

Reinterpretación del modelo laboral de la Industria Ferroviaria. Talleres Ferroviarios de Gambier, La Plata

Florencia Estelrrich

FICHA TÉCNICA
Proyecto Final de Grado
Tutor Académico: ITURRIA, Vanina

Resumen

En el marco del Proyecto Final de Carrera², 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 investigación³ 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.

El trabajo, actualmente en curso, se centra en la difícil tarea de proyectar a partir de una reinterpretación contemporánea sobre el Patrimonio Inmaterial del barrio ferroviario de Gambier, Los Hornos, ubicado en la ciudad de La Plata. Entendiendo que el fenómeno ferroviario, en dicha ciudad, dio origen a un sistema territorial complejo, que contempló la transformación de significativas superficies territoriales, a partir de un modelo laboral propio del sistema, que incluye el desarrollo social y económico del área, se establece la necesidad de constituir un nuevo enfoque sobre dicha lógica de organización espacial.

Esta mirada reflexiva sobre la lógica espacial que imprimió el modelo laboral del ferrocarril en el territorio, donde la formación constante de sus operarios se presentaba como la base del sistema, permitiría transmitir de generación en generación este patrimonio inmaterial y mantener viva la cultura del trabajo de una comunidad que se identifica con un carácter obrero y comunal que caracteriza el área.

² Proyecto Final de Carrera desarrollado bajo la Tutoría Académica de la docente Arq. Iturria Vanina en el ámbito del Taller Vertical de Arquitectura Sessa – Prieto - Ponce de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata.

³ Beca Interna de Entrenamiento en Investigación otorgada en 2017 por Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de La Plata. Tema de beca: “Modelos Proyectuales en la Arquitectura Ferroviaria. Caso Gambier, La Plata” Directora, Arq. Nora Ponce; Codirectora Arq. Vanina Iturria.

Introducción

En la actualidad, nuestra disciplina se encuentra frente a un nuevo orden de acción, el hecho está en entender que presenciamos un mundo ya construido que requiere de una transformación y renovación de los conceptos de la arquitectura y el urbanismo que se practicaban, incluso, hasta fines del siglo XX; en camino hacia una práctica de reutilización y re funcionalización de los recursos con los que cada ciudad cuenta. En ello, se distinguen compromisos frente al pasado, el presente y el 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.

Dentro de los paisajes culturales, que se han generado 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 crecimiento del modelo agroexportador que se encargaría de conectar la gran superficie nacional.

En la ciudad de La Plata, existen significativas superficies territoriales obsoletas asociadas al ferrocarril, que merecen ser reinventadas contemplando la necesidad de transformación de este sistema espacial complejo. Sus bienes, no sólo tienen jerarquía como oportunidad proyectual por las importantes dimensiones que poseen, sino por tratarse de predios localizados en sectores específicos de la ciudad, como es el caso de los Talleres Ferroviarios de Gambier, en los Hornos, sujeto al casco fundacional de la ciudad de La Plata.

En el camino a su reinterpretación, desde el marco de la arquitectura, es fundamental el conocimiento y valoración de los bienes materiales e inmateriales que el predio posee, dado que los primeros, ya sea estaciones, talleres, depósitos y hasta las vías mismas, surgen como consecuencia de un funcionamiento particular que les otorga carácter e identidad propia.

Por lo tanto, si entendemos que el ferrocarril fue el garante del progreso y la prosperidad en una época pasada, puede que su modelo laboral se reinterprete en el presente para fundar bases de avance de cara al futuro; en una realidad donde la tendencia hacia los programas asociados a los talleres de oficios es cada día más marcada.

