

Representar al Estado: arquitecturas, infraestructuras y algunos dilemas. México, Brasil, Chile y Argentina (1929-1973)

Luis Müller, Universidad Nacional del Litoral, Argentina

Claudia Shmidt, Universidad Torcuato Di Tella, Argentina

Cecilia Parera, Universidad Nacional del Litoral, Argentina

Mariana Fiorito, Universidad Torcuato Di Tella, Argentina

Editores responsables del número

En la mayoría de los países de América Latina, la dispar aplicación de políticas ligadas al denominado Estado de Bienestar se concentró, en gran medida, en la transformación territorial y urbana. Entre la debacle económica desatada en 1929 y la declaración de la crisis del petróleo en 1973, la prioridad de la inversión en obras cuya envergadura dinamizara la economía a través del estímulo a la industria de la construcción, atravesó a todos los gobiernos de la región que abarcaron un amplio abanico de posiciones, entre democracias y dictaduras. Las arquitecturas de Estado y determinadas infraestructuras de servicios y comunicaciones acapararon una parte importante de los programas. En todos los emprendimientos pueden reconocerse varios dilemas en torno a la representación del Estado a través, precisamente, de esas inversiones de capital.

Tanto los edificios simbólicos como los diferentes tipos de equipamientos debían cumplir con la condición de ser reconocibles como "obras públicas". Es en este sentido que cada caso ha planteado dilemas en torno a la proyección de tal aspiración. El carácter, esa marca particular que debe producir un efecto en el ciudadano, fue motivo de búsquedas, ensayos y azares. Los vaivenes en la toma de decisiones se movían entre categorías encontradas: en la irreconcilable tensión entre modernidad y nación; entre la dificultad de renunciar a la monumentalidad y la demanda inevitable de disolución de las arquitecturas públicas en los tejidos urbanos; entre la necesidad de buscar una identidad iconográfica a través de los tipos repetibles y marcar a la vez, las jerarquías en las excepciones; entre las supuestamente anónimas infraestructuras de transporte y la exteriorización de su presencia. En fin, en la difícil separación entre la abstracta noción de "estado" y la búsqueda de determinados actores políticos por la identificación personalista de su obra. Entran aquí en acto, los "saberes del estado", es decir las acciones de las burocracias, los funcionarios y las prácticas políticas y profesionales a la hora de construir las obras que lo representen (Plotkin & Zimmermann 2012a; 2012b).

Entrelazar la expansión de la explotación del petróleo con la promoción del uso masivo del automóvil a partir de la década de 1930 fue uno de los temas predilectos de los gobiernos para poner a prueba una modalidad rápida y eficaz de constatar su acción directa. Los procesos de nacionalización y el control de la extracción y explotación del crudo en México y Argentina, por ejemplo, constituyen casos de múltiples cruces en torno del problema de la representación del Estado. De maneras diversas, con puntos en común y el liderazgo de Estados Unidos en la región a través del proyecto paramericanista (Salvatore, 2006), los sistemas de conexión territorial ligaron la cultura del transporte individual, con las redes viales y el dinamismo de la movilidad interurbana. Las estaciones de servicio junto con la

traza de las redes viales fueron un banco de pruebas de representaciones que con matices diversos se plantearon entre el acento en lo “local”, intentando afirmar algún tipo de configuración del lugar y las versiones más abstractas en términos formales.

Buscar un “estilo nacional” ha sido un problema básico en el armado de las estrategias políticas durante el período en consideración. La cultura material no fue ajena y para su resolución hubo que lidiar entre la elaboración de discursos y la modernización (Liernur, 2001). En este sentido, el caso más emblemático lo constituyó el conjunto de las arquitecturas de Estado en Brasil, tal vez una de las más posibles de identificar como una arquitectura adjetivada, es decir “brasileña”.

El impacto de la Segunda Guerra Mundial implicó un viraje y un reacomodamiento de ciertos criterios. La instalación del problema de lo “regional” como una manera de revisar lo local encontró nuevos sentidos en la división literal en regiones económico-políticas. Ahora los países latinoamericanos quedaban enrolados en nuevos organismos, como la OEA (Organización de los Estados Americanos, 1948) o la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 1951) (Müller, Parera & Shmidt, 2017).

Distintas teorías arquitectónicas se fueron amalgamando entre los argumentos políticos y las limitaciones técnicas. En la mayoría de los casos –incluyendo las diversas escalas urbana, monumental, paisajística, doméstica, efímera– el dilema de la antigua relación arte-industria encontró en los emprendimientos de estado nuevos derroteros que fueron mutando desde las artes aplicadas y la revisión de las ideas de decoración y ornato, hasta la integración de las artes.

El esfuerzo por construir una “tradición de modernidad” como ha mostrado Renato Ortiz (2000) ha marcado los ejes de los dilemas en torno a las Representaciones de Estado a través de la arquitectura y las infraestructuras. Los trabajos aquí reunidos recorren algunos aspectos de esos cuestionamientos que han adquirido diversos grados de conflictividad según la puja entre el peso de los actores políticos y técnicos. Al igual que en el primer número de *Registros* de 2018 (Vol. 14 Núm. 1), buena parte del conjunto de temas y preguntas de investigación y crítica aquí formuladas tienen su punto de partida en el proyecto de investigación radicado en la Agencia Nacional Científica y Tecnológica de Argentina, con la denominación PICT 2013 1486 “Arquitectura, tecnología y proyecto: obras públicas e infraestructura urbana y territorial en Argentina (1955-1971)”.

La intención es entonces poner a disposición puntos de vista para una reconsideración de una problemática que aún requiere de la construcción de hipótesis que interpelen los mecanismos de producción de las arquitecturas de Estado entendiendo en el problema de su representación, una clave nodal para su concreción.

Referencias

3

- Liernur, J. F. (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Müller, L.; Parera, C. & Shmidt, C. (2017). Las arquitecturas de Estado en Argentina (1955-1971). Una investigación en curso. *Estudios Sociales del Estado*, 3 (5), 189-198.
- Ortiz, R. (2000). América Latina. De la modernidad incompleta a la modernidad-mundo. *Nueva Sociedad*, 166.
- Plotkin, M. & Zimmermann, E. (Comp.). (2012a). *Los Saberes del Estado*. Buenos Aires: Edhasa.
- Plotkin, M. & Zimmermann, E. (Comp.). (2012b). *Las prácticas del Estado. Política, sociedad y elites estatales en la Argentina del siglo XX*. Buenos Aires: Edhasa.
- Salvatore, R. (2006). Imperial Mechanics: South America's Hemispheric Integration in the Machine Age. *American Quarterly*, 58 (3), Rewiring the "Nation": The Place of Technology in American Studies, 662-691.

Institucionalización del imaginario moderno en las estaciones de servicio del Plan ACA • YPF

Los concursos de anteproyectos de 1936 y 1937

Institutionalization of modern imaginery in the gas stations of the ACA-YPF Plan. The schematic design competitions 1936 and 1937

Adrián Mallol i Moretti

Universidad Nacional de Córdoba, Argentina

Abstract

In the expansion plan carried out by Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) together with the Automóvil Club Argentino (ACA) from 1936 in Argentina, the architecture of Antonio Vilar played a fundamental role in the definition of the institutional of their image and the installation of a modern architectural morphology associated with the automobile. The paper analyzes the problems and results of significant schematic design competitions for gas stations called by YPF (1936), and ACA (1937), problematizing the question of construction of an identity, in full search of a language for a new architectural program born along the popularization of the automotive. In 1937 Vilar, winner of the ACA competition, received the commission to develop a vast plan of design and construction of stations of various scales, which will be deployed throughout the country in the next six years.

From hemerographic material, the schematic designs presented to both competitions are comparatively studied. The outstanding role of the morphological language used is presented, with an imprint of technical-functional efficiency that fuses adequately with the modern mechanical ideas of the time. Thus, Vilar's "pragmatic" architecture becomes a fundamental element in the construction of a collective imaginary of strong symbolic charge.

Resumen

En el plan de expansión llevado adelante por Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) conjuntamente con el Automóvil Club Argentino (ACA) a partir de 1936 en la Argentina, la arquitectura de Antonio Vilar jugó un rol fundamental en la definición de la imagen institucional de este último y la instalación de una morfología arquitectónica moderna asociada al automóvil. El trabajo analiza la problemática y resultados de sendos concursos de anteproyectos para estaciones de servicio convocados por YPF (1936), y el ACA (1937), problematizando la cuestión de construcción de identidad, en plena búsqueda de un lenguaje adecuado para un nuevo programa arquitectónico nacido a partir de la popularización del automotor. En 1937 Vilar, ganador del concurso del ACA, recibirá el encargo para desarrollar un vasto plan de proyecto y construcción de estaciones de diversas escalas, las cuales se irán desplegando por todo el país.

A partir de material hemerográfico, se estudian comparativamente los anteproyectos presentados a ambos concursos. Se plantea el rol destacado del lenguaje morfológico utilizado, con una impronta de eficiencia técnico-funcional que se fusiona adecuadamente con el ideario mecánico moderno de la época. Así, la arquitectura "pragmática" de Vilar deviene elemento fundamental en la construcción de un imaginario colectivo de fuerte carga simbólica.

Key words

ACA - YPF - Vilar - institutional architecture - gas station

Palabras clave

ACA - YPF - Vilar - arquitectura institucional - estación de servicio

Universidad Nacional de Córdoba (UNC). Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (FAUD). Arquitecto. Profesor adjunto de Arquitectura 6 y Profesor asistente en Arquitectura 3.

adr.mallol@gmail.com

Recibido el 21 de marzo de 2018

Aceptado el 20 de octubre 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



These stations are symbolic of a contemporary, motorized people, for in a very literal sense they pump the lifeblood of their mobile society.

Bruce Lohof, 1974

La estación de servicio como nuevo programa arquitectónico

Los años veinte constituyeron en nuestro país –como en la mayoría de países capitalistas occidentales– el momento de inserción definitiva del automóvil en la vida cotidiana. A partir de los nuevos sistemas de producción masiva introducidos primeramente por Ford en el campo de la automoción, la producción de excedentes con el consiguiente abaratamiento de los mismos, y la expansión política y comercial norteamericana posterior a la Primera Guerra Mundial, el mundo comenzó a presenciar la popularización de este medio de transporte en las capas de ingresos medios de la población, hasta entonces reducido al consumo ostentatorio de las élites. Esta difusión del transporte automotor por vía del coche particular, se generalizaría y extendería al transporte público y de mercancías, hasta ese momento reservados al tren, el tranvía, o la tracción a sangre.

El nacimiento y rápida difusión de un producto de consumo para el ocio y el trabajo completamente innovador como era el automóvil, produjo una revolución cultural en los usos y costumbres sociales, trayendo aparejada la necesaria aparición de nuevos equipamientos con programas funcionales desconocidos hasta entonces, como la “estación de servicio”, el “taller mecánico” o el “garaje”. Ante estos nuevos requerimientos, las disciplinas proyectuales (arquitectura e ingeniería, en esos momentos en plena discusión y definición de sus respectivos roles y competencias) se encontraron sin tipos probados o respuestas proyectuales previas, las cuales tuvieron que construir *ex novo* a lo largo de las primeras décadas del siglo, en una evolución que necesariamente transcurriría en paralelo al desarrollo de los diversos productos de automoción.

