



Dimensión pública y  
preservación del patrimonio

**Florencia Estelrrich**  
**Vanina Iturria**  
**Nora Ponce**  
[florenciaestelrrich@hotmail.com.ar](mailto:florenciaestelrrich@hotmail.com.ar)  
[litpa@fau.unlp.edu.ar](mailto:litpa@fau.unlp.edu.ar)

---

TVA N°2 SESSA PRIETO PONCE y LITPA de  
la Facultad de Arquitectura y Urbanismo,  
Universidad Nacional de La Plata. La Plata,  
Argentina. Web: [http://blogs.unlp.edu.ar/  
litpa/](http://blogs.unlp.edu.ar/litpa/). Tel.: 0221-4236587- interno 253 /  
02314-463605.

# Reinterpretaciones proyectuales en el patrimonio ferroviario. Talleres ferroviarios de Gambier, La Plata

## Introducción

En el marco del Proyecto Final de Carrera, desarrollado en el Taller vertical de Arquitectura N° 2 de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de UNLP, y con continuidad en una beca interna de entrenamiento en investigación desarrollada en el Laboratorio de Investigación en Teoría y Práctica Arquitectónica, que es parte de la misma institución, surge el interés de indagar, profundizar e intervenir sobre el Patrimonio Ferroviario.

En la actualidad, nuestra disciplina se encuentra frente a un nuevo orden de acción, entendiendo que presenciamos un mundo ya construido que requiere de una transformación y renovación de los conceptos de la arquitectura; en camino hacia una práctica de reutilización y re-funcionalización de nuestra herencia. Donde, se distinguen compromisos frente al pasado, presente y futuro, y por ello;

es necesario conocer y comprender las estructuras y los contextos que el tiempo nos ha dejado, para luego intervenirlos y adecuarlos a los nuevos requerimientos contemporáneos.

Sobre este enfoque, el trabajo se centra en la difícil tarea de proyectar a partir de una reinterpretación contemporánea sobre el Patrimonio Inmaterial y Material del barrio ferroviario de Gambier, los Hornos, en La Plata. Entendiendo que, dicho fenómeno, dentro de la ciudad, dio origen a un sistema territorial complejo, que contempló la transformación de significativas superficies territoriales, a partir de un modelo laboral propio, que incluía el desarrollo social y económico del área, aquí es donde se establece la necesidad de constituir un nuevo enfoque proyectual para la intervención de sus bienes.

Esta mirada reflexiva sobre la lógica socio espacial que imprimió el modelo laboral del ferrocarril en

## Palabras clave

FERROCARRIL, REINTERPRETAR, PRESERVAR, PROYECTAR

el territorio, permite construir estrategias de proyecto a partir de reinterpretar aspectos formales, programáticos, urbano-territoriales y tecnológicos de los bienes, que permite intervenirlos, refuncionalizándolos y transformándolos en lugares de uso públicos, vividos por la gente, para que se conviertan en una realidad sustentable.

### Marco conceptual

#### El Ferrocarril dentro del Patrimonio Industrial

La industrialización o era mecánica de la producción capitalista ocasionó una transformación de las ciudades en su escala y en sus funciones, generando un nuevo ambiente que es denominado “Paisaje Industrial” (Trachana, 2008) dominado por el edificio funcional, la mecanización y la concentración de la población, una cultura material asociada a la revolución de materias, de energías, etc.

Inmerso en los nuevos conceptos disciplinares para el tema, se entenderá como un paisaje cultural que refleja una organización de trabajo y de relación social, donde se lleva a cabo un determinado proceso de producción, donde se aplica un concreto sistema tecnológico y a través del cual se establece una serie de relaciones funcionales y visuales con el medio físico.



Figura N° 1 Fotografías de los talleres Gambier. Año 1930 – 1970. Fuente <https://www.facebook.com/amigosfcpba>

Dentro de dichos paisajes culturales, generados en nuestro país, podemos decir que el ferroviario es sin duda uno de los más importantes y complejos, porque fue el principal medio para lograr el desarrollo del modelo agroexportador que se encargaría de conectar la gran superficie nacional.