Si bien, esta idea puede ser aplicada a todas las escalas de diseño (territorial, urbana y arquitectónica), como lo fue el en momento de apogeo ferroviario; desde mi Trabajo Final de Carrera me limito a indagar la problemática planteada a partir de intervenir en un sitio específico,

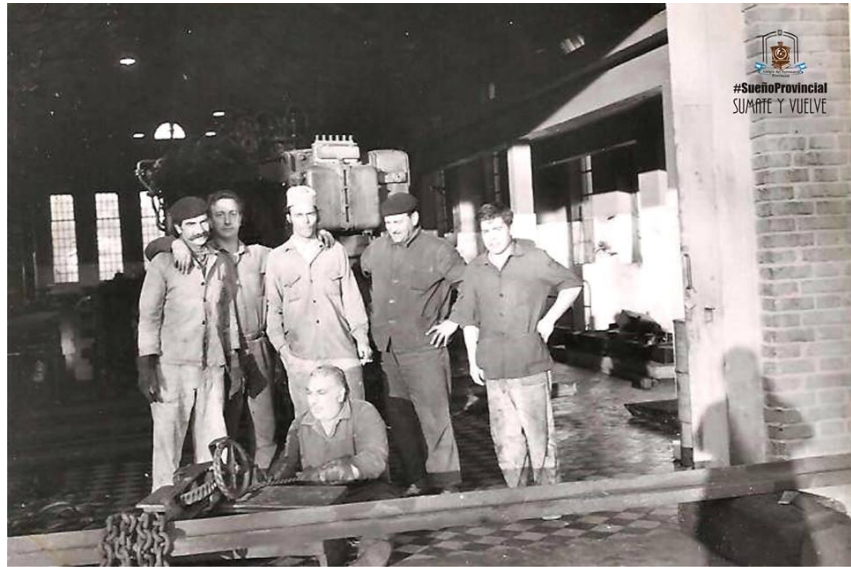
íntimamente relacionado a los ex talleres ferroviarios del predio de los Talleres de Gambier, actualmente desafectados, pero con gran incidencia urbana dentro de una región particular.

El modelo 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 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.



Fotografía de los trabajadores en el taller Gambier. Año 1970. Fuente <https://www.facebook.com/amigosfcba>

Caso de Estudio: Talleres Ferroviarios de Gambier

En torno a cada taller se fueron asentando barrios obreros asociados al riel, algunos espontáneos y otros contruidos por las mismas empresas ferroviarias. Se manifestaba un genuino modo de vida obrera en estas comunidades.

Tal es el caso de los Talleres Ferroviarios de Gambier, situados en el barrio de Los Hornos de la ciudad de La Plata. La instalación de ellos aportó mano de obra para 2.500 trabajadores, impactando fuertemente en el crecimiento demográfico del área, provocando el surgimiento de un barrio de trabajadores ferroviarios, ubicado sobre el borde de la circunvalación coincidente con la culminación del eje cívico de la ciudad de La Plata.