A los profesionales de la época, formados en la tradición *Beaux Arts*, la propia metodología

de proyecto aprehendida no les permitía vislumbrar una aproximación clara a la resolución de los nuevos programas, y aún menos, a la composición morfológica de estas tipologías industriales y comerciales, cuyo “carácter” había que descubrir y definir. Sin poder acudir a herramientas habituales como la “mímesis” o los “estilos” para caracterizar un edificio que expresara el programa, y en medio del surgimiento de nuevos materiales y técnicas que permitían la construcción de “elementos de la arquitectura” novedosos –los cuales alimentaban el repertorio de soluciones disponibles para la composición–, el panorama se presentaba particularmente complejo para la definición de una imagen adecuada a estos programas.

En medio de estas búsquedas tipológicas y lingüísticas –avenidas principalmente en los Estados Unidos de América–, ante el desafío que planteaba un salto de escala por la necesidad de definición de un tipo con voluntad de repetición en todo el país, el “concurso de anteproyectos” apareció como el proceso de elección idóneo, al permitir evaluar la mayor o menor pertinencia y eficacia de diferentes soluciones, y su capacidad para transmitir los valores con los que se pretendía cargar dicha arquitectura.

En este trabajo¹ se analizan dos concursos de anteproyectos para estaciones de servicio en nuestro país, realizados en los años 1936 y 1937. El primero convocado por la empresa estatal de hidrocarburos, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), y el segundo por el Automóvil Club Argentino (ACA), a partir de un convenio “de mutuo beneficio” firmado entre ambas para expandir su presencia en el país. Este análisis, realizado en base a material hemerográfico de la época –dada la inaccesibilidad a documentos originales en los archivos de ambas instituciones– buscará establecer relaciones de analogía y continuidad en las búsquedas morfológicas y funcionales entre las propuestas presentadas a ambos concursos, de diferentes autores. Dado que los casos de estudio analizados se limitan a los proyectos premiados y publicados en revistas de la época, estas concordancias y similitudes en los planteos de los proyectos

seleccionados demostraría la existencia de un cierto consenso disciplinar de los jurados en cuanto a lo que en ese momento se habría llegado a considerar una apropiada resolución del tipo y su lenguaje, con un marcado carácter en clave funcional moderna.²

La obra de Antonio Vilar apareció reconocida primeramente en el ámbito disciplinar por Bullrich ya en 1963 –aún en vida de Vilar–, como autor de una “obra singular y constante”, remarcando el valor de la serie de estaciones de servicio como “la obra de conjunto más importante del período (...) por el impacto que produjo en la mentalidad del gran público” (1963, p. 22). Posteriormente a la muerte de Vilar (1966), Scarone publicó en 1970 la primera monografía sobre su obra, en la cual consideró su trabajo sobre las estaciones “el primer caso argentino de unificación de diseño con clara identificación de la imagen de corporación, que ha tenido una penetración sin precedentes en el público” (1970, p. 37), destacando su intención de globalidad e integración a partir de la reducción de significantes y la redundancia en su aplicación. Asimismo, Gutiérrez & Ortiz (1972), en su dossier sobre “Arquitectura argentina 1930-1970”, hicieron una escueta referencia a Vilar considerando que había representado “la culminación del proceso racionalista”. Destacando sus “excelentes estaciones de servicio del ACA” acompañaban el texto con una fotografía –por primera vez– de una de las estaciones “menores” del Plan, la caminera de Río Tercero, junto a la estación con sede social de Mendoza (1972, p. 34 y p. 23), ya que en los textos anteriores citados solo se ejemplificaba su obra con la estación de Mar del Plata, tal vez la más importante de toda la serie. Años después Ortiz (1977) retomó estos conceptos en un artículo en el que haciendo un desencantado análisis de la arquitectura argentina, consideraba “desconcertante” el giro en su obra a partir de 1940.

Si bien estos autores realizaron una labor de construcción de Vilar como “pionero” de la arquitectura moderna en nuestro país en los años 30, destacando la serie de estaciones del ACA como parte importante de su trabajo en el conjunto de su obra, en general se remitían a los casos paradigmáticos de algunas de las

más importantes (Mar del Plata, Córdoba, Mendoza y Rosario) como ejemplificación, sin entrar en la consideración del curso que les dio origen, ni en la complejidad del contexto político-cultural de la época en la cual surgieron ni de las instituciones a quienes representaban, focalizándose en la obra de arquitectura y su lenguaje como problemática autónoma. Recién en la década del 80, a partir de la puesta en crisis del relato historiográfico realizada por Francisco Liernur (1986), se comenzaron a revisar los paradigmas canonizados por la crítica hasta entonces, buscando situarlos en un contexto cultural superador de la propia problemática disciplinar. En este trabajo de complejización y profundización en el análisis de la historia de la arquitectura nacional, el caso concreto de la obra de Vilar se comenzó a contextualizar en un campo más amplio que involucró, entre otros parámetros, el estudio de las políticas de estado y sus actores, los problemas de identidad nacional e institucional y sus relaciones, y la inclusión del valor simbólico en la discusión sobre el lenguaje utilizado.

A partir de esta reformulación crítica que buscaba romper moldes de catalogación anquilosada, Gorelik y Ballent comenzaron a revisar tanto la figura de Vilar (Gorelik, 1996 y 2001), como el papel de la empresa YPF (Gorelik, 1987; Ballent & Gorelik, 2001) en la reconfiguración y apropiación del territorio nacional a partir de su obra institucional, y la íntima relación de su despliegue modernizador con la obra de la Dirección Nacional de Vialidad (Ballent, 2005 y 2008) y las necesidades de representación y legitimación de un gobierno nacido del fraude y la corrupción. Tanto Gorelik (1987) como Alvarez Prozorovich (1991) mencionaron expresamente la realización de los concursos de anteproyectos de las estaciones de servicio para YPF y su relación con la posterior obra desarrollada por el ACA, sin adentrarse en el estudio de dichos concursos, los cuales aparecieron ilustrados en el catálogo de concursos de Rolando Schere (2008) a partir de los croquis, planos y reseñas publicados en las revistas de la época, las mismas que han sido utilizadas para las figuras que ilustran este escrito. Feal (2014), autor de la última monografía publicada sobre

Vilar, ahondó en la evolución lingüística de las estaciones del interior del país, a partir de las consideraciones de Gorelik (1996), sin hacer mención al concurso a partir del cual se generaron.

Finalmente, en relación con la evolución del ACA, institución convocante y gestora fundamental de la implantación del Plan acordado con YPF, resulta ineludible el trabajo de Piglia (2009 y 2014), en el cual indagó en profundidad en la relación entre el club de automovilistas y la empresa fiscal, y los actores participantes en una y otra o ambas al mismo tiempo, así como en las estructuras administrativas del Estado, y las complejas relaciones tejidas entre ellas. En su tesis, el tema de las estaciones de servicio acompaña permanentemente el desarrollo argumentativo historiográfico, sin entrar en valoraciones propias de la disciplina arquitectónica.

Podemos concluir así que los concursos de anteproyectos y su problemática constituyen en sí mismos un campo fecundo aún por profundizar, nudo proyectual de inicio del vasto plan de construcción posteriormente llevado a cabo por el ACA. Así, la hipótesis que guía el trabajo considera que a partir de dichos concursos, y la posterior materialización de las propuestas arquitectónicas para las diversas escalas del concurso de 1937 del ACA –ganado por Antonio U. Vilar y su equipo–, las edificaciones resultantes contribuyeron a la instalación del lenguaje arquitectónico moderno como sistema morfológico de referencia para un amplio público de usuarios y/o transeúntes, asociado al imaginario del automóvil³ y a una idea de eficiencia técnica y progreso. La rápida materialización del plan de construcción de estaciones de servicio por todo el territorio nacional –en paralelo al plan de construcción de carreteras llevado adelante por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV)–, junto a una clara identificación de marca, ayudaron a transmitir una imagen institucional unitaria específicamente buscada por Vilar y el ACA, así como la idea de integración patriótica de un vasto territorio aún por descubrir, impulsada desde el Estado nacional a partir del fomento del turismo, en íntima asociación con el propio club de automovilistas e YPF.

Primeras búsquedas sobre el tipo en la cuna del automóvil

7

A partir del desarrollo automotor y la necesaria aparición de nuevos programas funcionales, la discusión especializada respecto a su posible resolución se dio de modo muy intenso en los Estados Unidos de América –cuna del automóvil y de las primeras multinacionales del petróleo– en las primeras décadas del siglo XX. En el caso concreto del programa “estación de expedición de gasolina y servicios complementarios”, estas empresas competían intensamente por la venta de sus productos a los automovilistas a través de una creciente red de gasolineras. En la carrera por atraer la atención de los usuarios para vender sus productos al tiempo de ser eficientes y rentables, se produjo durante más de treinta años una búsqueda lingüística sobre la imagen del tipo que deambuló estilísticamente desde el más anacrónico “clasicismo grecorromano” a un pregonadamente moderno “estilo internacional”, pasando por el *English-cottage-style*, el *Art-Decó*, el “colonial”, o el *mission-style* californiano, y todo tipo de variopintos intentos *kitsch*, desde la “pagoda china” al “edificio bomba de gasolina” –un auténtico “edificio parlante”– para finalmente arribar a un cierto consenso en torno a soluciones “modernas” alrededor de 1940, del tipo *box style* presentado por Hitchcock en su libro-catálogo de 1932 sobre el *International Style* (Hitchcock & Johnson, 1984).

La Argentina de esos años no era ajena a esta búsqueda estilística de los tipos más adecuados al nuevo programa –aunque a una menor escala, en torno a proyectos que derivaban del Neocolonial al *Art-decò*–, ni a la discusión en torno al problema del “carácter”. El salto de escala que implicaba el desarrollo de unas pocas tipologías a construir por todo el país planteaba un enorme desafío en la toma de decisiones, el cual llevó a la realización de los concursos de estaciones de servicio de 1936 y 1937, en los cuales pareció consolidarse un cierto acuerdo disciplinar en torno a unos tipos funcionales resueltos pragmáticamente con un lenguaje moderno, sin ornamentación ni referencias estilísticas al pasado. Sin



Figura 1. Derivas norteamericanas en la búsqueda representativa de un tipo para las estaciones de gasolina. De izquierda a derecha y arriba hacia abajo, en Jakle & Sculle (1994). Foto 2, *English-cottage-style*, p. 168; foto 3, *big-pump*, p. 29; foto 6, *art-decò*, p. 2. En Witzel, K. M. (1992). Foto 1, *Clasicismo Griego*, p. 41; *Colonial*, foto 4, p. 94; foto 5, *Mission Style*, p. 87; foto 7, *box style*, p. 89. Este último, de mediados de los 30, sería el modelo por el que finalmente se decantarían las grandes corporaciones del combustible.

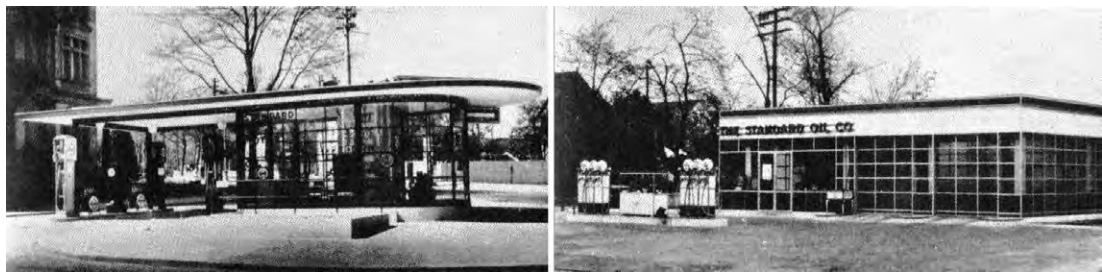


Figura 2. Estaciones de servicio (Hitchcock & Johnson, 1984). Izquierda, estación en Kassel, Alemania, 1930, del arquitecto Hans Borkowsky, de formas redondeadas en clave expresionista (p. 127). Derecha, estación de la Standard Oil de Ohio, en Cleveland, 1931, de Clauss & Daub, una caja prismática completamente acristalada (*box style*), pintada con los colores corporativos correspondientes a la empresa e identificación de marca en grandes tipos aplicados sobre la fachada (p. 135).

embargo, el lenguaje neocolonial gozaba de gran aceptación, y muchas estaciones de servicio continuaron construyéndose con esta caracterización, incluso por parte de la empresa YPF para estaciones franquiciadas en el interior del país cuando ya estaba en pleno desarrollo el plan de expansión con el ACA.