#### Conservación e intervención del patrimonio ferroviario

No caben dudas que para conservar el patrimonio construido se debe darle uso, ya que lo que no es utilizado cae en el abando y deterioro, provocando en algunos casos, la pérdida completa de la estructura patrimonial. Para protegerlos, es necesario intervenirlos alojando nuevos programas de carácter contemporáneos a fines con su lógica morfológica, formal y capacidad espacial. Lo que

implica reafirmar los rasgos estructurales, funcionales, tipológicos, lingüísticos y todos aquellos que lo organizan y constituyen, incorporándole una arquitectura del presente, siendo el proyecto de arquitectura la herramienta que lo define.

Por lo tanto la reutilización como forma de valorización patrimonial “consiste en reintroducir un monumento en el circuito de los usos vivos” (Choy, 1992), evitando la “museificación” de los mismos. Se trata de una ecuación de proyecto sensible a incorporar huellas de identidad, que permita al lugar, además de albergar nuevos usos, seguir siendo un espacio empapado de la memoria del trabajo, verdaderos escenarios de expresión urbana; una intervención planteada desde el diálogo entre el edificio histórico y la práctica profesional. El objeto debe centrarse en construir con ellos nuevos

espacios, donde sea posible desarrollar la vida cotidiana, con la participación individual y colectiva de los ciudadanos. Valorar su arquitectura supone ver en ella nuevos potenciales sin congelarla en el tiempo como mero elemento nostálgico, sino contemplada como dato de proyecto, a partir de la reconstrucción de las imágenes significativas, ligadas a la identidad barrial e integradas a la vida y la dinámica urbana.

### Modelo laboral de la industria ferroviaria en nuestro medio

El sistema ferroviario ocupó un lugar destacado en el desarrollo industrial de nuestro país, ya sea por su extensión e importancia en el proceso de desarrollo del modelo social y económico agroexportador, o por la calidad de elementos componentes que presenta, que llegan hasta nuestros días obsoletos pero cargados de historia. Entre ellos, podemos reconocer bienes materiales (estaciones terminales e intermedias, grandes talleres, infraestructuras, viviendas, etc.) e inmateriales referentes a la cultura del trabajo y el progreso.

El sistema ferroviario se componía por dos variables. La primera, relacionada a la conexión territorial, y la segunda, a la producción de materia prima. Esta última se manifestó principalmente a



Figura N° 2 Fotografías de los trabajadores en el taller Gambier. Año 1970. Fuente <https://www.facebook.com/amigosfcpba>

través de la construcción de grandes talleres, que surgieron ante la necesidad de contar con espacios destinados a la construcción, mantenimiento y reparación de las unidades férreas. Este mecanismo se desarrolló al punto tal de permitir al sistema ferroviario argentino salir de la dependencia de las importaciones ligadas a Gran Bretaña. Dando origen de esa manera, a un desarrollo industrial, que llegó a alcanzar un alto nivel tecnológico y productivo, generando empleo para decenas de miles de operarios y técnicos, haciendo florecer muchas poblaciones a lo largo y ancho del país.

Cada taller contaba con escuelas de aprendices, donde se capacitaban desde muy jóvenes a sus empleados, convirtiéndose en mano de obra especializada que podía desarrollarse laboralmente en ese taller particular u otro donde la empresa

lo creyera conveniente. Los jóvenes tenían la posibilidad de realizar las pasantías del último año escolar en estos establecimientos, y así incorporarse al mundo laboral. En este contexto, se generó una manufactura ferroviaria especializada para construir o prestar mantenimiento a sus elementos componentes, ya sea tractivo o remolcado. Era un modelo de trabajo que garantizaba la continuidad, a partir de la formación permanente de técnicos y obreros en materia ferroviaria.