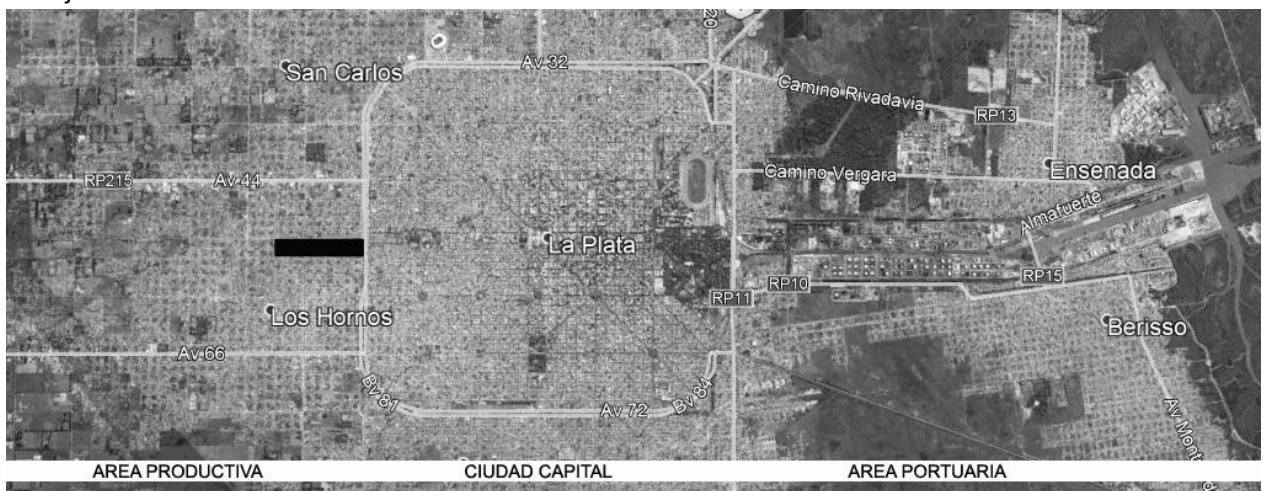
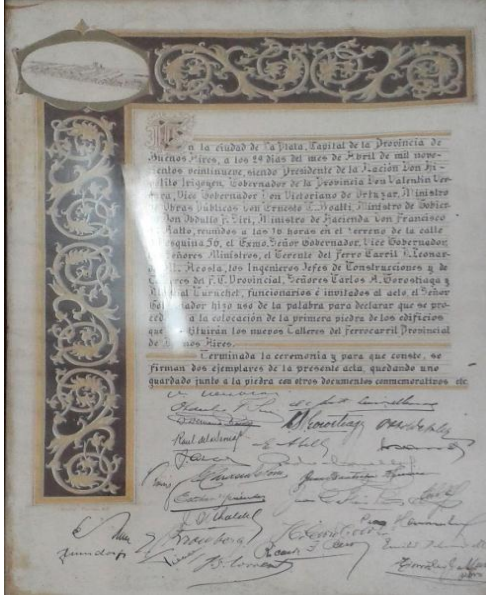


Imagen satelital de la situación regional del predio de los Talleres Ferroviarios Gambier. 2017

Estos talleres constituyen un ejemplo de la constitución ferroviaria nacional, se construyeron entre los años 1929 y 1930, momento de apogeo del sistema ferroviario, formando parte del Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, que surgió como iniciativa política, a partir de la Ley de Ferrocarriles



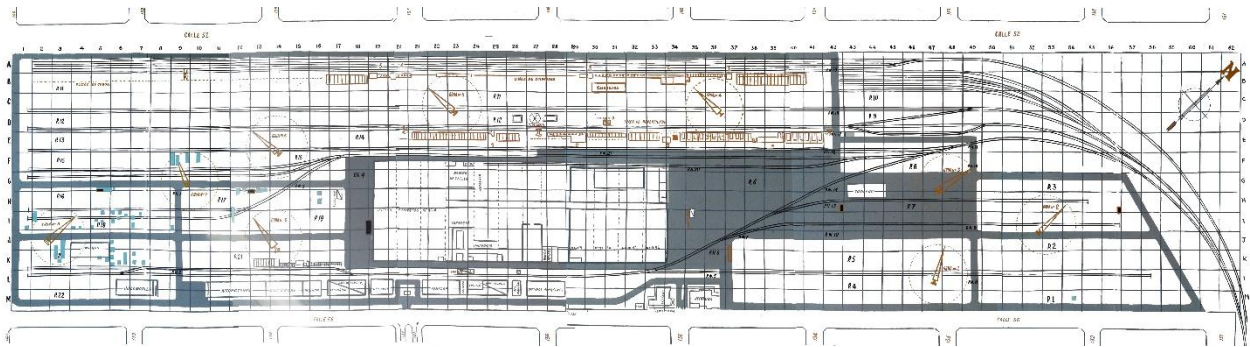
Económicos (1907), que perseguía el objetivo de competir con las empresas británicas (F.C. Sud y F.C. Oeste) y así lograr la reducción de las tarifas.

Acta de inicio de obra de los nuevos Talleres del F.C. Provincial.
Fuente Archivo del Edificio de Jefatura de los Talleres Gambier.
Fotografía autoría propia 2017.

