

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 LA PLATA-BRANDSEN, COMO VÍNCULO MALEABLE DE CONECTIVIDAD REGIONAL**

**Leandro Moroni,** <sup>(1)</sup>

**Verónica Cueto Rúa,** <sup>(2)</sup>

**Luciano García Vargas,** <sup>(3)</sup>

**Alberto Sbarra** <sup>(4)</sup>

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. La Plata, Argentina.  
<http://www.fau.unlp.edu.ar>

[lmoroni@hotmail.com](mailto:lmoroni@hotmail.com) <sup>(1)</sup>; [arqhoraciomorano@hotmail.com](mailto:arqhoraciomorano@hotmail.com) <sup>(3)</sup>  
; [veronicacueterua@gmail.com](mailto:veronicacueterua@gmail.com) <sup>(2)</sup> ; [estudiosbarra@yahoo.com.ar](mailto:estudiosbarra@yahoo.com.ar) <sup>(4)</sup>

### **RESUMEN**

La Región Capital de la Provincia de Bs. As, tomada como área de estudio, resulta el marco geográfico adecuado para la generación de un sistema de vías verdes que, aprovechando la traza de los ferrocarriles y los edificios abandonados de sus estaciones, puedan integrar pueblos, ciudades y regiones, revalorizando el ambiente natural y cultural. Reconocer y entender al ferrocarril como un elemento fundamental que ayudó a la construcción de la historia de la región permite hoy proyectar un futuro teniéndolo nuevamente como el eje principal de desarrollo. Sobre este marco conceptual, el presente trabajo tuvo como objetivo relevar los edificios de las estaciones Abasto, Melchor Romero y Gómez, como parte integral del sistema ferroviario obsoleto de la región, indagar sobre las influencias sociales e históricas que les dieron origen y definir su valor arquitectónico, patrimonial y simbólico. Además, conocer el estado actual de las estaciones permitió realizar una propuesta de recuperación de las instalaciones, creando nuevos espacios a partir de una renovación programática, que permita generar nuevos polos atractores para la región.

**Palabras claves:** FERROCARRIL-TIPOLOGÍA- CONECTIVIDAD- REFUNCIONALIZACIÓN

## INTRODUCCION

El presente trabajo se inscribe dentro del programa de Becas Internas de la FAU, UNLP, y se enmarca dentro del proyecto de investigación marco denominado “EL VERDE COMO INFRAESTRUCTURA: EL ROL DE LAS VÍAS VERDES EN EL CONTEXTO REGIONAL. EL CASO DE LA REGIÓN CAPITAL DE LA PCIA. DE BS. AS.”, que el equipo viene desarrollando desde el 2012. La actividad desarrollada por el becario García Vargas durante los ocho meses de trabajo consistió, en primera instancia, en la búsqueda de documentos, en la indagación sobre las influencias sociales e históricas y en el relevamiento de los edificios de las estaciones Abasto, Melchor Romero y Gómez, que forman parte del sistema ferroviario obsoleto de la región. A partir de esto, ha sido posible definir el valor arquitectónico, patrimonial y simbólico de cada uno de los edificios estudiados, con el fin de transformarlos en equipamientos integrados al corredor multiprográmatico sobre la traza del Ferrocarril La Plata- Brandsen.

## INTEGRACION REGIONAL

El equipamiento, en este caso la estación del ferrocarril, no es solo un elemento de la historia del sitio, sino un elemento urbano que tiene el potencial para garantizar la vitalidad del área. Por este motivo es importante la recuperación de estos hitos locales, que acompañen el nuevo sistema circulatorio. A partir del relevamiento de las estaciones y la comparación con otros proyectos, se podrá elaborar un listado de nuevos usos y programas. Como consecuencia de estas intervenciones, el paseo, los recorridos, las actividades lúdicas, deportivas y culturales, por ejemplo, se producirá, conscientemente, una reactivación del sector promoviendo así el desarrollo y crecimiento urbano del área de estudio.



Figura 1: región de Estudio

La idea de reforzar la identidad de cada sector tiene como objetivo aportar calidad espacial y visual, y proponer diversidad de situaciones y perspectivas, articulando y vinculando los edificios existentes con su entorno. De esta manera, la refuncionalización de las edificaciones y los espacios abiertos permitirá interconectar áreas naturales, núcleos urbanos y periurbanos a partir de una red de corredores de alta accesibilidad pública y de buena integración con el paisaje, evitando la intervención invasiva y el impacto ambiental negativo.