En torno a cada taller se fueron asentando barrios de obreros asociados al riel, algunos espontáneos y otros construidos por las mismas empresas ferroviarias. Se manifestaba un genuino modo de vida obrera en estas comunidades, construyendo un paisaje productivo en el que las construcciones y las personas se subordinaban a la actividad industrial.

Cuando esa actividad se agota o ya no se satisface en las condiciones económicamente ventajosas, a las construcciones se les reserva la sustitución o el abandono, y a las personas la emigración o una permanencia condicionada por los cambios en los modos de vida y de habitar el territorio.

### Marco proyectual

#### Reinterpretación programática

La reinterpretación que debemos abordar hoy en día sobre el modelo laboral del ferrocarril, se basa en marcar la importancia de la formación como principio de la inserción laboral del individuo. Ese patrimonio inmaterial es la base para un proyecto que refuncionalice el predio recuperando la identidad que supo tener el barrio obrero de Gambier.

En esa dirección, se suma la Universidad Nacional de La Plata desde la figura de la Extensión Universitaria y el compromiso que asume con la integración de la comunidad. Dentro de las políticas de extensión que se plantea la institución, se encuentra la Escuela Universitaria de Oficios, que “propone aportar un espacio educativo para la inclusión laboral, a través de la capacitación en oficios artesanales e industriales destinados a personas de todas las edades y atendiendo a las

situaciones particulares de escolarización y trabajo previos” (Extensión, 2017), que permitiría recuperar el carácter del modelo de capacitación laboral que el ferrocarril supo impregnar en el lugar.

Como consecuencia de los cambios en los parámetros económicos e inmersos en la nueva era de la información, Gambier se encuentra, como muchos otros, dentro de los barrios de obreros que han quedado desvinculados del mundo de la producción y el empleo. Y por ello, proponer un centro de aprendizaje tiene como objetivo principal desarrollar las capacidades de esa comunidad y la región, dentro de un marco institucional como es la UNLP.

Preparar a los estudiantes para el trabajo en el siglo XXI constituye un enorme reto. El espacio debe colaborar en esta tarea y poder adaptarse a los cambios de necesidades que se presenten. La mundialización, las nuevas tecnologías, las migraciones, la evolución de los mercados y los desafíos medioambientales son algunos de los factores que modifican constantemente el trabajo y por lo tanto la forma de ejecutarlo. Entonces el aprendizaje de oficios estará condicionado por la dinámica en las formas y contenidos de los trabajos contemporáneos.

Así como se materializaban los espacios para el trabajo en la industria ferroviaria, desde el funcio-

nalismo, con una visión totalmente flexible, serán los nuevos espacios para aprender oficios. En donde aquellos espacios reducidos puedan ser amplios y viceversa.

Dentro de la construcción del programa, existe otra consideración ligada a la realidad que sufre la región en torno a la escasez de personas con formación técnica y oficios manuales. Una encuesta anual realizada por la consultora Manpower Argentina relevó que el puesto más difícil de cubrir son los oficios manuales calificados. En el país, hay gran escasez de electricistas, plomeros, albañiles y carpinteros, de acuerdo con una Encuesta Anual de Talento que se realizó de forma simultánea en 43 países. Los técnicos se encuentran en el segundo lugar del ranking, como los de producción, operarios o de mantenimiento.

#### Reinterpretación urbano territorial

En la ciudad de La Plata, el ferrocarril manifestó un sistema de organización espacial y social en relación con el territorio del casco urbano. Dicho sistema se compone de diferentes predios estratégicos que coinciden con puntos de centralidad potencial. Se plantea una reinterpretación de los mismos para reposicionarlos como espacios públicos de gran convocatoria. Por un lado, aparecen La Plata Cargas



Figura N° 3 Esquema de los predios ferroviarios en La Plata y Master plan para el predio de Gambier, sitio de implantación para el nuevo edificio.  
Autoría: Elaboración propia

y Talleres Tolosa, que formaban parte del Ferrocarril del Sud (empresa Británica). Y por el otro, Estación Meridiano V y Talleres Gambier, que formaban parte del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires (construcción nacional, a cargo del estado).