En sus inicios, opero una red de trocha angosta de 902 km de vías que se extendían desde la ciudad de La Plata hacia el oeste y sur bonaerense, y los talleres funcionaba como

lavadero de vagones de carga y reparación de vías y componentes de las mismas, especialmente los cojinetes de vías, las zorras, etc.

En 1957, el F.C. Provincial es transferido al estado nacional y lo absorbe la Línea Ferrocarril General Belgrano. Si bien los ramales de trocha angosta fueron cerrando paulatinamente, ya para 1977 se levantó el último servicio que llegaba a la estación Meridiano V. Desde este momento, los talleres pasaron a formar parte de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, como predio de Gerencia de Vías y Obras, sufriendo demoliciones, ampliaciones y modificaciones en sus estructuras edilicias (1978). Multiplicaron sus tareas y comenzaron a fabricar los aparatos de vías: armado de cambio, medio cambio, corazones, agujas, contra agujas, riel intercalado, reperfilado de vías, etc. La producción se especializaba en las vías y sus maquinarias. La organización del trabajo era fundamental: para cada una de las áreas de trabajo (electricidad, tornería, ingeniería electrónica, soldadura, carpintería, etc.) En estos talleres se empleaban operarios de distintos rangos, entre ellos: aprendiz, peón, oficial de segunda, oficial de primera, oficial especializado, "LH" o capataz, supervisor e ingeniero.



Plano del predio con la localización de las diferentes estructuras edilicias e infraestructuras. Fuente Archivo del Edificio de Jefatura de los Talleres Gambier. Fotografía autoría propia 2017.

En la década del '90, a partir de las reformas neoliberales, la empresa es privatizada y con ello comienza el proceso de cierre definitivo del sistema. Los talleres quedaron cerrados, descrito por muchos vecinos como “el cementerio del ferrocarril” por la gran cantidad de elementos y maquinarias ferroviarias obsoletas que se encuentran abandonados, aún hoy, entre los pastizales. Sólo se realizaron algunas estrategias de reactivación de su funcionamiento a principios del siglo XXI, que no se han adecuado al potencial que ofrece el terreno, como por ejemplo la Concesión a la empresa Alstom, que repara trenes de subterráneo y emplea aproximadamente 50 trabajadores.

Los jóvenes que viven en el barrio están muy lejos de aquellos que se incorporaban a la formación ferroviaria, y obtenían un oficio especializado que les permitiría adoptarlo como medio de vida. Las posibilidades de trabajo, en la actualidad, son muy escasas, la vulnerabilidad y la fragmentación social recae sobre el barrio, con presencia de comunidades de inmigrantes latinos, que quedan excluidos del trabajo digno y son tomados como mano de obra barata para la industria de la construcción o para el trabajo en las huertas del cordón flori-hortícola platense.



Imagen de los Talleres de Gambier en 1978. Fuente Archivo del Edificio de Jefatura de los Talleres Gambier.
Fotografía autoría propia 2017.

Análisis de las huellas presentes en el predio

Se realizó una serie de fichas de análisis que contemplan diversas variables de análisis: su contexto histórico, contexto general, urbano y los principales bienes identificados en el predio.

- Luego se confeccionó un inventario de los bienes existentes, que fueron valorados y seleccionados a partir de los criterios que se adoptan en el “Plan Nacional de Patrimonio Industrial Español” (2011), que es el instrumento que guía, en la actualidad, el accionar para edificios industriales en nuestro país:
 - 1- Criterios intrínsecos: Valor testimonial, singularidad y/ representatividad tipológica, autenticidad, integridad.
 - 2- Criterios patrimoniales: históricos, social, artístico, tecnológico, arquitectónico y territorial.
 - 3- Criterios de viabilidad: posibilidad de actuación integral, estado de conservación, gestión y mantenimiento, rentabilidad social y situación jurídica.