El problema del “carácter”

La definición del “carácter” como principio de composición no es sencilla, y ha sufrido variaciones a lo largo del tiempo, desde su enunciación a fines del siglo XVIII –a partir de Boullée y Quatremère de Quincy– hasta los tratadistas norteamericanos de principios del XX –Curtis y Pickering–, de amplia difusión en los Estados Unidos, donde se planteaban

las primeras discusiones ante la necesidad de materialización de nuevos tipos para los nuevos programas industriales y comerciales del capitalismo. En este sentido, como señala Liernur, los arquitectos latinoamericanos de fines del XIX, por afinidades históricas y de lengua, fueron más afines al instrumental técnico-teórico del reservorio conceptual latino, aunque esto no significa que el anglosajón no haya sido igualmente importante (Liernur, en Schmidt, 1993, p. 11).

Si bien el concepto había sido introducido por Boullé, fue Quatremère de Quincy, en la *Encyclopédie Méthodique d'Architecture* (1788) quien lo definió extensamente, señalando tres acepciones particulares que indican en esencia una distinción sobresaliente, aunque con significados particulares. La primera remite a las ideas de "fuerza, potencia, grandeza y sublimidad moral", cuando una obra está dotada de calidad, relacionándola con la monumentalidad. La segunda remite a la idea de "originalidad", a una obra "que tiene algún signo distintivo" que la haga notar, "sobre todo en las obras de imitación". Y la tercera indicaría una cualidad distintiva de la obra cuando se dice que una obra tiene su carácter, expresando esta idea de propiedad un "poder que tiene la obra de manifestarse" en cuanto su particular naturaleza y destino (Quatremère de Quincy, 2007, p. 109-110). Así, para el proyectista, su trabajo consistiría en "imprimir a cada edificio una manera de ser, adaptada de tal manera a su naturaleza o destino, que pueda revelar en trazos bien pronunciados aquello que es y aquello que no puede ser", considerando este "arte de caracterizar cada edificio, vale decir de hacerlo sensible con las formas materiales y de hacer comprender las cualidad y propiedades inherentes a su destino, (...) quizás de todos los secretos de la arquitectura el máspreciado de poseer y al mismo tiempo, el menos fácil de ser dominado" (p. 115-116). Esta tercera acepción fue considerada la más importante para elaborar una "teoría del carácter", desarrollada sobre tres medios principales del diseño: la forma de la planta y el alzado; la selección, medida y modo de los ornamentos; y las masas y género de la construcción así como los materiales.

Este núcleo conceptual básico evolucionó con las posteriores teorizaciones de Durand, Viollet-le-Duc, Taine, Guadet y Planas, las cuales llegarán a nuestro país mediadas por los profesores de la Escuela provenientes de *l'École des Beaux Arts*, así como por los diversos tratados escritos por dichos autores.⁴

En relación con el "reservorio conceptual anglosajón", este evolucionó también a partir de la tradición del academicismo francés y su metodología de composición. En 1923, Nathaniel Curtis publicaba *Architectural Composition*, completo tratado orientado a la enseñanza en el que situaba ya desde la primera página la "expresión del carácter" como característica de la arquitectura, en el establecimiento de una definición diferenciadora de la mera resolución utilitaria de las construcciones ingenieriles, aportando a la discusión propia del momento. En su libro sostenía que la naturaleza de la arquitectura se ve afectada por innumerables factores externos, variables con el contexto, desde el clima o la topografía, a la religión o la cultura, los cuales deberían reflejarse en la arquitectura, poniendo en cuestión la relación causa-efecto "*form follows function*" establecida por el Movimiento Moderno como base programática de su sistema morfológico. Si bien apelaba a la necesidad de que el carácter del edificio se correspondiera con su programa, consideraba que no se podía dejar de lado el significado espiritual, superando el lado estrictamente material de la disciplina. Invitaba asimismo a tener en cuenta que las "modernas ideas de eficiencia y economía" llevaban a considerar cualquier elemento agregado en función de las apariencias como algo superfluo, olvidando que en las "artes visuales" la apariencia es fundamental, una vez que los requerimientos de uso y estabilidad han sido convenientemente resueltos. Finalmente, ensayaba una distinción entre "estilo" y "carácter", considerando que "el estilo puede otorgar carácter, pero que el carácter no es estilo", agregando que "en la arquitectura moderna el esfuerzo por expresar la función del edificio por medio del estudio de la masa y el detalle es lo que le imparte carácter", el cual podía ser expresado por más de un estilo (Curtis, 2011, p. 163).

En 1933 se publicó otro libro de gran influencia en el mundo de la enseñanza anglosajona, *Architectural Design*, del profesor Ernest Pickering. Este autor coincidía con el anterior en considerar el carácter como elemento a tener en cuenta por encima de la funcionalidad del edificio y cualquier otro principio de composición, como expresión externa de las cualidades internas del mismo. Ahondaba en el concepto distinguiendo tres tipos: el “carácter funcional”, que debería expresar el propósito por el cual el edificio se ha realizado; el “carácter asociativo”, que deviene de anteriores experiencias del usuario, modelado por la influencia de tipos tradicionales; y el “carácter personal”, como cualidad emocional asimilable a la personalidad de un ser humano. La definición del segundo tipo le llevaría a criticar la eliminación de toda asociación con el pasado practicada por los “ultra-modernistas”, reflexionando que la idea de que solo la función “controle el exterior más allá de sus efectos”, si se llevara a sus extremos, conduciría a que “la arquitectura desapareciera y solo existiría la ingeniería” (1941, p. 268). Reconocía, sin embargo, la necesidad de repensar las asociaciones de ideas vigentes, ya que la evolución material en el campo de la construcción estaba cambiando el carácter de los edificios modernos, por ejemplo, a partir de la superación de las limitaciones del ladrillo y la piedra en la configuración de las aberturas.

La definición de Pickering del tercer tipo, emocional y abstracto, resultaba la más compleja, y a la vez, la más abierta, ya que consideraba que “si un edificio es diseñado con el espíritu correcto, este tipo de carácter emanará naturalmente de la estructura por sí mismo” (1941, p. 269). Enumeraba como posibles cualidades a transmitir “vitalidad, reposo, gracia, moderación, festividad, dignidad, etc.”, considerando esencial que esta “cualidad intangible” se correspondiera, una vez más, con la función del edificio, y en relación con su contexto. Es interesante destacar que el autor, ya bien entrado el siglo e inmerso en el seno de la cultura del capitalismo, no desdeñaba la asimilación de ningún tipo de programa emanado de las nuevas condiciones sociales y económicas, preguntándose en cada caso por la mejor forma de abordar estos

nuevos programas. Expone así una sucesión de casos ejemplarizantes, desde lo comercial, oficinas, iglesias, pabellones, y viviendas, hasta presentar cuatro casos de análisis de programa, los cuales representan cuatro tipos de carácter: “funerario, recreativo, doméstico, y utilitario”, siendo este último una estación de servicio. Sin entrar en mayores consideraciones, destacaba de esta que “los elementos deberían estar compuestos de acuerdo con las reglas del buen diseño, en orden a no desmerecer la apariencia del vecindario” (1941, p. 304), poniendo una vez más el foco en el contexto, a diferencia de los teorizadores del Movimiento Moderno más radicales.

En nuestro país, autores como Christophersen y Noel –formados ambos en la tradición *Beaux Arts* en París–, ahondaron en el concepto a partir de la revalorización de la arquitectura colonial hispánica, considerada en su relación con el clima y las posibilidades técnico-constructivas del interior del país, en la búsqueda de un “carácter nacional” que permitiera articular una expresión propia, signo del carácter de nuestro pueblo. Ello dio lugar a la construcción del concepto “neocolonial” en la década del diez, ampliamente difundido a través de la *Revista de Arquitectura*, editada por el Centro de Estudiantes de la Escuela de Arquitectura, entorno de discusión académica en la cual se formarían los profesionales que harían eclosión en los 30, como Vilar. Este tránsito del academicismo historicista al eclecticismo neocolonial vendrá acompañado por una depuración formal que marcará el camino a la transición hacia la arquitectura moderna.⁵

El Automóvil Club Argentino y Yacimientos Petrolíferos Fiscales

El ACA, fundado en 1904 como club de *sportmen* a imagen de los clubes de élite ingleses, realizó en la década del veinte una importante reconversión interna a partir de la entrada en la Comisión Directiva de hombres del comercio y la industria vinculados al Centro de Importadores de Automóviles y Anexos, interesados en impulsar la difusión del automóvil fomentando la vialidad y el turismo, con el consecuente aumento en la venta de unidades y servicios asociados a las mismas.

Con este objetivo se impulsaron permanentes campañas institucionales de conscripción de nuevos socios entre la creciente clase media, las cuales permitieron un incremento exponencial de la masa societaria del club, consolidando al ACA en la década del treinta como el mayor club de automovilistas del país (Piglia, 2014).

YPF, la empresa de hidrocarburos nacional fundada en 1922, centró su acción durante la década del veinte en la consolidación de su posición en las áreas de extracción y producción, y a mediados de los 30 comenzó a concentrar sus esfuerzos en el área de comercialización, debiendo entonces competir con empresas multinacionales norteamericanas y holandesas ya firmemente instaladas en el país. Implementó entonces un plan de expansión con la construcción de estaciones de servicio propias o franquiciadas (Gorelik, 1987), acompañado por un programa controlado y sistematizado de identidad, buscando normalizar las representaciones de la empresa (De Ponti, 2012), y una intensa campaña promocional con lemas tales como “YPF hace Patria, YPF abre caminos”, con el objetivo de instalar la idea de una empresa moderna, eficiente y nacional. En este proceso de expansión, luego de un período de búsquedas contradictorias de modelos arquitectónicos, finalmente se decidió realizar en agosto de 1936 la convocatoria a un concurso nacional de anteproyectos de estaciones de servicio.

Hacia 1936, la presencia efectiva del ACA estaba centrada en la Capital argentina y la costa atlántica, con algunas casillas camineras sobre las rutas a Mar del Plata – por “el interior” y por “la costa”, futuras rutas 2 y 11– y Luján, con escasas posibilidades de crecimiento debido a la fuerte inversión requerida para acometer las obras necesarias en la construcción de una verdadera red de servicios nacional. Al mismo tiempo, YPF comenzaba a enfrentar los problemas de gestión particulares del tener que dedicar esfuerzo y recursos a la consolidación de una red de estaciones propias, con la consecuente distracción de su tarea productiva primordial al tener que crear una nueva organización administrativa y técnica que se ocupase de ello (Villafañe, 1942).