Para el predio de los talleres Gambier se plantea un proyecto urbano que pretende rescatar su paisaje productivo, articulando la arquitectura contemporánea con la existente. El gran vacío se reconoce y reinterpreta con un uso de parque público centralizado, en el que se mantienen los edificios existentes y se refuncionalizan con programas ligados al trabajo y la formación laboral. Como marco de ese vacío y como estrategia de densificación del barrio, se plantea un borde construido de viviendas. La geometría del proyecto se construye a partir del trazado de la ciudad, que rige la morfología de los bordes, y por otro

lado toma líneas de las vías existentes para organizar el parque y las nuevas conexiones.

En cuanto a la accesibilidad se reconoce una gran vinculación con la circunvalación de la ciudad y la avenida 52 y se considera la apertura de la Avenida 137, a partir de un pasaje en túnel que pasa por debajo de una de las naves existentes del edificio principal del predio, y una nueva circulación longitudinal (prolongación calle 54) que divide el predio en las áreas programáticas y les brinda accesibilidad. A partir de estas vías, y sumado la calle 56 y 140, se presenta una accesibilidad desde todos los ángulos del predio en relación con el barrio, y permite que los edificios puedan abrirse al parque, y al barrio.

El sitio de implantación para el Centro de Aprendizaje de Oficios queda definido por las preexis-

tencias y la accesibilidad. Entendiendo a los bienes existentes y los de obra nueva como un todo, se forma un conjunto de edificios que colaboran entre sí para formar espacios de diferentes escalas y característica, en los cuales se realicen diferentes actividades. Los espacios exteriores juegan un rol importante como separación y a la vez vínculo de los distintos edificios y sus funciones. Entre el nuevo edificio y las naves principales se genera una plaza seca, que como punto central, es el acceso, y a la vez, es plaza de eventos de expresión barrial. La relación con el barrio, en correspondencia con la calle 56, se mantiene en escala y lenguaje a través de las naves existentes de menor envergadura. Por otro lado, el conjunto se abre al parque público, con una morfología de desfase, en la cual van apareciendo espacios de transición en donde el parque ingresa a los edificios y viceversa.

### Reinterpretación formal y reutilización de estructuras existentes

La construcción de la forma para el nuevo edificio reinterpreta a la morfología de las naves existentes, las cuales establecen el ritmo, modulación y geometría; y permiten construir una trama modular como base, que da soporte para la ideación del nuevo edificio. Reconociendo la presencia de dos ritmos; uno perteneciente a las naves principales

que se coordinan cada 25 m; y otro ortogonal a los anteriores, reconocido en las naves de menor envergadura con un módulo de 15 m.

A partir de estas dos modulaciones ortogonales, se construye una grilla que permitan construir una forma de naves desfasadas separadas por patios intermedios, remitiendo la forma de los vagones abandonados que se encuentran en el predio.

La cubierta de las naves reinterpreta a las cabreadas metálicas de los edificios industriales. Por un lado, como en la construcción de la planta, toma las líneas modulares de los edificios existentes. Y por otro, replantea los techos a dos aguas, en un techo con inclinaciones diferenciadas. A partir de un juego de ángulos de diferente modulación, se forma un techo “diente de sierra” de diferentes tamaños e inclinaciones, que presenta una geometría funcional y a la vez plástica, rememorando las perspectivas del paisaje ferroviario.

