de 4,6 Km que une la Estación de trenes de La Plata (ubicada en el cruce de las avenidas 1 y 44) con el Policlínico General San Martín mediante cinco paradas intermedias en el bosque ligadas a las facultades de Arquitectura, Informática, Medicina, Ciencias Naturales y Periodismo. Este hecho permitió conectar la ciudad en su sector NE promoviendo la fluidez de movimientos de habitantes.

La diferenciación de los ámbitos urbano, periurbano y rural permitieron entender al objeto de estudio en términos de paisaje, a sea como lugar natural sumado al artificial.

Se identificaron en el área de las estaciones, como parte del trabajo de campo, hitos que dotan al paisaje de carácter especial y diferenciado, comprendiendo las interrelaciones entre las zonas de estación, como también la escala de paisaje, conservación y potencialidad.

La observación como metodología para la construcción de herramientas, constituyó el modo de otorgar a esta mirada la sensibilidad del lugar, en un intento por rescatar sus *"genius loci"*, que en este caso se define con fuerte impronta del paisaje natural y artificial.

En primer lugar, el elemento reiterativo y de enlace entre las áreas de ferrocarril son las vías en desuso, que otrora fueran hilo conductor de conexión territorial a modo de transporte y hoy determinan un paisaje lineal sobre los mosaicos naturales, los cuales son identificados como unidades paisajísticas de sistemas agrícolas de producción.

Las formas de agua, es otro de los elementos considerado en la trama de infraestructura verde: el arroyo El Pescado como parte del paisaje, ubicado en el SE de la ciudad de La Plata, entre la Estación de Arana e Ignacio Correas y el arroyo El Gato que atraviesa el casco urbano.

Como hitos infraestructural-patrimonial se identifican los puentes de ferrocarril. El primero de ellos situado sobre las líneas de ferrocarril a continuación de la estación Rufino de Elizalde y los otros dos sobre el arroyo El Pescado, los tres con un gran valor patrimonial.

"El paisaje no es sólo una marca en el territorio, es también la huella dejada en la memoria individual y colectiva, es la huella dejada por el hombre sobre el territorio y, al mismo tiempo, la huella dejada por el territorio en la memoria del hombre. No es posible, por tanto, intentar entender al hombre y su cultura sin el paisaje en el que éste nace, se desarrolla y se aboca a una tarea".¹⁰

¹⁰ Navarro Bello, G. (2004). "Una aproximación al paisaje como patrimonio cultura, identidad y constructo mental de una sociedad". Santiago de Chile.



Figura 2. Hitos del paisaje. Fuente: Equipo de Investigación.

CONSTRUIR UNA IMAGEN

"Descubrí la arquitectura, instalada en su sitio. Y más que eso: la arquitectura expresaba el sitio", decía Le Corbusier.¹¹

Precisando definiciones, entendemos por territorio a la región donde está inserto el objeto de estudio, por área a la localidad donde está inserta cada estación de ferrocarril, por sitio al entorno inmediato donde están los diferentes componentes del área de la estación y por componentes a la arquitectura en el paisaje. Con estos términos abordaremos la lectura de los sitios.

Para abordar las cuatro áreas de estación como una unidad, atravesando sus diferentes escalas y acompañando los procesos de reflexión y rastreo de información realizamos una descripción y análisis del estado de conservación y potencialidad de cada uno de los espacios y elementos existentes en cada área de estación, para llegar a una elección de elementos a comparar e identificar los usos que se están dando en la actualidad.

¹¹ Le Corbusier (2206) Mensaje a los estudiantes de arquitectura. Buenos Aires. Editorial Infinito.

USOS/ ELEMENTOS	ESTACIÓN RUFINO DE ELIZALDE	ESTACIÓN ARANA	ESTACIÓN IGNACIO CORREAS	ESTACIÓN BARTOLOMÉ BAVIO
USO DEPORTIVO	●			●
EDIFICIO ESTACIÓN	●	●	●	●
VIVIENDAS	●	●		●
CAMINOS PEATONALES	●			●
FORESTACIÓN	●	●	●	●
EDIFICIO GALPÓN DE FERROCARRIL		●	●	●
JUEGOS INFANTILES	●			
TANQUES DE AGUA	●			●
REFUGIO/ BAÑOS		●		
MESA GIRATORIA				●

Figura 3. Grilla de datos. Fuente: Becaria Milagros Rabasa.

La Estación de Rufino de Elizalde, la más próxima a la ciudad de La Plata, alberga viviendas en situación precaria, clubes sociales, deportivos y culturales.¹² Cada uno de estos espacios está sirviendo como contenedores sociales para sus habitantes. El sector de uso público conforma la plaza de barrio. Como elemento singular están los tanques de agua y el molino, intactos desde el momento de clausura de la Estación.