La colaboración entre la empresa y el club había comenzado a mediados de la década anterior, en forma de publicidad de YPF a cambio de su financiación de grandes premios de automovilismo y campañas de señalización de caminos, ambos realizados por el ACA, y la expedición de la nafta fiscal con descuento para los socios del club (Piglia, 2014). A partir de 1931 comenzó la promoción explícita de la empresa estatal desde la portada de la revista *Automovilismo* –órgano oficial de difusión de las actividades deportivas y sociales del club, de carácter mensual–, para finalmente a mediados de 1935 formalizar un convenio “de mutuo beneficio” –el cual entraría en vigor en agosto de 1936– por el cual el ACA vendería exclusivamente los productos de YPF. En diciembre de 1936 se perfeccionó dicho convenio, firmando un contrato por el que dicha venta exclusiva se realizaría a cambio de un crédito sin interés en forma de productos, para financiar la construcción de una amplia red de estaciones de servicio y sedes del club (Villafañe, 1942, p. 10). A partir de la firma de este convenio, el club comenzó a desarrollar una rápida e intensa actividad, comprando terrenos en capitales de provincia y junto a las principales rutas construidas por la Dirección Nacional de Vialidad, llamando a concurso el proyecto de los futuros edificios en junio de 1937. La propia revista del ACA, en su tarea divulgativa de las acciones emprendidas en relación con este acuerdo, comenzó a denominarlo “Plan ACA·YPF”, como se lo conoce desde entonces.

Los concursos de arquitectura

Primer concurso convocado por el ACA en 1929

En la década del treinta el mecanismo de concursos de arquitectura constituía un proceso de validación contrastado y arraigado entre instituciones y profesionales del país, aunque no exento de disputas. Para estos arquitectos, dada la propia tradición *Beaux Arts* en la que se habían formado, la mecánica del concurso estudiantil había formado parte de su proceso pedagógico, y constituía parte insoslayable del ejercicio profesional liberal como dispositivo de (posible) reconocimiento y consagración. Por



Figura 3. Portadas de la revista *Automovilismo*. Izquierda 148 (mayo-junio, 1931), la cual aparece por primera vez dedicada a YPF, motivo que sería una constante desde ese momento, con frases alusivas al carácter nacional de la misma y el consumo patriótico de sus productos. El pie de ilustración dice: "Usando exclusivamente NAFTA NACIONAL Y.P.F. hará que el funcionamiento de su automóvil sea perfecto. Sólo así experimentará el verdadero placer del turismo". Centro, 173 (diciembre, 1933), "Yacimiento Petrolífero Fiscal de Comodoro Rivadavia - Un pozo en el mar. HAGA PATRIA USE. NAFTA YPF". Derecha, 193 (noviembre, 1933), "En un claro de la selva salteña, obreros de Y.P.F. instalando bombas de vapor. HAGA PATRIA. USE NAFTA YPF".

su parte, la Sociedad Central de Arquitectos (SCA), desde su fundación en 1886, fue una fuerte impulsora del sistema, tanto entre sus asociados como ante organismos públicos y privados, cumpliendo una labor didáctica al ofrecer sus servicios de asesoría para la elaboración de bases de convocatoria y/o su cuerpo de jurados a quién lo solicitase, o negociando modificaciones sobre bases ya presentadas, a partir de su propio Reglamento de Concursos como herramienta de clarificación conceptual e instrumental.

La SCA promovía el sistema de concursos actuando corporativamente en defensa de los intereses de sus asociados, poniendo a consideración de las instituciones o empresas convocantes que su auspicio y difusión oficial garantizarían el apoyo de la propia matrícula y el contralor de la calidad de la propuesta ganadora. Desde el punto de vista de las organizaciones, el concurso les proveía una legitimización del propio proceso de selección de un proyecto, imprescindible en el caso de organismos estatales sometidos a criterios de transparencia pública, y necesitados de asegurar la calidad del resultado de una inversión de recursos públicos de magnitud ante

la ciudadanía. En el caso de organizaciones privadas, estas también se beneficiarían de la transparencia y eficiencia asociadas al proceso, convalidando no solo al proyecto ganador, sino fortaleciendo y dando visibilidad al propio organizador del mismo, lo cual permitiría utilizar al concurso como reclamo publicitario. No obstante, el sistema tenía defensores y detractores, tanto dentro como fuera del campo disciplinar, siendo visto como problemático e innecesario por las empresas y los funcionarios del Estado, acostumbrados a una larga tradición de contrataciones directas, más ejecutivas y plausibles de control sobre el resultado final (Cirvini, 2004). Por estos motivos, numerosos organismos públicos e instituciones privadas no llegaban a acuerdos con la SCA, al no aceptar algunos de los puntos de su Reglamento, convocando de todas maneras sus concursos sin el aval de esta Sociedad, lo cual acontecería con sendos concursos realizados por el ACA. No así con el de YPF, el cual si contó con su activa participación.

El ACA, en los años de la gran expansión societaria previamente mencionada, había recurrido por primera vez al sistema de

concursos para el proyecto de su nueva sede social. Ya en 1925, en Actas de la SCA, se menciona la posible convocatoria de un concurso por parte del ACA para el diseño de "un gran edificio", para lo cual la Sociedad le envía una nota ofreciendo su participación, junto a un ejemplar de su Reglamento de Concursos (Sociedad Central, septiembre 16 de 1925). En 1928 se reitera el ofrecimiento de cooperación "para la realización por concurso público de las obras arquitectónicas que proyectan", con "la intervención de la Sociedad en la redacción de sus bases y en el Jurado respectivo", adjuntando asimismo el Reglamento y la nómina actualizada de su Colegio de jurados (Sociedad Central, julio 20 de 1928; Correspondencia oficial). Luego de un variado intercambio de correspondencia al respecto, en marzo de 1929 el ACA presentó las Bases de un concurso de anteproyectos para su sede social, en la modalidad restringida —ya que solo podían participar arquitectos e ingenieros que fueran socios del Club—, sin consensuar con la SCA. De acuerdo a estas Bases, el jurado iba a estar compuesto por los miembros de la Comisión Directiva y la Comisión Revisora de Cuentas del ACA, a los que se invitó a sumarse, como técnicos en la materia, al Presidente de la SCA, al Presidente del Centro Nacional de Ingenieros, y al Decano de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales. Ante este hecho, dada la minoría de profesionales técnicos en la constitución del jurado, luego de "haber hecho todos los trámites para que desaparecieran esos inconvenientes", la SCA no se avino a auspiciar el Concurso, "por no encontrarse de acuerdo con el Reglamento de Concursos y carecer las bases de garantías necesarias para los concurrentes" (Sociedad Central, abril 17 de 1929). De todas maneras el Concurso se llevó adelante, resultando ganador el proyecto del arquitecto Alejo Luis Pazos, el cual finalmente no se construyó.

En septiembre de ese mismo año (1929) la SCA aprobó un nuevo Reglamento de Concursos, el cual introdujo la figura del Asesor, con el rol de Director del Concurso. Este nuevo Reglamento fue el que la SCA impulsó decididamente durante la siguiente década, abogando, entre otras cosas, por "asegurar la competencia

libre y leal de los concurrentes", y un fallo basado en las opiniones de técnicos (Schere, 2008, p. 160). Estos requisitos serían fuente de numerosas disputas entre la SCA y diversos promotores de concursos, que acabaron indefectiblemente con la no prestación de soporte ni auspicio de la Sociedad a los mismos, tal como sucedería con el siguiente concurso del ACA en 1937.

El Concurso nacional de 1936: las estaciones de servicio para YPF

En julio de 1936 la Dirección de YPF, previamente a la firma del convenio con el ACA, envió a la SCA las bases de un "Concurso de anteproyectos para la construcción de estaciones de servicio automovilístico". A partir de detectar en dichas bases ciertas divergencias con el Reglamento de Concursos vigente, ésta decidió conformar una comisión de profesionales para solicitar a la empresa la reforma de las mismas (Actas, 1936, Sesión 13°, julio 16), de la cual formaría parte el arquitecto Carlos Vilar, hermano menor de Antonio y coautor en algunos proyectos conjuntos. Esta Comisión medió con YPF (Actas, 1936, Sesión 14°, julio 23), llegando a consensuar la realización del llamado de acuerdo con el propio Reglamento de Concursos de la Sociedad, por lo cual ésta confirmó su participación en la conformación del jurado con un miembro de la institución (Actas, 1936, Sesión 18°, agosto 13), legitimando así la transparencia y profesionalidad del proceso con su prestigio institucional.

Las bases del concurso se libraron en agosto, abierto a la matrícula nacional de arquitectos e ingenieros. Las mismas establecían la presentación de proyectos a elección entre dos opciones de terreno (en esquina o entre medianeras), junto a un escueto programa funcional común a ambos terrenos, con no más de 60 m² cubiertos divididos en dos paquetes (oficina, espera, baños; y lavado de coches, vestuario y baños de personal), y una amplia playa de maniobras con tres surtidores, bomba de aire, fosa de engrase y elevador. Este programa incluía algunos requerimientos generales, entre los cuales destacan la solicitud de ubicación de una propaganda con el letrero



Figura 4. Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio de YPF. Primeros premios en las dos categorías, ambos para el ingeniero Ricardo Dillon. A la izquierda para terreno en esquina; y a la derecha terreno entre medianeras. *Revista de Arquitectura* (marzo, 1937), 195, p. 127 y 132.

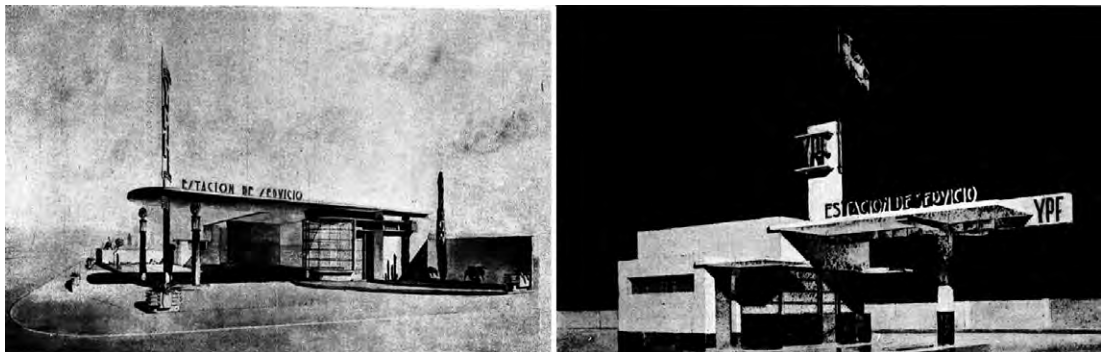


Figura 5. Segundos premios. A la izquierda terreno en esquina, arquitectos Alvarez, Weyland y Quiroz; a la derecha terreno entre medianeras, arquitectos Héctor Pujadas y Ernesto Schiffrin. *Revista de Arquitectura* (marzo, 1937), 195, p. 128 y 133.

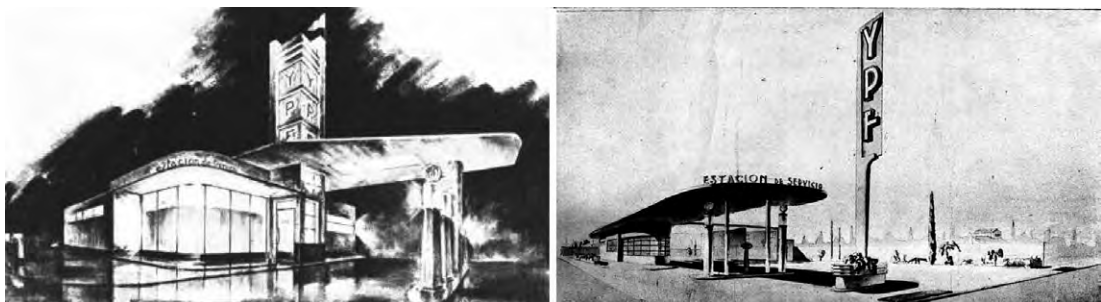


Figura 6. Tercer y quinto premios terreno en esquina. Izquierda, tercer premio, ingeniero Juan A. Valle y arquitecto E. Rodríguez Videla; a la derecha, quinto premio, arquitectos Alvarez, Weyland y Quiroz. *Revista de Arquitectura* (marzo, 1937), 195, p. 129 y 131.

de YPF, y una expresa indicación en relación al estilo, “librado al criterio del proyectista” (“Informaciones,” 1936, p. 409).