Figura 2: Vacíos Urbanos, espacios de oportunidad

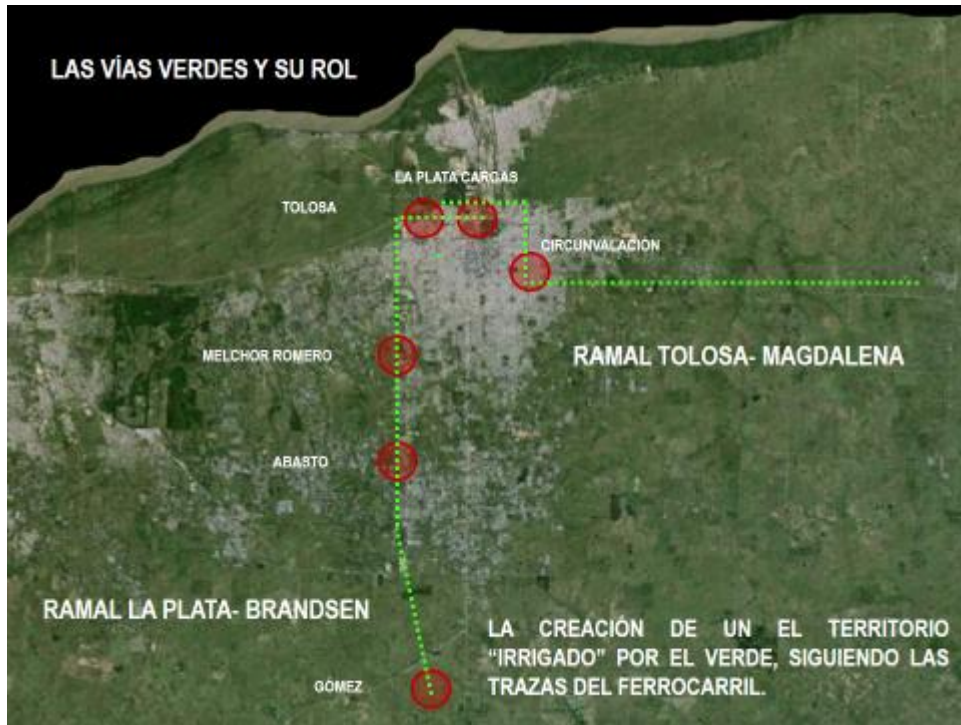


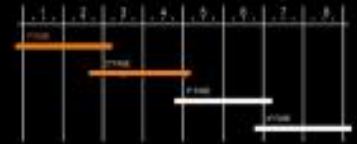
Figura 3: La traza del ferrocarril, como eje de articulación regional

Las estaciones y equipamientos estudiados pueden transformarse en espacios de integración regional, promoviendo una nueva cultura de vida al aire libre y de movilidad no motorizada, aportando al conocimiento del espacio geográfico desde una postura ambientalmente equilibrada y armónica, respetando las cualidades y particularidades de cada pueblo, ciudad y región.

#### **RESULTADOS DEL RELEVAMIENTO REALIZADO:**

**PRIMERA FASE | RELEVAMIENTO DE LAS ESTACIONES**  
**SEGUNDA FASE | ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN**