Figura 4. Análisis de Implantación- Estación Rufino de Elizalde. Fuente: Becaria Milagros Rabasa.

¹² El club social, cultural y deportivo Agrupación Fletes, la asociación cultural deportiva Chacarita Platense, dos canchas de fútbol, El decanómetro y Expreso y un sector donde trabajan la asociación de fútbol infantil Daga.



Figura 5. Imágenes Estación Rufino de Elizalde. Fuente: Google Earth.

La Estación de Arana constituye el área de estación más acotada en cuanto a dimensiones (300 x 50 mts.). Está cercado en su perímetro, con algunos sectores más permeables, con elementos ferroviarios delimitando el área. La forestación es variada, conformada en paralelo a las vías en desuso y el cerco perimetral. El edificio de la estación está utilizado como vivienda particular. Como elementos singulares se identifican el refugio, que otrora fuera el espacio de espera a la llegada del tren y el volumen de baños, de planta cuadrada y de ladrillo visto, sobre uno de los lados del edificio de estación.

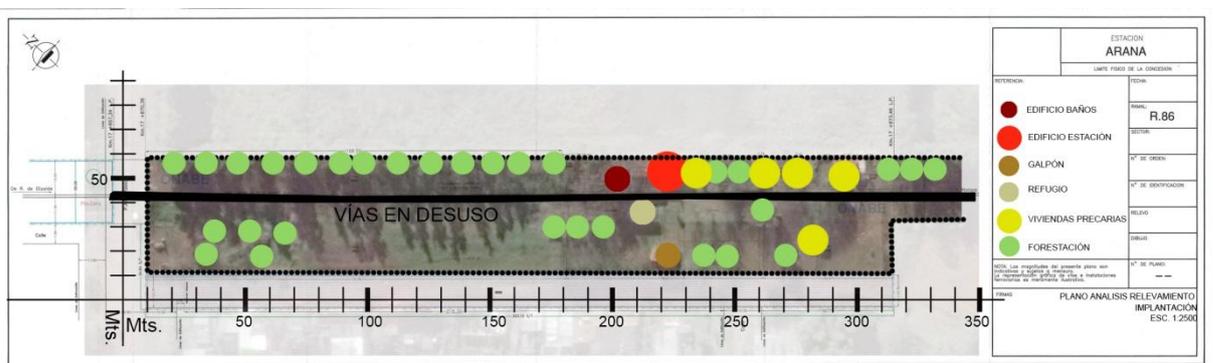


Figura 6. Análisis de Implantación- Estación Arana. Fuente: Becaria Milagros Rabasa.



Figura 7. Imágenes Estación Arana. Fuente: Google Earth.

La Estación de Ignacio Correas tiene una extensión aproximada de 700 por 80 metros y los componentes se encuentran utilizados en su totalidad como vivienda privada. El galpón ferroviario de 27 por 11 metros, con una diferencia aproximada de 70 centímetros respecto al nivel de paso de las vías, tomado como nivel +/- 0,00mts., conserva su estructura original, frente al edificio de estación, del otro lado a las vías. Ladrillos vistos, techo de tejas a dos aguas con tirante ría de madera, que se logra observar por el deterioro del mismo, detalles terminados con revoque fino y paneles de madera con guías de hierro para deslizarlos.

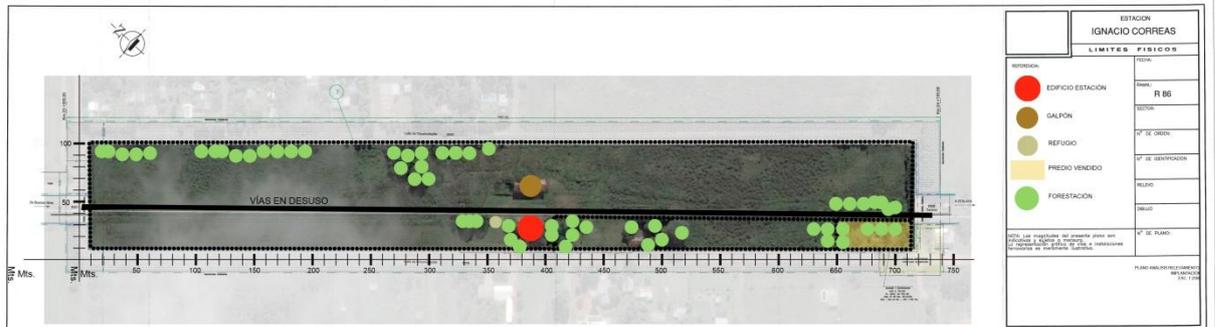


Figura 8. Análisis de Implantación- Estación Ignacio Correas. Fuente: Becaria Milagros Rabasa.