Al concurso se presentaron 43 propuestas (24 en esquina y 19 entre medianeras), entre las que se establecieron cinco y tres premios respectivamente. El jurado quedó integrado por tres técnicos de YPF y dos arquitectos de la SCA,⁶ el cual determinó ganador en ambas opciones a los proyectos del ingeniero Ricardo Dillón, por su “acertado concepto arquitectónico y una esmerada presentación”, centrándose la valoración del jurado en el “sentido práctico” de la ubicación de funciones, la “amplia visual” desde la oficina que “facilita la vigilancia de la playa, su movimiento y control de personal”, la independencia y acceso de baños para el público, y sobre todo, la amplitud y diversidad de maniobras simples que permite la playa y el sistema de movimientos propuesto. Este último criterio fue utilizado para marcar la diferencia respecto al resto de trabajos premiados (“inconvenientes en la circulación de coches”, “exceso de maniobras para llegar al lavado”, “playa reducida”, etc.) (“Concurso de anteproyectos,” 1937, p. 126-134 y 145). Curiosamente, a pesar de la importancia que toma en los diversos proyectos presentados la señalética solicitada con la marca YPF, en ningún momento el jurado manifiesto en sus “fundamentos del fallo” tomar en consideración este destacado elemento de identificación, centrandolo en aspectos funcionales sin entrar en consideraciones subjetivas.

Entre los proyectos premiados se puede observar cómo todos respondían a una estética alineada con códigos modernos –no necesariamente “racionalista” o “funcionalista”–, limpia, con columnas circulares de hormigón armado, cubiertas planas y grandes paños vidriados, además de aleros en voladizo de formas redondeadas cubriendo el sector de surtidores. No se aprecia en estos proyectos ninguna variante estilística regional, neocolonial o decó, como venía siendo habitual hasta el momento, lo cual habla de un cierto consenso del Jurado respecto al modo y el lenguaje con que el programa debía ser resuelto para la época, vale decir, respecto al “carácter” que debía tener un edificio con un programa industrial-comercial de ese tipo. Sin conocer

las discusiones que pudieron producirse entre los cinco miembros del mismo por la ausencia de actas, pero a partir de considerar las tipologías que para esos años la empresa venía construyendo en clave neocolonial o decó, puede inferirse el importante peso que debieron de tener en la decisión final los arquitectos René Karman y Ernesto Lagos en el dictamen del concurso.

El arquitecto Lagos, elegido por sorteo entre los miembros de la Sociedad profesional, era uno de los socios del estudio Sánchez, Lagos y De la Torre, reconocidos por su producción arquitectónica en clave moderna en edificios residenciales, especialmente como autores del edificio Kavanagh de Buenos Aires, inaugurado ese mismo año. Por su parte, es muy probable que ya en esos años Karman trabajara con sus alumnos ejercicios del tipo señalado en el libro de Pickering, como podemos constatar en las publicaciones de numerosos trabajos de alumnos suyos en la *Revista de Arquitectura*, basados en programas industriales de nuevo cuño, alejados ya de los temas “clásicos” con los que había iniciado su andadura pedagógica en la Escuela de Arquitectura. Podemos ver allí cómo trabajos de temática industrial, comercial o sanitaria resultaban resueltos en clave moderna (un diario, un banco hipotecario, un sanatorio en las sierras, una biblioteca pública), mientras otros de temática religiosa, militar o doméstica continuaban siendo abordados con estilos clásicos o neocolonial (un Seminario diocesano, una iglesia de peregrinación, un hospital militar, un club hípico) (*Revista de Arquitectura*, 1933, números. 145 a 156).

El Concurso restringido de 1937: las estaciones de servicio para el ACA

A pesar de que el concurso de YPF fue rápidamente fallado en septiembre, no se llevó a cabo ninguno de los proyectos ganadores. En el estado presente de nuestra investigación no se ha podido comprobar qué ocurrió, pero se puede suponer que a consecuencia del convenio firmado con el ACA se decidió suspender la implementación de estas estaciones, dejando en manos del Club la decisión sobre el diseño de las futuras

estaciones de servicio.⁷ Éste realizó un llamado a concurso privado de anteproyectos en junio de 1937, en la modalidad “restringido por invitación” entre profesionales socios de la entidad, el cual no contó con el auspicio de la SCA por no avenirse el ACA a adoptar su Reglamento de Concursos,⁸ que implicaba necesariamente el llamado a concurso abierto a todos los profesionales del país y la conformación de un jurado con asistencia de la SCA. Finalmente, el Jurado quedó conformado con miembros de la Comisión Directiva del ACA, algunos de ellos ingenieros, en ausencia total de arquitectos y representantes de la SCA.⁹ Vemos que se reproduce así lo acontecido años antes con el anterior concurso de 1929, aunque en este caso el ACA ya no invita a participar a la SCA, sino que simplemente desoye sus reclamos. Surge entonces la cuestión de cuál sería la motivación de la institución para realizar la contratación del proyecto mediante este procedimiento. La importancia que había alcanzado entonces el ACA, sumado a la experiencia de su anterior concurso –sin mayores consecuencias negativas por no haber contado con el auspicio de la sociedad profesional–, parecen haber permitido al club evitar las consecuencias del impredecible resultado que podría acarrear un concurso abierto arbitrado por un jurado profesional, tal como solicitaba la SCA. De todas maneras, la convocatoria demuestra que el club valoraba el sistema concursal, aunque bajo sus condiciones, las cuales le permitían un estricto control sobre el resultado a partir de una selección previa de los participantes invitados, y un jurado constituido por su propia Comisión Directiva. Se puede entender entonces que más allá de la “transparencia” –no estrictamente necesaria al no tratarse de un organismo público como en el caso de YPF– debieron prevalecer otras consideraciones para el llamado a concurso, como el asegurarse la eficiencia y calidad del resultado ante la magnitud de los recursos implicados, así como la posibilidad de utilizar las imágenes del mismo como reclamo publicitario de autovalidación institucional, en una clara búsqueda de un resultado ejemplarizante como manifestación de su creciente importancia y visibilidad. Por

esos años, y apoyado en la amplia labor desplegada en pro de la vialidad nacional desde los años 20 –previamente a la existencia de la DNV–, el club se sentía parte fundante de una obra de civilización para el bien de la nación, con un marcado carácter patriótico, permanentemente autoproclamado a través de discursos y notas institucionales en los medios de difusión de la época (Piglia, 2009).¹⁰

Las bases del concurso establecían la presentación de propuestas para tres tipologías diferentes: una estación de servicio urbana, con un programa funcional similar al del concurso anterior de YPF pero que lo duplicaba en superficie y servicios; una estación de servicio con local para la filial provincial del club, garaje y vivienda de personal, la cual sería construida en capitales de provincia; y una estación de servicio caminera, con un programa que incluía habitaciones para vivienda de dos personas, a construir sobre las rutas. Entre las consideraciones explicitadas por el Jurado para ponderar su dictamen se mencionan “su monumentalidad, su fácil individualización, distribución de dependencias (...), facilidad de movimiento de los coches, (...) así como la apreciación en conjunto”, habiendo resultado elegido por unanimidad el proyecto presentado por Antonio U. Vilar por la “superioridad de su trabajo”¹¹ (“Entra en su fase definitiva,” 1937, s.p).

El perfil de los profesionales invitados por el ACA a participar de su concurso ya prefigura una cierta idea del tipo de diseño buscado desde el Club, dada la trayectoria de todos ellos, reconocidos en el campo de la “arquitectura moderna”. Los proyectos del primer y segundo premio dados a conocer en la revista *Automovilismo* confirman esta presunción, con propuestas funcionales, resueltas con un lenguaje claro, de volúmenes prismáticos simples con superficies poco articuladas; grandes cajas murarias, opacas, contrapuestas a paños vidriados, y ausencia casi total de elementos decorativos; propuestas despojadas de referencias estilísticas previas, de carácter discreto y autocontenido, en clave moderna.¹²



Figura 7: Revista *Automovilismo* (julio, 1937), 212. [Portada]. Fotografía de un muelle de YPF en Comodoro Rivadavia, y páginas centrales dedicadas al resultado del Concurso de anteproyectos, con imágenes del primer y segundo premios, bajo el título “Entra en su fase definitiva el Plan ACA YPF”.

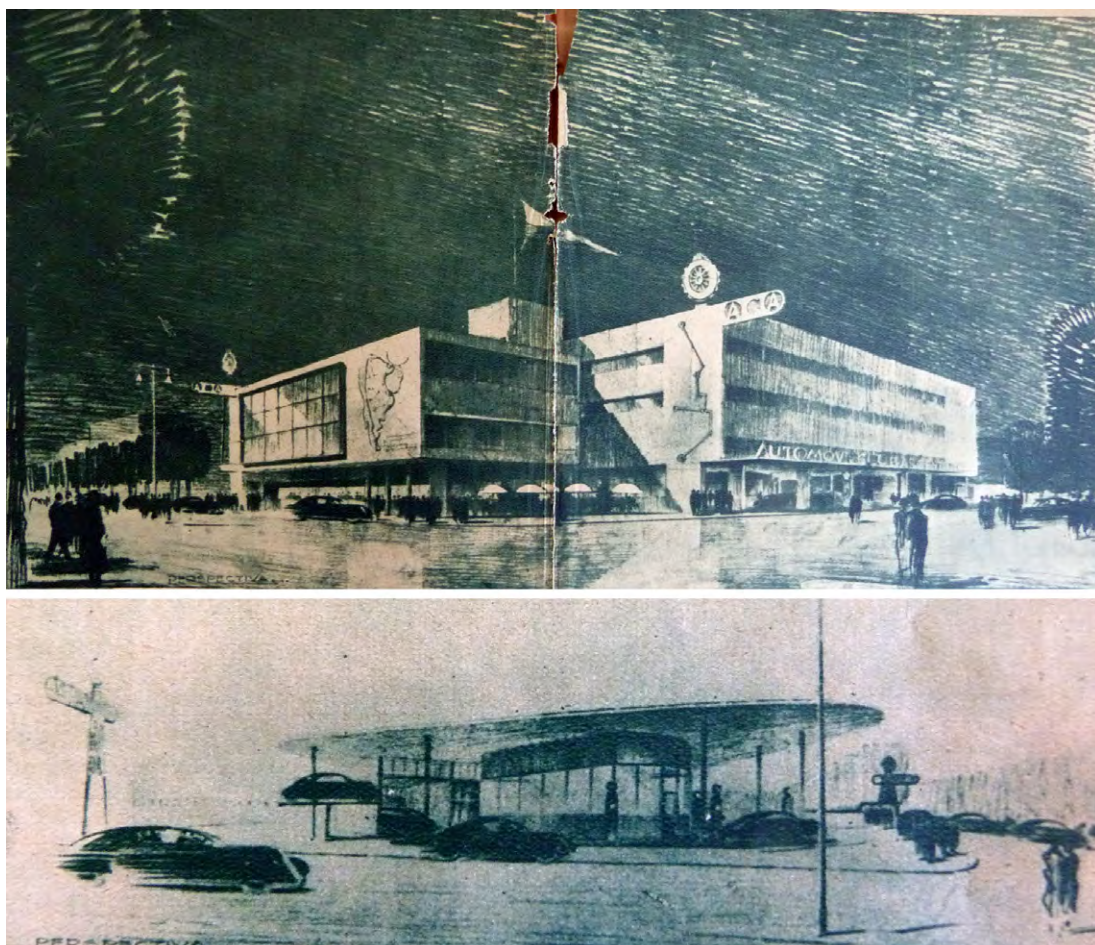


Figura 8. Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio del ACA. Primer premio: ing-arq. Antonio U. Vilar. Arriba: estación con sede filial para capitales provinciales. Abajo: estación de servicio urbana. *Automovilismo* (julio, 1937) 212, s.p.