DENOMINACION Y USO ORIGINAL:

Talleres Ferroviarios del Ferrocarril Provincial **ESPACIO DE TRABAJO**

Informacion general:

Año construcción: 1929 - 1930
 Propietario Original: Ferrocarril Provincial de Bs As
 Autor: Edificos y vias por la Empresa Constructora GEOPE
 Máq. e inst. mecánicas y eléctricas por BROMBERG y Cia S.A.C.

Contexto histórico:

El Ferrocarril Provincial de Buenos Aires, surgió como iniciativa política, a partir de la Ley de Ferrocarriles Económicos (1907), que perseguía el objetivo de competir con las empresas británicas (F.C. Sud y F.C. Oeste) y así lograr la reducción de las tarifas. En sus inicios, opero una red de trocha angosta de 902 km de vías que se extendían desde la ciudad de La Plata hacia el oeste y sur bonaerense. En 1957, es transferido al estado nacional y lo absorbe la Línea Ferrocarril General Belgrano. Poco después, comenzó la clausura de la línea, fueron cerrando los distintos ramales hasta que en 1977 se levantó el último servicio entre Avellaneda y La Plata. En los talleres de Gambier se confeccionaban las letras de los carteles situados en los aleros de algunas estaciones. Esto muestra la fabricación nacional. la economía de recursos y las pericias de los operarios de la herrería.

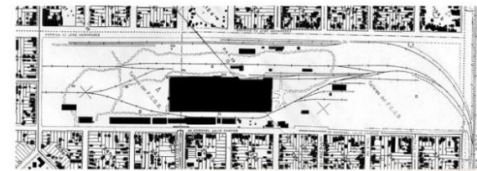
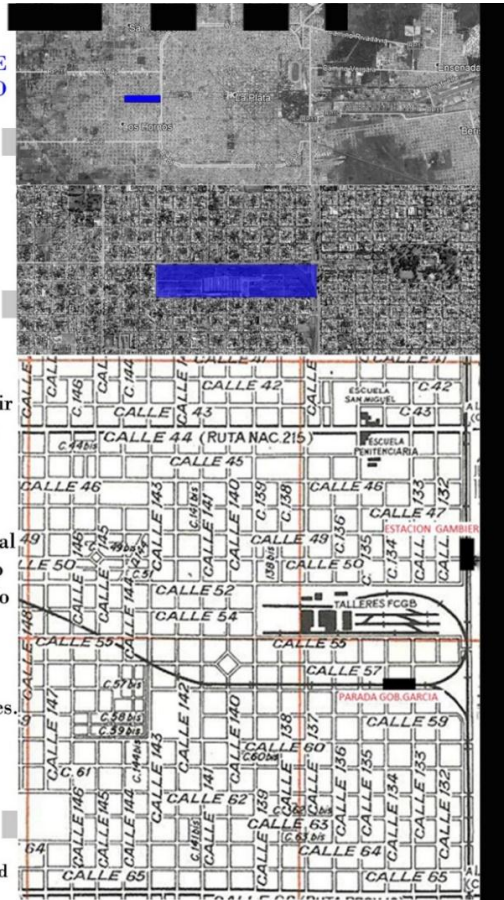
Configuracion espacial:

El predio de 32 ha esta delimitado por la circunvalacion de la ciudad (av 31), la prolongacion del eje monumental de la ciudad, (Av 52), y por dos calles menores de escala barrial (140 y 56).

El trazado de vias ingresa por la av. 31, marcando una curva con pendiente en el terreno, y llega hasta las naves principales.

- Al igual que en las estaciones, en los talleres reconocen dos variantes tipologicas:
- Edificio del estilo del momento neoclasico, para las actividades administrativas.
 - Edificios funcionales que acusan al exterior la estructura metalica. para los espacios de trabajo.

En los ultimos, se reconocen en el predio distintas jerarquias, contando con 12 naves principales, de mayor dimension y centradas en el terreno, y otras naves menores en sentido perpendicular que se aproximan a la calle 56.