**RAMAL LA PLATA- BRANDSEN**



**MELCHOR ROMERO**



**ABASTO**



**GÓMEZ**

Figura 4: Estaciones de la región relevadas



Figura 5: Ubicación de Estación Melchor Romero



Figura 6: Estación Melchor Romero

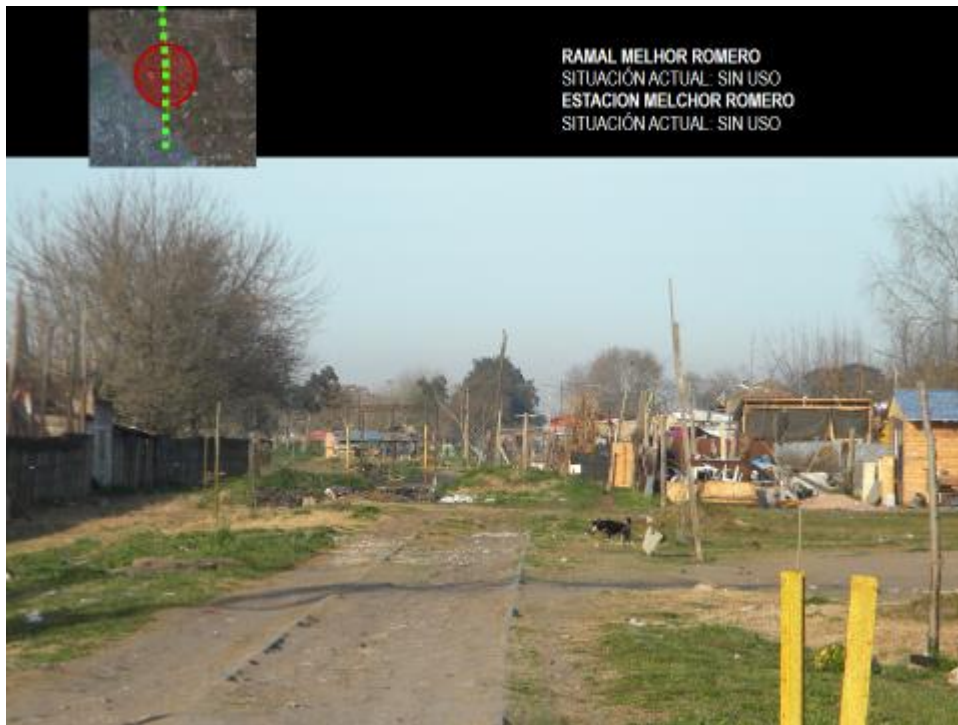


Figura 7: Sector de vías usurpadas en Estación Melchor Romero



Figura 8: Sector verde en Estación Melchor Romero



Figura 9: Ubicación de Estación Abasto



Figura 10: Ocupación de Estación Abasto





Figura 11: Ocupación de Estación Abasto



Figura 12: Ubicación de Estación Gómez



Figura 13: Estación Gómez

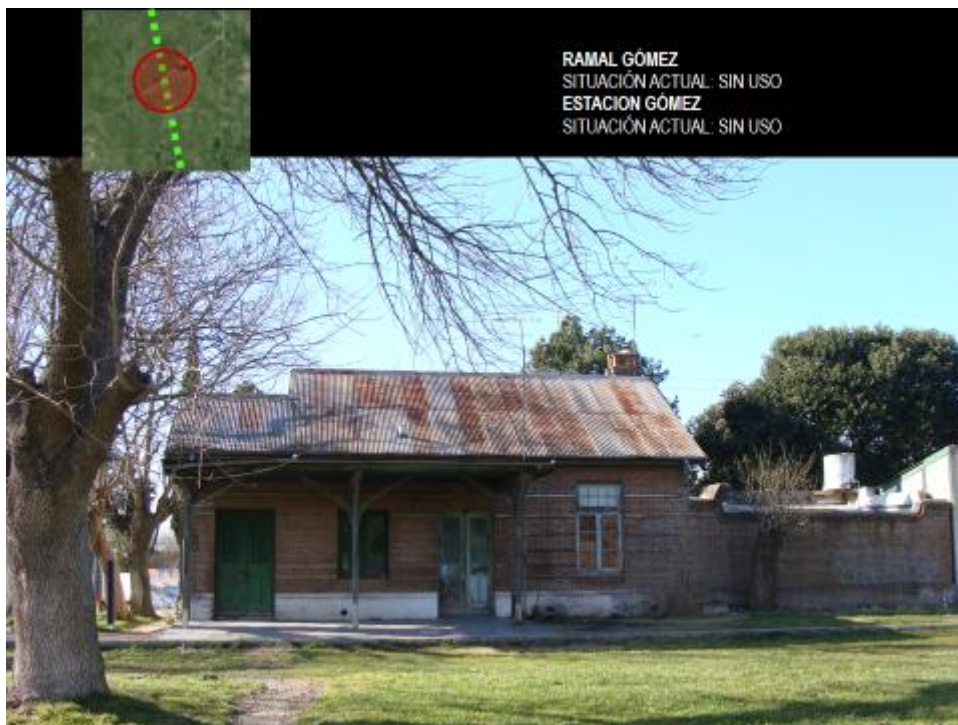


Figura 14: Estación Gómez



Figura 15: Estación Gómez como espacio de arte



Figura 16: Estación Gómez, estado de abandono



Figura 17: Estación Gómez, prueba piloto de uso alternativo de vías

A partir de la investigación proyectual como herramienta metodológica -haciendo foco en un análisis formal, funcional, constructivo y espacial-, los primeros resultados obtenidos, han permitido corroborar las hipótesis planteadas, descubriendo el enorme potencial tanto edilicio como programático de estas infraestructuras.



Figura 18: Simulación de propuesta para Vías Verdes como conectores multiprogramáticos