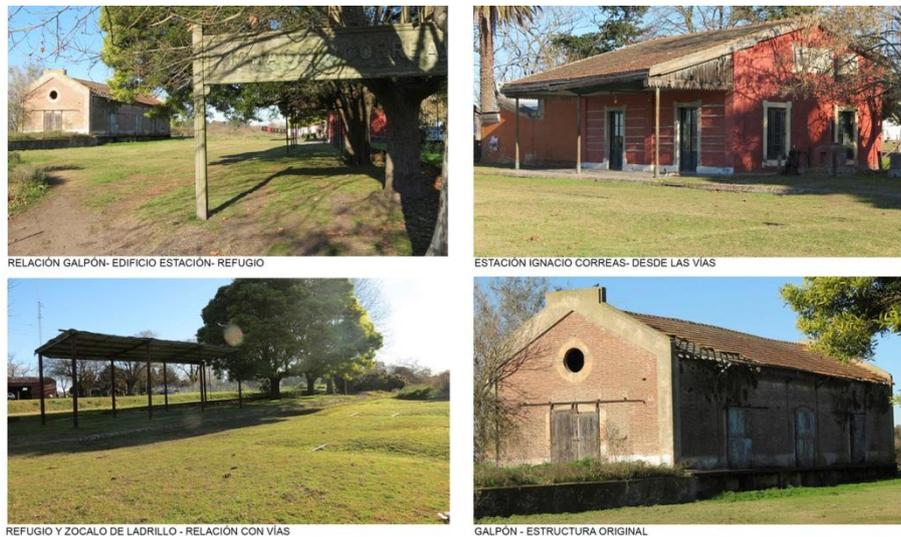


Figura 9. Imágenes Estación Arana. Fuente: Equipo de Investigación.

Bartolomé Bavio, con un área próxima a las estaciones de Elizalde y de Ignacio Correas se encuentra en su totalidad arrendado a favor de la Municipalidad de Magdalena. El predio no tiene restricciones y está conservado en general en buenas condiciones. Las buenas condiciones, en cuanto a la conservación, están en relación a la importancia y lucha que dieron parte de sus habitantes para apropiarlo como espacio de uso público.

El edificio de la estación es fiel al edificio original: las puertas y ventanas, las columnas circulares de hierro, las baldosas de la galería, detalles de revestimiento de madera, el bebedero, los carteles de sala de señoras, oficina jefe, sala general y boletería. El edificio fue refuncionalizado para oficinas sociales de la localidad de Bavio. Frente al mismo se encuentra el edificio del galpón de la estación, con una diferencia de nivel de 70 a 90 centímetros.

Actualmente las actividades comprenden talleres de arte, exposiciones en las *Fiestas reclamo por la vuelta al tren* y toda una serie de actividades con fines sociales y culturales de los habitantes.

Como elementos singulares se diferencian los tanques de agua, el molino y la mesa giratoria, al parecer conservados con su estructura original.

ser evaluados para fomentar la identidad del lugar, incorporando la noción de paisaje y la participación pública.

En otro sentido, para que un paisaje se constituya en bien identitario de una comunidad, debe necesariamente tener un uso, ya que el paisaje se constituye en patrimonio en tanto está vivo, por tanto volvemos a aquello de la sustentabilidad, hay ciertos temas como la difusión y sensibilización de la población; que son muy importantes, es decir la protección, conservación, comunicación e investigación están interrelacionadas. La importancia del paisaje radica en que el paisaje es también la memoria de un pueblo. (Navarro Galit, Andrea, 2007)¹⁴.

El paisaje es un documento histórico que nos propone una identificación y nos induce a pensar que ha habido interacción humana en determinado lugar. Es el más democrático de los bienes que una cultura puede poseer por estar relacionado directamente con la calidad de vida y la identidad cultural.

Entre las tensiones generadas por la urbanización y las transformaciones territoriales, se ha de proyectar el mañana para disminuir la dispersión, el desorden y el caos latentes en casi todas las periferias de las ciudades, independientemente de su tamaño. Conectar el territorio puede resultar innovador y una respuesta creativa para pensar el futuro como oportunidad, el futuro necesariamente sostenible.

BIBLIOGRAFÍA

De Terán, F. (1983). La Plata: Ciudad Nueva, Ciudad Antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular. La Plata. Instituto de estudios de Administración local. UNLP

Tartarini, J. D. (2001). Arquitectura Ferroviaria. Buenos Aires: Ediciones Colihue.