La construcción formal del edificio se pensó en diversas lógicas de diseño:

1) Forma y Espacio. La búsqueda espacial plantea una diversidad de espacios para el aprendizaje, que puedan relacionarse o separarse. Si bien las naves se materializan separadas forman parte de un todo



Figura N° 4 Perspectiva general del conjunto e imagen peatonal desde la plaza de acceso. Autoría: Elaboración propia

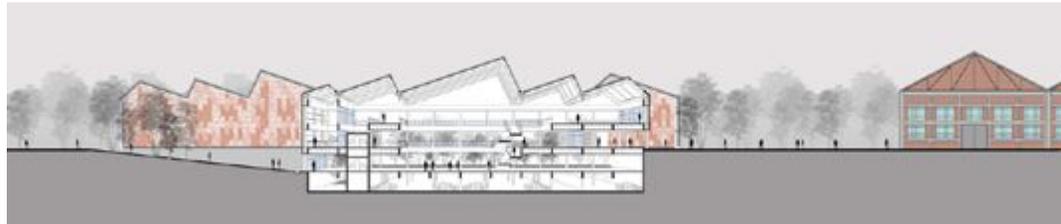


Figura N° 5 Corte longitudinal. Autoría: Elaboración propia

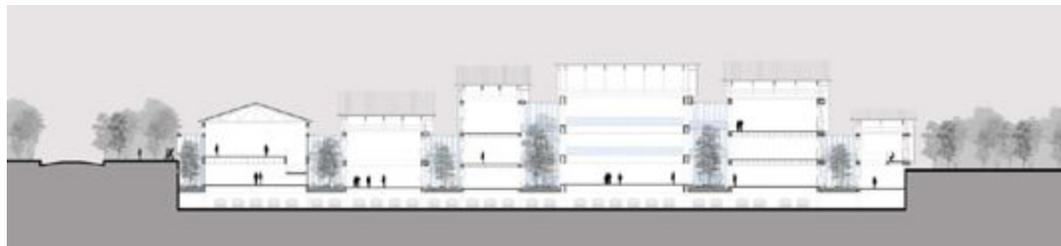


Figura N° 6 Corte transversal. Autoría: Elaboración propia

que se centra en el hall. Es el espacio que une los niveles en el desarrollo vertical del edificio y, a su vez, en el desarrollo horizontal, con la presencia de una rampa que recorre los tres niveles principales. Por otro lado, los patios de luz intermedios son los que separan/vinculan a los diferentes espacios y generan una atmósfera exterior en el interior, vinculando la vegetación y la luz con todos los espacios interiores.

2) Forma y Programa. Las naves, de distintas dimensiones, son las que albergan las diferentes funciones de la escuela, contando con espacios centrales, hall, aulas, talleres, biblioteca, hemeroteca, mediateca, salas de conferencias, salas polivalentes, oficinas, comedor y espacios de reunión y encuentro. La trama de base permite generar módulos adaptados a los diferentes espacios, y generar una flexibilidad de espacios reducidos y espacios amplios según los requerimientos. La formación de oficios presenta un dinamismo, que se reconoce en el edificio, en la construcción de la forma.

3) Forma y Lenguaje. La imagen de las naves reinterpreta los materiales industriales, encontrando una conjugación de la forma con los colores y las texturas. Para la envolvente se utiliza un material de piel de acero corten, que se forma a partir de tomar el color de los ladrillos en el material de los techos, y además se perfora con un patrón diseñado a partir de la geometría de las trabas de los ladrillos.