Es interesante observar cómo las tipologías resueltas por Vilar y su equipo responden perfectamente a los considerandos del jurado del concurso de YPF de 1936 –el cual había salido publicado en la *Revista de Arquitectura* en marzo de 1937, tres meses antes del Concurso del ACA–, otorgando especial importancia al esquema funcional, la amplitud y claridad de uso de la playa de maniobras, y las visuales de control. A estos esquemas programáticos se agregó la parte social de la filial y el estacionamiento, los cuales adquirirán –en función de su volumen y la propia resolución del proyecto– un notable protagonismo en las estaciones con sede provincial, la más importante y “monumental” de las tipologías a concurso. Vilar organizó el “partido” compositivo de los edificios partiendo de formas estereométricas simples y planos puros –sin molduras, ni obra decorativa de ningún tipo, con la sola interrupción compositiva del vacío de los huecos de fenestación–, incluyendo la cobertura de las islas de surtidores que quedan expuestos en primer plano, garantizando una percepción clara de los paquetes funcionales correspondientes a cada volumen. Especial importancia cobra la resolución del paquete programático del garaje, pieza fundamental en la composición por sus propias dimensiones, el cual Vilar resolvió a partir de vigas cantilever que le permitieron despejar completamente la planta baja, creando una caja con fenestraciones altas corridas que acentúan su horizontalidad, al tiempo que la separaba del suelo sobre una malla de pilares exentos, generando un espacio vacío y oscuro sobre el que la caja pura y blanca pareciera flotar. Este espacio solo compositivamente “vacío” albergaba todo el programa relacionado con la prestación de servicios al automóvil, mientras las islas de surtidores quedaban francamente expuestas en la esquina para facilitar la circulación entrando por una calle y saliendo por la otra.¹³ El otro volumen que destacaba limpiamente, de menores dimensiones y con una mayor superficie vidriada corresponde a la parte social del programa, albergando salones para socios, dos viviendas para los encargados, y

una sala en la planta baja para información turística. Ambos volúmenes se articulaban a partir de una cesura en la composición, que permite percibirlos como cajas independientes –a lo cual contribuye su diferente altura–, aun conformando un edificio de clara lectura unitaria.

Esta capacidad expresiva del proyecto ganador, de un cierto objetivismo abstracto inspirado en el racionalismo alemán de la primera postguerra, conseguiría comunicar y conectar con un público lego a partir de su reducción de significantes a unos pocos elementos reconocibles, producto de “una rigurosa depuración de los elementos constitutivos a su mínimo funcional” (Scarone, 1972, p. 33-34), en los cuales se haría hincapié reiteradamente desde la propia institución, utilizando la propia expresión de esta arquitectura moderna como aparato de propaganda. Este lenguaje de “nueva objetividad” blanca, de un claro sentido retórico alejado de los postulados revolucionarios que podía representar en el momento de su surgimiento en Europa, adquirió en nuestro país el rango de demostración visible de progreso y modernidad, el cual en rigor solo se estaba produciendo de forma parcial (Liernur, 2004). Con sus volumetrías simples y despojadas, la nueva retórica moderna funcional-maquinista cuajó rápidamente en un cierto público de la época, expresamente referida a un programa dirigido a amantes y usuarios de la mecánica automovilística, autoproclamada vanguardia de modernidad y progreso, tal como lo sostenía reiteradamente el Club a través de los artículos de su revista, en la cual desde los años 20 se iba construyendo una tríada virtuosa “caminos-automóvil-turismo” asociada a “progreso”. Esta asociación de ideas programáticas, que en los años 20 no había hallado el reconocimiento ni la complicidad que el ACA buscaba en los sucesivos gobiernos, encontró a partir de la creación de la DNV y el gobierno del Gral. Justo un adecuado marco de entendimiento y mutua cooperación, en la cual se entrelazaron los objetivos del Estado y las instituciones, y los propios actores de las mismas (Piglia, 2009).¹⁴

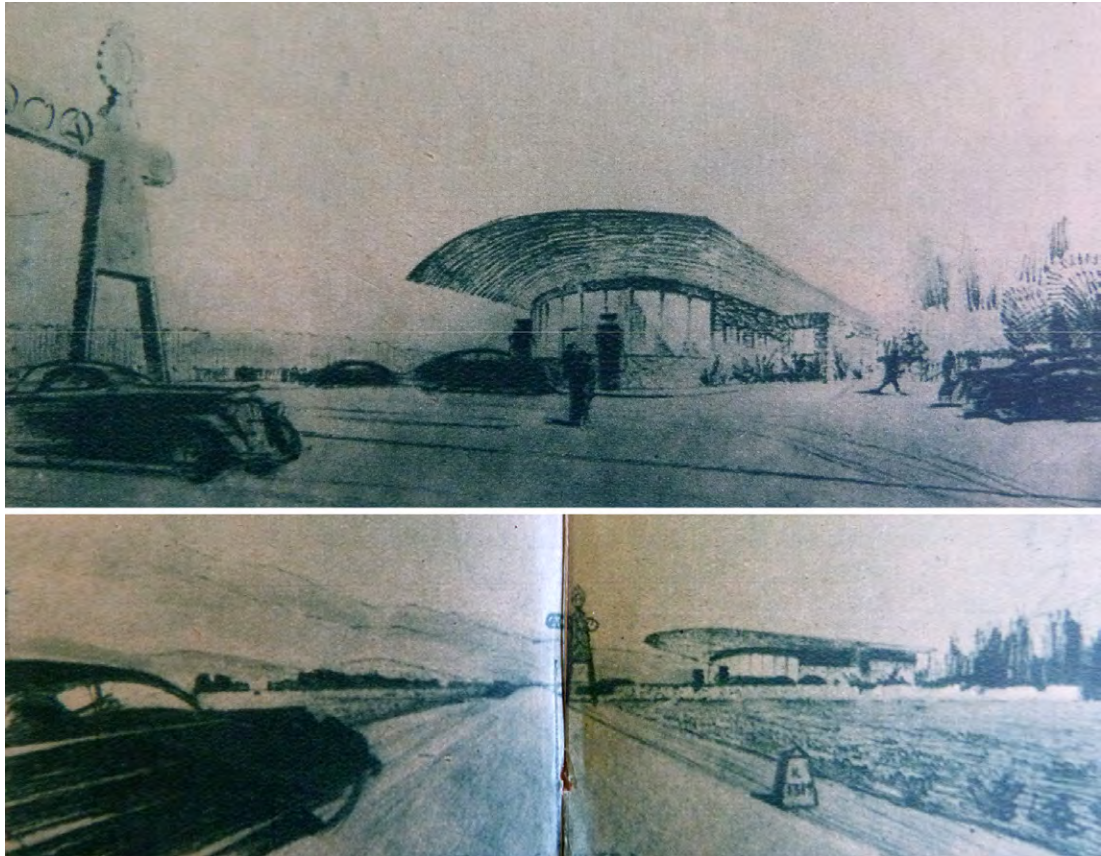


Figura 9. Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio del ACA. Primer premio, a la izquierda ingeniero arquitecto Antonio U. Vilar. Arriba, estación caminera. Abajo, la misma estación vista por un automovilista desde el camino. *Automovilismo* (julio, 1937), 212, s.p.

A la claridad expresiva de su resolución, Vilar sumó la preocupación por la identificación institucional, buscando que los diversos edificios contemplados en el Plan fueran fácilmente reconocibles y transmitieran un “concepto de unidad”, considerando desde un principio expresamente “la conveniencia de que todos los edificios respondieran a un cierto carácter, o tuvieran una identificación que los hiciera fácilmente reconocibles; detalle que en realidad vendría a ser un apreciable valor arquitectónico de esa obra de conjunto” (Vilar, 1943, p. 7). Como hemos visto, la preocupación por el carácter a transmitir por el edificio era central en la concepción proyectual de la época, y así lo expresa el propio autor. Vilar, sin llegar a mencionar cuál es el carácter del que pretende dotar su arquitectura, en el

edificio con sede provincial y garaje consigue con su proyecto transmitir tanto la fuerza y la potencia de una cierta monumentalidad funcional (propiciada por el voluminoso programa del garaje), así como la originalidad (en relación a la resolución de programas similares de la época), y su particular carácter como manifestación de la naturaleza y destino del edificio (evidenciados en la playa de maniobras y los surtidores cubiertos), características descritas por Quatremère en su definición fundacional. Asimismo, el edificio trasunta ciertas cualidades intangibles, como una moderada vitalidad conjugada con una serenidad y dignidad propias de la importante institución que busca representar, así como una idea de eficiencia y racionalidad asociadas al progreso técnico y la innovación encarnadas

por el automóvil. Por su parte, la propuesta de estaciones carreteras, con sus formas curvas y gran superficie vidriada, transmite una mayor idea de movilidad y dinamismo propios de la ruta, mientras el “muñeco” consigue llamar la atención indicando un punto amable de sosiego y reparo para el viajante.

El expreso diseño de una serie de “atributos” característicos resultó clave para facilitar esta lectura unitaria señalada por Vilar, a partir de una señalética figurativa en forma de “muñeco”, el cual representaba una persona a la vera del camino, teniendo por cabeza la insignia del Club –hasta ese momento, único elemento icónico de identidad–, y un brazo extendido con las siglas ACA. Con igual finalidad propuso, como detalle simbólico y único elemento ornamental en las fachadas, un plano de la República Argentina de 6 metros de altura con las principales rutas del país, aplicado sobre el frente murario de los edificios con sede filial. Estos elementos fueron grafiados en cada uno de los croquis presentados al concurso, mostrando cómo incluso a la distancia, en medio de una carretera, se podía llegar a reconocer la presencia de una estación del ACA, transmitiendo seguridad al conductor, vigilando, jalonando e iluminando el camino “como un faro de puerto” (Vilar, 1943, p. 7).

Por su parte, el proyecto presentado por el arquitecto Jaime Roca, que obtuvo el segundo premio, presentaba en su resolución del edificio con sede provincial y garaje un planteo estético y volumétrico de menor claridad que el de Vilar. Presidido por una torre de base cuadrangular que dominaba la composición –la cual remite instintivamente a ciertos elementos de la arquitectura neocolonial, aunque ya despojada de todo elemento decorativo–, transmite un mayor carácter monumental, con una fuerte carga representativa difícilmente asociable al programa funcional de la estación. El resto del proyecto combina grandes paños vidriados en el sector de ventas en planta baja, ventanas corridas horizontales en una planta alta (probablemente en el salón para socios) de estética moderna, y otra fenestración más doméstica en las plantas superiores

(probablemente correspondientes a las dos viviendas para encargados). El sector de carga de combustible cuenta con su marquesina correspondiente, resuelta con un limpio plano de hormigón acabado en forma redondeada. No queda claro, a partir del croquis que se ha podido obtener de su presentación al concurso, dónde se había ubicado el paquete programático correspondiente al garaje, de tanta magnitud y protagonismo en el caso del proyecto premiado de Vilar. El planteo general, si bien responde a una búsqueda monumentalidad, resulta un tanto fragmentado y confuso.