Ficha

de análisis del conjunto Ferroviario de Gambier. Autoría: Elaboración propia 2017

Proceso proyectual: Centro de Aprendizaje de Oficios de Gambier - UNLP

La reinterpretación que debemos abordar hoy en día sobre ese 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. Según lo expresa la página web oficial de Extensión Universitaria de la UNLP:

“Los paradigmas de formación, integración y calidad que debe encarnar la Universidad y la aceleración de los procesos (tecnológicos, demográficos, urbanos, ambientales, sociales, productivos, económicos, etc.) en el país y en el mundo, instalan en la universidad pública, la necesidad de interpretar a la extensión en su sentido más amplio, involucrándola en los más diversos aspectos de vinculación con la sociedad y el medio, no sólo transfiriendo, sino y fundamentalmente escuchando, aprendiendo y reflexionando sobre el contenido de los mensajes. No es suficiente abrir las puertas de la universidad pública al medio, no alcanza con ofrecer lo que sabemos hacer, ni con hacer lo que nos demandan; hoy la Universidad debe hacer lo que es necesario. Es necesario salir y formar parte. El desafío es escuchar, integrar a la Universidad con la Sociedad e involucrarse para elaborar una respuesta útil y comprometida, no sólo con el futuro, sino con el presente.” (<https://www.unlp.edu.ar/extension>, 2017)

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” (<https://www.unlp.edu.ar/extension>, 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, el 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. Entre sus objetivos particulares se encuentra: 1- Apostar por

diseños formativos innovadores de interés para nuevas generaciones; 2- Dirigirse a todos los sectores de la población, incluyendo todas las edades y sexos; 3- Recuperar los viejos oficios que se han perdido, 4- Fortalecer la formación de formadores, y 5- Garantizar una certificación por niveles para fomentar el interés de los habitantes.

Desde el punto de vista programático, los rubros a los que se orienta el Centro de Aprendizaje pueden variar según la demanda que se presenta, entre ellos destacamos a los oficios ligados a la construcción, mecánica, belleza, gastronomía, computación, etc.

Contexto urbano y emplazamiento de la intervención arquitectónica

El nuevo edificio para la Escuela Universitaria de Oficios de Gambier se sitúa en el marco de un proyecto urbano o master plan en el predio de los viejos talleres de Gambier, que pretende rescatar su paisaje productivo, articulando la arquitectura contemporánea con la existente.

El proyecto urbano 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 dos áreas y les brinda accesibilidad; una destinada a vivienda con equipamiento; y otra a los nuevos programas que se incluyen en los edificios existentes y los nuevos complementarios.