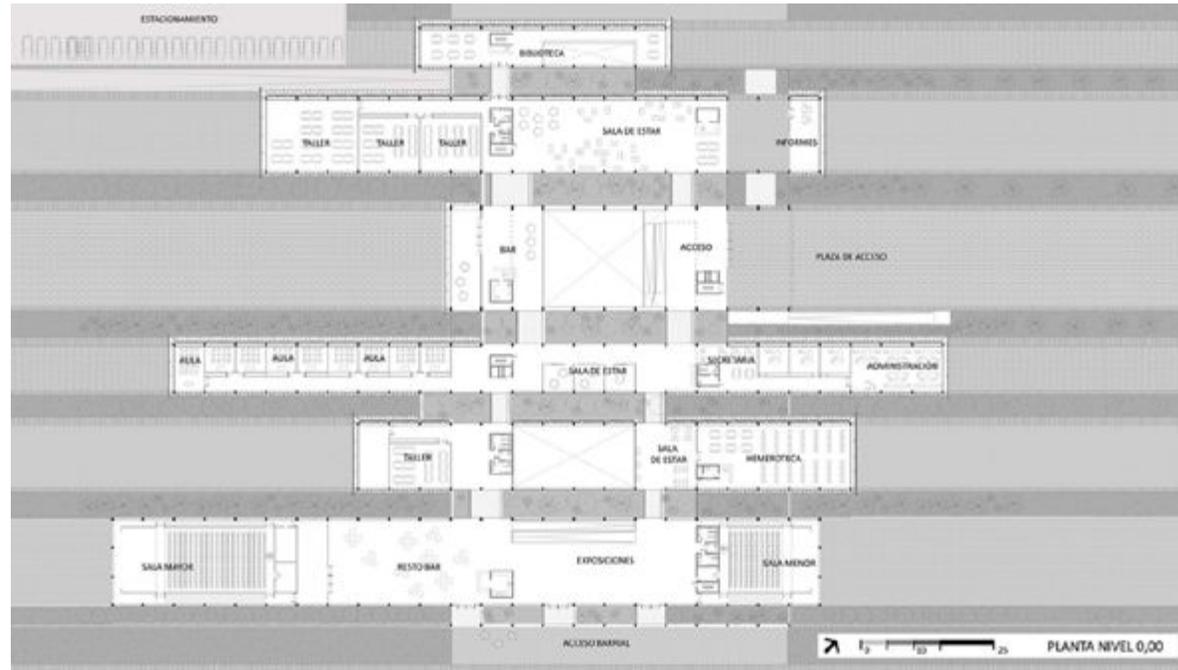


Figura N° 7 Planta nivel 0,00. Autoría: Elaboración propia

### Reinterpretación tecnológica

Las construcciones ferroviarias se componen de dos tecnologías diferenciadas, marcadas por el material empleado y las técnicas constructivas. Por un lado, la presencia de materiales pesados y húmedos, como el ladrillo y el hormigón, que se construyen in situ; y por otro lado, la presencia de materiales livianos y secos, como los perfiles metálicos y la chapa, que requiere un proceso de prefabricación y montaje. Esa tecnología dual, se reinterpreta en el nuevo edificio, materializando la obra con una base estructural de hormigón armado, pero que luego se completa con un sistema de prefabricación de piezas que van cubriendo y envolviendo.

Otra mirada sobre la tecnología, se relaciona con el paisaje de Gambier, y la presencia de las grandes grúas. Estos bienes obsoletos, montados para la manipulación de los rieles y los aparatos de vías, son reflejo de una vida laboral del predio con grandes movimientos. La reinterpretación tecnológica tiene como objetivo alcanzar un desarrollo de prefabricación de piezas que desafíe los límites de transporte para generar movimientos importantes con un montaje rápido y fácil.

Desde el punto de vista estructural, se plantea una estructura independiente para cada nave



Figura N° 8 Imagen exterior e interior del centro de aprendizaje de oficinas. Autoría: Elaboración propia

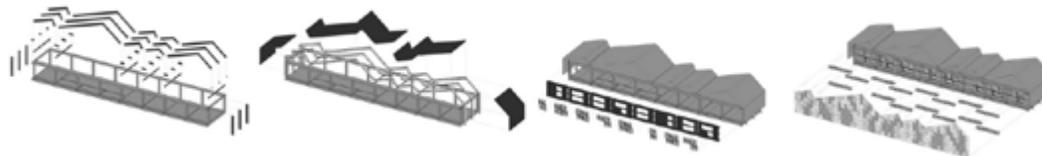


Figura N° 9 Proceso de montaje de los elementos constructivos de la obra. Autoría: Elaboración propia

que se une en el nivel del subsuelo. El sistema de hormigón armado se compone de columnas perimetrales, ubicadas en módulos de 5,25, vigas de hormigón pos tensado para los entresijos y losas unidireccionales. Sobre éste, se apoya la estructura metálica de la cubierta, que se forma a partir de vigas primarias que cubren la luz transversal, y vi-

gas secundarias quebradas que forman los ángulos de diferente modulación.