Más acertada resulta en cuanto a claridad compositiva y lenguaje –a nuestro entender– la propuesta para las estaciones camineras, en hormigón, acero y vidrio, con gran protagonismo, en este caso, de la señalética y la marquesina de surtidores, con una identificación que no dejaría lugar a dudas respecto a las partes del programa y de la función del propio edificio en la velocidad del paso por carretera, retrotrayéndonos, en su lenguaje, a la estación del arquitecto Hans Borkowsky en Kassel –presentada años antes por Hitchcock y revistas especializadas del medio (ver fig. 2)–, con su resolución expresionista con grandes paños de vidrio curvo. En este caso, el protagonismo de la composición lo tenía la señalética con la marca institucional, en una línea similar a los desarrollos norteamericanos de la época, estando este mismo sistema identificativo ausente en la propuesta para la estación con sede provincial y garaje. A falta de conocer las Actas del jurado con su dictamen –la información difundida a través del órgano del club solo pondera las bondades del primer premio, adjuntando las imágenes del segundo sin ahondar en detalles críticos (“Entra en su fase definitiva,” 1937)–, creemos que estos edificios presentados por Roca, si bien correctos y seguramente muy bien resueltos dada la trayectoria de su autor, a ojos del jurado pueden haber carecido de una correcta transmisión al público de esa idea de unidad que prevalece en la presentación de Vilar.

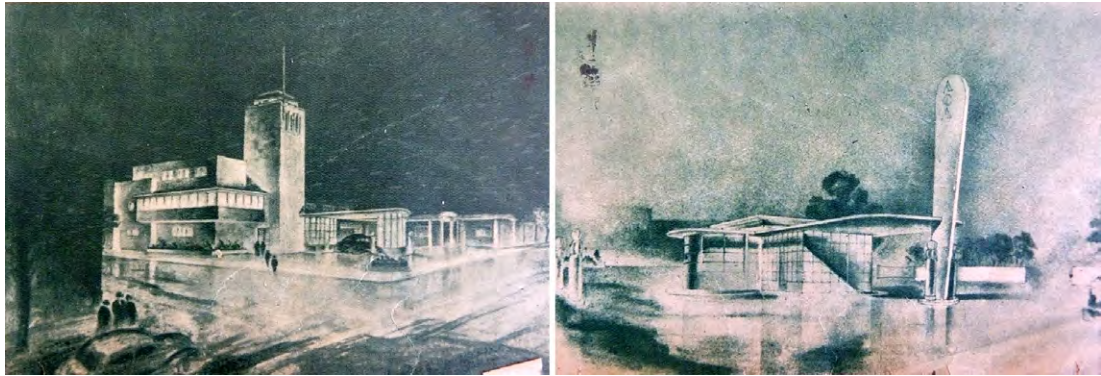


Figura 10. Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio del ACA. Segundo premio, arquitecto Jaime Roca. A la izquierda, estación con sede filial para capitales provinciales. A la derecha, estación caminera. *Automovilismo* (julio, 1937), 212, s.p.

La instalación de un lenguaje identitario

El corto período transcurrido entre la publicación de los resultados del primer concurso y la convocatoria del segundo, permite inferir que el concurso de YPF de 1936 sirvió de referente insoslayable para los participantes del segundo. La unidad lingüística en clave “moderna” que presentaban todos los trabajos premiados en el concurso de YPF, deja vislumbrar un cierto acuerdo del jurado respecto al tipo de resolución y carácter que el nuevo programa requería, el cual se correspondería con las ideas y trayectoria profesional de los proyectistas seleccionados para el concurso del ACA.

En esta concordancia entre los profesionales –arquitectos e ingenieros–, nos interesa ahora reconocer cómo en el pensamiento y la discusión acerca del abordaje que correspondería al nuevo programa, se contaba con antecedentes internacionales a partir del material que venía siendo publicado en diversas revistas extranjeras especializadas de la época, las cuales podían ser consultadas por los miembros de la SCA en su biblioteca ya que formaban parte de su acervo.

La publicación de obras y proyectos de los nuevos programas arquitectónicos eran recurrentes en *The Architectural Record* –revista norteamericana de arquitectura y diseño–, la cual en sus ediciones de junio de 1930, diciembre de 1931, agosto 1933,

marzo y noviembre 1934, y octubre 1935, incorporaba fotografías y planos de diversas estaciones de servicio, incluyendo en el número de diciembre de 1931 el edificio de la Standard Oil en Cleveland proyectado por Clauss & Daub, posteriormente tomado por Hitchcock y Johnson como caso ejemplificador del *Box style*. Este caso iba acompañado de un breve texto que destacaba la estandarización del modelo, “el primero de una cadena, del cual se construirán entre 100 y 200 unidades cada año” (“A standardized filling station unit,” 1931, p. 458). Por su parte, *Moderne Bauformen* publicó en 1934 tres ejemplos de estaciones en Alemania, acompañadas otra vez por la estación en Cleveland.

El antecedente más importante lo podemos encontrar en el número de *The Architectural Record* de junio de 1930, el cual incluye un largo artículo monográfico dedicado a estaciones de servicio, realizado por el arquitecto danés radicado en Estados Unidos Knud Lönberg-Holm, con el asesoramiento de los departamentos técnicos de diversas empresas petroleras. El mismo, centrado en las cuestiones técnicas del diseño de estaciones, y sin llegar a tratar en profundidad la cuestión morfológica, dejaba sentada una posición que parece haber sido compartida por los profesionales ganadores de los concursos analizados. Dicho artículo iniciaba criticando la cruda competición que se había entablado en los Estados Unidos de América entre las

estaciones de servicio por llamar la atención de los consumidores, haciendo del propio edificio un reclamo y llevando a un “conflicto de intereses entre el comercio y la comunidad”. Luego de enumerar diversas derivas en la resolución de estaciones de esos años –como las presentadas previamente en la fig. 1– consideraba que en ese tipo de edificios se habían escondido los equipos mecánicos para obtener “uniformidad plástica” y “no ofender”, algo considerado de dudoso valor, ya que estos “han perdido su carácter individual, al no permitírseles ser lo que son”. A pesar de no mencionar el autor específicamente la problemática del “carácter”, esta noción sobre la necesidad de expresar un edificio “lo que debe ser” remite directamente a las discusiones sobre el mismo propias de la época, entroncando con las nociones de función-forma y la debida “honestidad moral” de la arquitectura moderna.

A modo de cierre del tema, el autor brindaba su visión, centrada en la “claridad de lectura” que todo edificio debería tener basado en sus funciones básicas, tanto una escuela como una fábrica o una estación de servicio, abogando por una “unidad plástica fruto de un programa claramente formulado y un uso racional de los materiales, la forma y el color” (Lönberg-Holm, 1930, p. 564). Esta propuesta ideológica de corte funcionalista, basada en la razón dirigida a fines, venía complementada con fotografías de estaciones consideradas racionales, las cuales “no pretenden ser más que estaciones de servicio”, “más allá de cualquier superficial *styling* arquitectónico”, considerando la clara visualización de la “isla con bombas de gasolina” el verdadero escaparate del programa, demostrativo de su función, y “correcto en cualquier entorno” (Lönberg-Holm, 1930, p. 570-571). Asimismo, el autor subraya la necesaria claridad en la resolución y apariencia de las estaciones, para garantizar su eficiencia y fácil mantenimiento, ahondando posteriormente en cuestiones técnicas que abarcan desde la ubicación de los tanques de gasolina, a la iluminación o el tamaño de las tipografías de los carteles indicadores para poder ser visualizados correctamente a la distancia. Analizando los

resultados de ambos concursos, así como las bases de la convocatoria de 1936, podemos intuir que líneas de pensamiento proyectual como las de este autor fueron compartidas por parte de los participantes y los jurados, ya que los proyectos premiados presentaban similares preocupaciones técnicas, y un cierto consenso en los criterios morfológicos para el planteo de la imagen de las estaciones.

A partir de estos concursos, y el posterior desarrollo del Plan ACA-YPF con el diseño de estaciones realizado por Vilar y su equipo, este lenguaje abstracto, moderno, “objetivo”, con una impronta técnico-funcional muy cara al mundo automotor, conseguiría instalarse en el imaginario del camino y el turismo nacional, modélico y modelizador en relación al disfrute del tiempo ocioso y la idea de consolidación de la unidad nacional por la vía del conocimiento del interior. Factores determinantes de este éxito serán la repetitividad del tipo caminero amojonando el país a lo largo y a lo ancho, y la pregnancia figurativa del “muñeco” acompañando a los viajeros, transmitiendo esa idea de unidad buscada desde el propio proyecto. El éxito del Plan resultó decisivo en la construcción de identidad y marca de ambas instituciones, asociadas desde entonces a una idea de progreso y reconocimiento (conquista) de un territorio aún por explorar, como valor patriótico continuamente exaltado desde los medios discursivos de la época, ayudando a la consolidación territorial de un país en crecimiento ya entonces excesivamente concentrado en torno al puerto. La arquitectura despojada de Vilar –carente de significantes explícitos apriorísticos, al menos en nuestro país, como apuntábamos previamente– permitió cargarla de significado a la medida de las necesidades de la institución, apuntalando su construcción de identidad, ayudando en forma decisiva a la consolidación del ACA como club de automovilistas de referencia por los siguientes setenta años. Asimismo, como apuntan Gorelik y Ballent, actuaron en el interior del país como “comandos didácticos de vanguardia, con la explícita vocación de generalizar en el país un imaginario de progreso urbano” (2001, p. 161).

Reflexiones finales

La línea argumental expuesta hasta aquí nos permite reafirmar la estrecha relación existente entre ambos concursos, con una continuidad en las búsquedas morfológicas y funcionales aun entre los diferentes autores de los proyectos, la cual estaría hablando de un cierto consenso disciplinar en cuanto al modo de abordaje y resolución de este nuevo programa funcional surgido al calor de la difusión del automóvil, luego de más de dos décadas de derivas morfológicas en torno al mismo. Dicho esto sin ignorar que, en realidad, esta cierta unidad de criterio vendría dada por el especial filtro que significa la selección realizada por un jurado entre los proyectos presentados –en el caso del concurso de YPF–, y por la propia elección de los participantes –en el caso del concurso del ACA–, sin saber a ciencia cierta quién eligió a los profesionales invitados a participar, pero que por sus trayectorias hasta ese momento presentaban un perfil coherente en clave “moderna”. A partir de estos concursos, y la posterior materialización del Plan ACA-YPF con las tipologías de clara impronta moderna desarrolladas por Antonio Vilar y su equipo, estas contribuyeron decisivamente en la instalación de este lenguaje arquitectónico como sistema morfológico de referencia asociado al imaginario del automóvil, unido a una idea de progreso y eficiencia muy caro al mundo mecánico y burgués de la época, mientras para otros contenidos programáticos ese mismo público seguía enfocado en la exigencia de modelos académicos de mayor tradición, con una representatividad ya instalada y contrastada socialmente. Mientras, la discusión sobre el carácter parecía irse solventando en base a una discriminación estilística basada en los programas funcionales, constituyéndose poco a poco “el moderno” como un estilo más a aplicar en función de los requerimientos programáticos para una gran mayoría de los profesionales, vaciado ya de todo contenido.