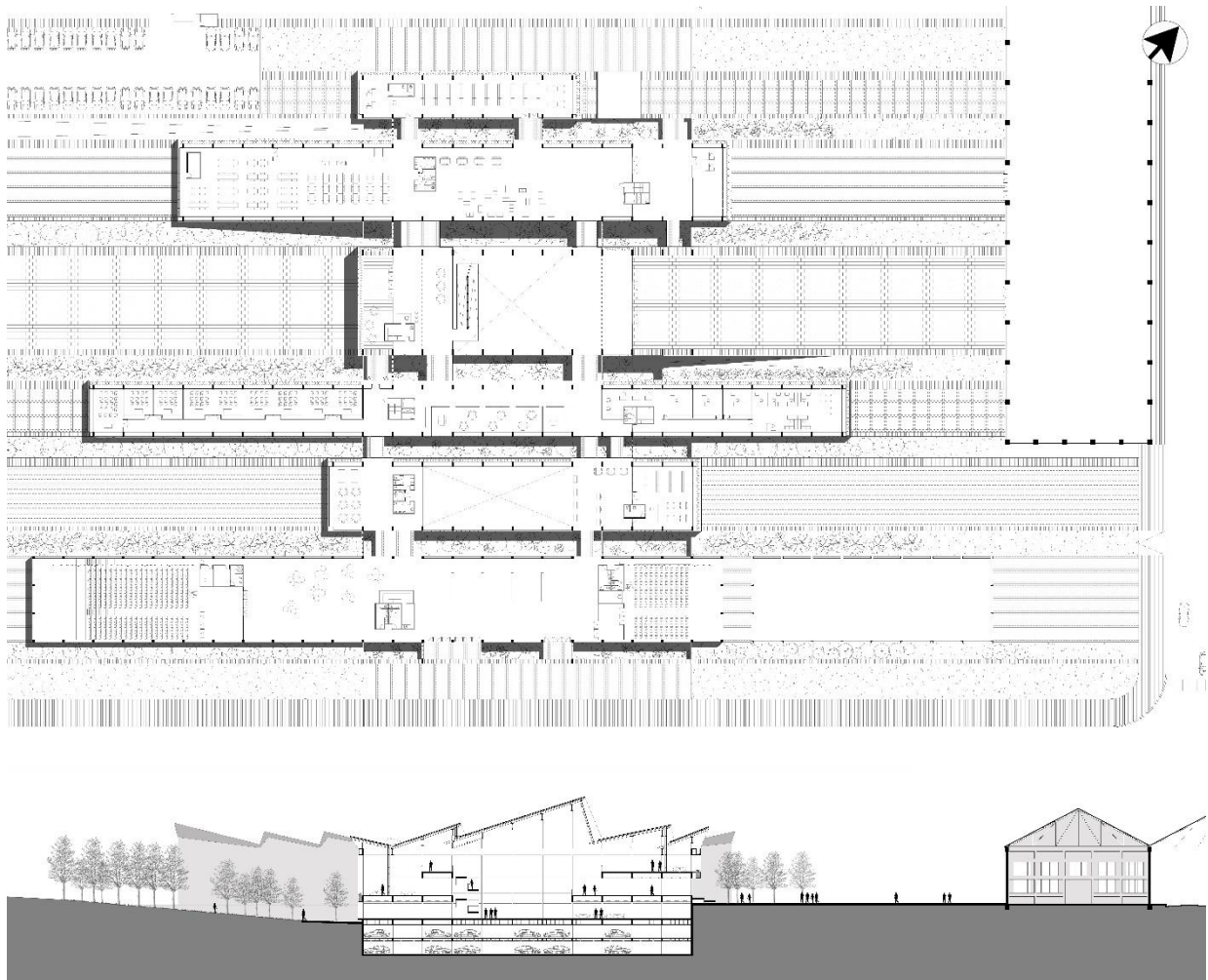
Implantación del nuevo edificio en el master plan. Autoría: Elaboración propia 2016.

A partir de estas dos vías, y sumado la calle 55, se presenta una accesibilidad desde todos los ángulos del predio en relación con el barrio, y permite que el edificio pueda abrirse por un lado al parque, y por otro, forme una plaza con las preexistencias.

El sitio de implantación del edificio, queda así definido por la accesibilidad y, principalmente, por el diálogo que posee con el barrio y con los edificios existente; que establecen el ritmo, modulación y

geometría; que permiten la construcción de una trama modular como base que le da soporte para la ideación del nuevo edificio.

A partir de esa trama se adopta una morfología de naves desfasadas, remitiendo la forma de los vagones abandonados que se encuentran dispersos por el predio. Estas naves, de distintas dimensiones, son las que albergan las diferentes funciones de la escuela, contando con espacios centrales, un hall, aulas, talleres, biblioteca, hemeroteca, mediateca, salas de conferencias, salas polivalentes, oficinas, comedor y espacios de reunión y encuentro. Se vinculan mediante patios intermedios, que bajan hasta el subsuelo, permitiendo una mayor calidad ambiental interior, a través de la luz y ventilación que los mismos aportan, además de vincular esta sucesión de vagones sueltos. Los servicios adoptan un sistema complementario de bloques, alineados transversalmente a las tiras principales.