La cubierta se entiende como un elemento liviano, de rápido y fácil montaje. Su materialidad está definida por paneles “sándwich” con un material aislante confinado entre dos láminas externas de

acabado. El ingreso de luz se realiza mediante paneles translucidos de policarbonato, que permiten mantener el sistema de uniones y garantizar la continuidad de aislación.

La envolvente juega un papel fundamental en el control de la luz directa (desfavorable en ambientes de trabajo), aportando un ambiente iluminado naturalmente, pero sin incidencia de rayos solares sobre el plano de trabajo. El diseño presenta un espesor mayor en las orientaciones noroeste con protección de diferentes capas de materiales, según el caso, desde afuera hacia adentro: panel metálico perforado, vegetación caduca y espacio ventilado, y cerramiento de ladrillos con carpintería de vidrio. Para las caras sureste, en donde el sol no incide directamente, ese espesor se disminuye y la vegetación no está presente.

### Conclusión

El desarrollo planteado, desde la iniciativa de intervenir en un predio con una fuerte carga histórica hasta reinterpretar aspectos edilicios formales y programáticos, que puedan ser incorporados en un edificio nuevo, me ha permitido posicionarme frente a la disciplina reconsiderando el valor patrimonial de edificios como dato operativo y singular

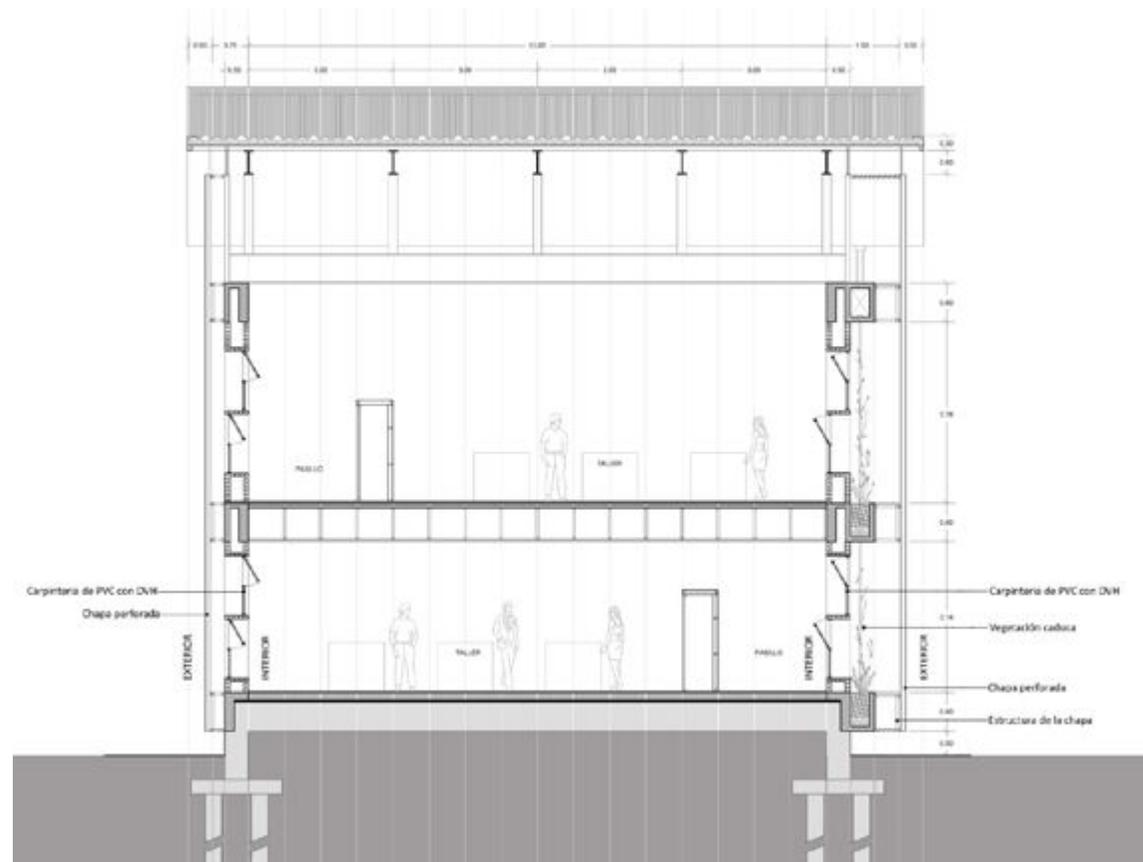


Figura N° 10 Corte transversal de una nave, detalle de las diferentes envolventes. Autoría: Elaboración propia



Figura N° 11 Imagen peatonal desde los galpones existentes

de proyecto. Asimismo, es importante comprender que actuamos en un mundo construido, que los bienes materiales e inmateriales forman parte de ese mundo y somos los encargados de reinterpretarlos para explotar su potencial y reposicionarlos en el curso de la ciudad actual. En este proceso formativo, relativizo la “museificación” del patrimonio ferroviario, para considerar más bien que es posible transformar y reutilizar las estructuras espaciales en usos y programas contemporáneos.

A su vez, a esta problemática se suma la problemática social, de incremento de la desocupación en nuestro país y la permanente necesidad de capacitación de la población que le permita mayores posibilidades de inserción en el mundo laboral. La recuperación y reinención del patrimonio inmaterial o intangible, en lo concerniente al patrimonio ferroviario argentino, es una tarea fundamental para revivir la cultura de trabajo que las grandes masas inmigrantes consolidaron en el comienzo del siglo pasado.