Bazán, J. M.; Alberino, J. C.; Varriano, N.; Cariello, J.; Kruse, E.; Roja A.; Deluchi, M.; Laurencena, P. (2011). "Cuencas del Arroyo el Pescado y del Gato de los partidos de La Plata, Berisso y Ensenada". La Plata. web: http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/26619/Documento_completo.pdf?sequence=1

Bozzano, H. (2005). Desarrollo territorial y reactivación de un tren: conocimiento, realidad y transformación. El caso del ramal ferroviario La Plata- Bavio- Magdalena- Pipinas. Disponible en la web http://biblioteca.universia.net/html_bura/ficha/params/title/desarrollo-territorial-reactivacion-tren-conocimiento-realidad-transformacion-caso-ramal-ferroviario/id/55780338.html

Documental Soy el tren (O no soy) (2013) web: <https://www.youtube.com/watch?v=Ltdq00c9JwE>

Documental Los pueblos del FFCC Serie geografías (2013). Canal Encuentro. web: <https://www.youtube.com/watch?v=K8x3d1SSKtM>.

Fernández, C.; Mesquida, S.; Rivoira, E.; Grementieri, F.; Vacas, J.; Navas, R. Summa + n° 115.

Le Corbusier (2206) Mensaje a los estudiantes de arquitectura. Buenos Aires. Editorial Infinito.

Patrimonio Intervenido. Reciclaje, ciudad y patrimonio. Apuntes sobre una discusión. Págs.95 a 101.

Discurso del Ministro J. Pistarini por la nacionalización de los ferrocarriles. (1 de Marzo de 1948). web: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/27857>

Navarro Bello, G. (2004) "Una aproximación al paisaje como patrimonio cultura, identidad y constructo mental de una sociedad". Santiago de Chile. <http://www.ucentral.cl/du&p/pdf/n1pdf/6.pdf>

ONABE. Consultado el 20 de Julio de 2014 en: <http://www.argentina.ar/temas/pais/349-agencia-de-administracion-de-bienes-del-estado-reemplaza-al-onabe>

Navarro Galit, A. (2007) La Cultura como hacedora de Paisaje, el Paisaje como hacedor de Cultura, una relación dialéctica. Diseño de Paisaje en el Siglo XXI. Sociedad de Arquitectos Paisajistas de México, A. C. International Federation of Landscape Architects. Conferencia Regional de las Américas V Congreso Nacional de Arquitectura de Paisaje. México, D. F.

Pistola J. "La representación social urbana del espacio ferroviario". Consultado el 14 de Julio de 2014 en: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/32890>

Sbarra, A.; Cueto Rúa, V.; Moroni, L.; Waslet, C.; Murace, P.; Buzzalino, M.E. (2000). El verde como infraestructura: las vías verdes en la conexión, regional. El caso de la región capital de la Pcia. de Buenos Aires. La Plata. web: <http://progedata.grupoprojetar.ufrn.br/dspace/bitstream/123456789/1792/1/E2036.pdf>

SUMMA+ n° 115. Patrimonio Intervenido. Reciclaje, ciudad y patrimonio. Apuntes sobre una discusión. Consultado el 12 de Agosto de 2014 en Biblioteca FAU. Págs.95 a 101.

Diario EL DÍA (2008, Junio). Los pueblos que luchan por la vuelta al Tren. Consultado el 17 de Julio de 2014 en: <http://www.eldia.com.ar/edis/20080615/laciudad24.htm>

Diario EL DÍA (2011, Junio). Otra fiesta por la vuelta del tren. Consultado el 17 de Julio de 2014 en: <http://www.eldia.com.ar/edis/20110516/otra-fiesta-bavio-vuelta-del-tren-laciudad12.htm>

Fiesta en Bavio por la recuperación del tren [en línea]. Consultado el 15 de Julio de 2014 en: http://www.todotren.com.ar/bavio_1.htm.

Diario LA NACIÓN. (2005, Mayo). Dieron el primero paso para que el tren vuelva a General Bavio. Consultado el 15 de Julio de 2014 en: <http://www.lanacion.com.ar/704658-dieron-el-primer-paso-para-que-el-tren-vuelva-a-general-bavio>

Crónicas ferroviarias. (2013, Marzo). La Plata: en Meridiano V se mueven para que llegue el tren universitario". Consultado 15 Julio 2014 en: <http://www.cronicaferroviaria.blogspot.com.ar/2013/03/la-plata-en-meridiano-v-se-mueven-para.html>

Los pueblos del ferrocarril. Serie geografías. (2013). Consultado el 9 de Agosto de 2014 en: <https://www.youtube.com/watch?v=K8x3d1SSkTM>