Arriba: Esquema funcional de la planta de accesos del edificio. Abajo: Corte longitudinal por la nave principal, Espacio de Hall y accesos desde el parque y la plaza. Autoría: Elaboración propia 2017.

Desafíos formales y tecnológicos

La lógica estructural se asemeja a la presente en los galpones existentes, con columnas y vigas de un material pesado, y una cubierta liviana. Se plantea de manera independiente para cada nave, con un sistema de columnas de hormigón armado perimetrales ubicadas en módulos de 5,25 y luces variables según los diferentes requerimientos programáticos, vigas de hormigón pretensado para los entrepisos y vigas metálicas reticuladas para la cubierta.

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 noreste y 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 vidrio. Para las caras sureste y suroeste, en donde el sol no incide directamente, ese espesor se disminuye y la vegetación no está presente.

A su vez, la envolvente integra a la estructura, y las instalaciones. Las vigas perimetrales, que conforman el espesor de la envolvente, toman la forma conveniente al paso de instalaciones, en las superiores se transforman en vigas canaletas para la recolección del agua de lluvia y en las inferiores disponen el espacio de tierra para la vegetación y conductos de ventilación.

La cubierta de las naves reinterpreta a las cabreadas metálicas de los edificios industriales. Las vigas reticuladas se disponen en diferentes alturas, para formar un techo “diente de sierra” de diferentes tamaños e inclinaciones, permitiendo el ingreso de luz cenital. A partir del módulo estructural, se estandarizan los “dientes” de uno, dos o tres módulos, creciendo según las función que contengan. El techo adopta una geometría funcional y a la vez plástica, rememorando las perspectivas de un paisaje industrial.

Conclusiones

Al abordar el Proyecto Final de Carrera, me ha despertado la decisión de tomar una posición frente a la disciplina, para actuar en edificios de valor patrimonial reciente; de 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, no me identifico con la “museificación” del patrimonio

ferroviario, porque considero que se puede hacer mucho más que eso con las estructuras espaciales que nos ha legado.

En palabras del arquitecto Jorge Tartarini “Los peligros que amenazan con su desaparición no son solo los que comúnmente sufren los edificios históricos por obsolescencia física y funcional, sino los debidos a la desaparición del sistema -y con él su coherencia, sistematización y riqueza tipológica- que hizo posible su construcción, tanto por desafectación de ramales como por sustitución del tren por otros sistemas de transporte” (2001).

A su vez, con el paso de los años, el número de desocupados crece y pareciera que esta nueva era de las comunicaciones no brinda las mismas posibilidades de inserción en el mundo laboral para todos. 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 provincial son, hoy en día, un cementerio de material ferroviario obsoleto, y desde mi Proyecto Final de Carrera trato de abrir la reflexión acerca del tema, 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.

Bibliografía

- 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.
- SCALABRINI ORTIZ, R. 2006. Historia de los ferrocarriles argentinos, con apéndice de la ley Mitre/ Raúl Scalabrini Ortiz ED. Lancelot, Buenos Aires.
- 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.
- TARTARINI, Jorge 1998, La Terminal Retiro. Pasado, presente y... ¿futuro?, Revista de la SCA, 189, 32– 37.
- TRACHANA, A. 2011 “La recuperación de los paisajes industriales como paisajes culturales”
Poné el link si es web
- TRACHANA, A. 2008 “Arqueología industrial y restauración ambiental” Madrid. Nobuko.
- “PLAN NACIONAL DE PATRIMONIO INDUSTRIAL” España. 2011. Disponible en línea en:
http://ipce.mcu.es/pdfs/PN_PATRIMONIO_INDUSTRIAL.pdf.
- 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. Poné el link si es web

ENTREVISTAS REALIZADAS

- AQUINO, Felipe. Ex trabajador ferroviario, operario de electricidad del predio de los talleres de Gambier. 14 de Septiembre de 2017.

PÁGINAS WEB CONSULTADA

- <https://www.facebook.com/amigosfcpba/?fref=ts>
- <https://www.unlp.edu.ar/extension>