Los talleres del ferrocarril provincial son, hoy en día, un material ferroviario obsoleto, que desde esta propuesta se intenta abrir al debate y reflexión, a partir de que se recupere la actividad generadora de trabajo que le dio origen a estos sitios, sin desconocer la contribución de las nuevas

tecnologías y calidades sustentables que se posee para el diseño de nuevos edificios, en nuestros días.

## Referencias bibliográficas

AAVV (2007) Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria. Compiladores: Mario López y Jorge E, Waddell. Lumiere, Buenos Aires.

Bunge, A. (1918) Ferrocarriles Argentinos. Contribución al estudio del patrimonio nacional. Imprenta Mercantili.

“PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL” España. 2011. Disponible en línea en: [http://ipce.mcu.es/pdfs/PN\\_PATRIMONIO\\_INDUSTRIAL.pdf](http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf).

Ticcih. (2003) “Carta de Nizhny Tagil sobre Patrimonio Industrial” Moscú. Disponible en línea en: <https://www.icomos.org/18thapril/2006/nizhny-tagil-charter-sp.pdf>.

Tartarini, J, (2007) Arquitectura Ferroviaria en la provincia de Bs. As. En: Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria Lumiere, Buenos Aires.

Tartarini, J, (2001) arquitectura ferroviaria. Colihue. Buenos Aires.

Trachana, A. (2011) “La recuperación de los paisajes industriales

como paisajes culturales” [http://oa.upm.es/12301/1/INVE\\_MEM\\_2011\\_111310.pdf](http://oa.upm.es/12301/1/INVE_MEM_2011_111310.pdf)

Trachana, A. (2008) “Arqueología industrial y restauración ambiental” Madrid. Nobuko.

Vargas F. C. (2016) Tesis doctoral: “Criterios de restauración, intervención y revitalización del patrimonio industrial. La fábrica de gas de San Paolo en Roma” Madrid. <https://core.ac.uk/download/pdf/42967827.pdf>

### Entrevista realizada

Aquino, F. Ex trabajador ferroviario, operario de electricidad del predio de los talleres de Gambier. 14 de Septiembre de 2017.

### Página web consultada

<https://www.facebook.com/amigosfcpba/?fref=ts>

<https://www.unlp.edu.ar/extension>, 2017