A la luz de la apertura del presente abordaje, y tomando en consideración la falta de conocimiento de las propuestas correspondientes a los cuartos y quinto premio del concurso del ACA de 1937, se abriría una línea de investigación posible a partir de

buscar en los archivos que pudieran quedar del ingente trabajo de Prebisch y del estudio Sánchez, Lagos y De la Torre, para intentar recuperar sus proyectos presentados al mismo, y así, con sus propuestas a la vista, poder profundizar en el análisis respecto a este último concurso y sus resultados. Se considera de particular interés poder llegar a indagar en la presentación del estudio del arquitecto Ernesto Lagos, dada la amplia composición de lugar respecto al tema y su resolución que este debía de manejar por su participación en el Jurado que analizó las 43 propuestas del concurso de YPF del año anterior.

Agradecimientos

A Sebastián Malecki por sus comentarios y dedicación, y a los pares evaluadores, que con sus observaciones me han permitido profundizar en la línea de estudio que vengo trabajando.

Notas

¹ Este texto presenta un avance de investigación en el desarrollo de la tesis *La obra de Antonio U. Vilar para el Plan ACA-YPF (1936-1943): arquitectura, territorio, y representación institucional*, en el marco del programa de Doctorado en Arquitectura de la Universidad Nacional de Córdoba.

² En el presente artículo se utiliza el vocablo “moderno/a” para referirse a la arquitectura o el diseño, se hace conceptualmente en sentido amplio, con las precauciones y valoración crítica que lo trabaja Liernur (2004) al abordar la definición “Moderna (arquitectura)”, en relación con las variables y matices que adquirió en nuestro país, distante de cómo podría ser utilizada e interpretada en los medios europeos, e incluso distante de la noción “Movimiento Moderno”.

³ El concepto “imaginario” es tomando en el sentido trabajado por Bronislaw Baczko para el cual “los imaginarios sociales son referencias específicas en el vasto sistema simbólico que produce toda colectividad y a través del cual ella se percibe, se divide y elabora sus finalidades”, partiendo de la

consideración de que “el mismo adjetivo [social] designa la inserción de la actividad imaginante individual en un fenómeno colectivo. (...) A través de estos imaginarios sociales, una colectividad designa su identidad elaborando una representación de sí misma” (Baczko, 1991, p. 27-28).

⁴ Para una discusión amplia de la evolución del concepto de carácter en Francia y su influencia en el proceso de conformación del corpus disciplinar en la Argentina, así como la búsqueda de un “carácter nacional”, remitimos al artículo de Claudia Schmidt (1993). Asimismo, Schmidt (1995) ha estudiado la recepción y difusión de los tratados canónicos de arquitectura en el ámbito local, en “Mirada y recepción de las principales teorías y libros de imágenes”.

⁵ Tanto Liernur (2004) como Gorelik (1996) considerarán al Neocolonial como momento de transición de la arquitectura académica local a la arquitectura moderna. Aliata señala como el Neocolonial “contiene en sí ciertas preocupaciones que son derivaciones directas de la evolución de la teoría académica”, preocupada como fin último “por la ‘generación de carácter’ nacional de cada pueblo” (2013, p. 127).

⁶ El Jurado quedó conformado de la siguiente manera: en representación de YPF: ing. Ricardo Silveira (Presidente), capitán Alfredo Constante (Subgerente comercial), e ing. Eduardo Saubidet Bilbao (Jefe del Departamento Técnico); en representación de la SCA: arq. Ernesto Lagos (seleccionado por sorteo); en representación de los concursantes: arq. René Karman (“Concurso de anteproyectos,” 1937).

⁷ Sin embargo, y aun existiendo el convenio con el ACA, YPF continuó inaugurando estaciones con su propia marca, sin adoptar las tipologías ganadoras de su concurso, tal como se puede ver en la propia revista del ACA, *Automovilismo*, donde en el número de mayo de 1938 se anunciaba desde la portada una nueva estación de YPF en Olivos; en julio de 1938, otra en Bánfield; y en julio de 1939, otra en Goya, Corrientes. Estas estaciones no respondían al canon lingüístico consagrado en el Concurso de 1936, siguiendo lineamientos neocoloniales en el caso de Olivos y Goya, y un cierto “estilo moderno” en el caso de Bánfield (*Automovilismo*, 1938-1939).

⁸ En Acta de reunión de la Comisión Directiva de la SCA del 29 de abril de 1937 se deja constancia que el arquitecto R.C. De Lucía comenta haber asistido a una Asamblea del ACA, y que a la vista de que la institución había convocado previamente concursos de importancia realizados de forma irregular, tomó

la palabra para “inducir al Club a realizar Concursos de acuerdo al Reglamento de la SCA y bajo su dirección”. El presidente del Club solicitó entonces la remisión de documentos ilustrativos al respecto. En Actas subsiguientes no hay más menciones a este tema, por lo que damos por descontado que habiendo sido enviada la documentación solicitada debe de haber sido desestimada por el ACA, a la vista de la convocatoria finalmente realizada, fuera de los parámetros del Reglamento de la SCA. (Actas, 1937, Sesión 4^o, abril 29).

⁹ Comisión Especial que actuó como Jurado: Gral. Camilo Idoate (presidente del ACA), Carlos P. Anesi (vicepresidente 1^o), Horacio A. Pozzo (secretario), Arnaldo Massone (tesorero), ing. Eduardo L. Edo (prosecretario y presidente de la Comisión Técnica), y el ing. Daniel Iribarne (miembro de la Comisión Directiva) (“Entra en su fase definitiva,” 1937).

¹⁰ En este sentido, la revista *Automovilismo* se constituyó en pieza central del aparato de propaganda del club, en cuyas notas, número a número, se exaltaba este papel fundante, construyendo la figura de una institución patriótica y pionera en torno a la triada “camino-automóvil-turismo”, asociada a su vez al concepto de “progreso”. Esta construcción no era ajena a la que por esos mismos años realizaba YPF –mucho tiempo antes de la firma del referido convenio entre ambas–, y a la que propulsaban los gobiernos de restauración conservadora nacidos del golpe de estado de 1930 y el “fraude patriótico”, necesitados de validación y valoración ciudadana.

¹¹ Los otros participantes invitados, en orden de premiación, fueron: 2^o premio, Jaime Roca; 3^o premio ex-aequo, Sánchez, Lagos y De la Torre, y J. Rodríguez Etcheto; 5^o premio: Alberto Prebisch. En la fuente consultada no hay comentarios valorativos del resto de propuestas participantes. No se ha podido obtener del ACA Actas oficiales del trabajo del jurado en dicho concurso, por lo que se ha apelado a lo publicado en la revista del Club al dar a conocer los resultados del mismo. *Automovilismo*, (julio, 1937), 212.

¹² No se ha podido obtener documentación del tercero al quinto premio, dada la inaccesibilidad al archivo del ACA. Tanto las imágenes del primer y segundo premio, como los breves considerandos del Jurado para emitir su dictamen, constan en la revista *Automovilismo*, 212 ya citada.

¹³ El lote que se da a los concursantes para proyectar la estación con sede provincial y garaje

correspondía a un solar ya adquirido por el ACA en un punto estratégico de la ciudad de Córdoba, en el cruce de dos importantes avenidas, Gral. Paz y Humberto Primo, las cuales permitían atravesar la ciudad de sur a norte y de este a oeste.

¹⁴ Retomamos aquí las consideraciones de Baczko en cuanto al imaginario social como “una de las fuerzas reguladoras de la vida colectiva, (...) una pieza efectiva y eficaz del dispositivo de control de la vida colectiva, y en especial del ejercicio del poder. (...) En el corazón mismo del imaginario social, en particular con el advenimiento y desarrollo del Estado, se encuentra el problema del poder legítimo, (...) de las representaciones fundadoras de la legitimidad” (Baczko, 1991, p. 28). Conscientemente, o no, estas operaciones que venimos estudiando por parte de YPF, el ACA, y la DNV, constituyen piezas centrales en la construcción de ese imaginario social para validar un poder ilegítimo –en este caso–, buscando introducir valores que permitan modelar conductas colectivas, a partir de formar un campo donde se articulan imágenes, ideas y acciones en base a la experiencia y los deseos, aspiraciones e intereses de los agentes sociales (Baczko, 1991).

Referencias

- A standardized filling station unit. (1931). *The Architectural Record*, 70 (6), 458.
- Actas de sesiones de la Comisión Directiva de la Sociedad Central de Arquitectos (1936). Actas de los días 16 de julio, 23 de julio, 30 de julio, y 13 de agosto. Buenos Aires.
- Actas de sesiones de la Comisión Directiva de la Sociedad Central de Arquitectos (1937). Acta del día 29 de abril. Buenos Aires.
- Aliata, F. (2013). *Estrategias proyectuales: los géneros del proyecto moderno*. Buenos Aires: Nobuko.
- Alvarez Prozorovich, F. (1991). *El sueño moderno en Buenos Aires (1930-1949)*. Tesis doctoral en Arquitectura, no publicada. Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, Barcelona, España. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/93412?locale-attribute=es>
- Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*, Tercera serie (27), 107-137. Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/bihaar/n27/n27a04.pdf>
- Ballent, A. (2008). Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *Historia, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 15 (3), 827-847. Recuperado de <http://www.scielo.br/pdf/hcsm/v15n3/13.pdf>
- Ballent, A. & Gorelik, A. (2001). País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis. En A. Cattaruzza, (Dir. de tomo), *Nueva Historia Argentina* (Vol. VII), Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943) (pp. 141-200). Buenos Aires: Sudamericana.
- Baczko, B. (1991). *Los imaginarios sociales. Memorias y esperanzas colectivas*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Bullrich, F. (1963). *Arquitectura argentina contemporánea*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Concurso de anteproyectos para estaciones de servicio de YPF (marzo, 1937). *Revista de Arquitectura*, 195, 126-134 y 145.
- Correspondencia oficial (mayo, 1929). *Revista de Arquitectura*, 101, 322-323.
- Curtis, N. (2011). *The Secrets of Architectural Composition*. New York: Dover Publications Inc. Reedición del original: *Architectural Composition*, Cleveland: J.H.Hansen, 1923.
- De Ponti, J. (Dir.) et alt. (2012). *Diseño, identidad y sentido: objetos y signos de YPF 1920-1940*. La Plata: Dicere.
- Entra en su fase definitiva el Plan ACA-YPF. (julio, 1937). *Automovilismo*, 212, s.p.
- Feal, N. (2014). *Antonio Vilar*. Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.
- Gorelik, A. (1987). La arquitectura de YPF, 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años 30. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo*, 25, pp. 178-201. Recuperado de: http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/anales/Anales_25.pdf
- Gorelik, A. (1996). La arquitectura moderna argentina condensada: Antonio Ubaldo Vilar, 1887-1966. *Cuadernos de Historia*, 7, 43-91. Recuperado de http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/cuadernos/Cuaderno_Historia_07.pdf
- Gorelik, A. (2001). Antonio Vilar. Peregrinazioni del moderno: Antonio Vilar e la rete di stazioni di servizio in Argentina, 1938-1943. *Casabella*, 695, 696, 64-73.
- Gutiérrez, R. & Ortiz, F. (nov-dic., 1972). La arquitectura en la Argentina: 1930-1970. *Hogar y Arquitectura*, 103, 17-86.
- Hitchcock, H. R. & Johnson, P. (1984). *El Estilo Internacional: Arquitectura desde 1922*. Murcia: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos. Edición original: *The International Style: Architecture since 1922*, W.W. Norton & Co. Inc., 1932.
- Informaciones: Concurso de proyectos para estaciones de servicio de YPF (agosto, 1936). *Revista de Arquitectura*, 188, 409.
- Jakle & Sculle (1994). *The gas station in America. Creating the North American landscape*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Liernur, J.F. (marzo, 1986). El discreto encanto de nuestra arquitectura, 1930-1960. *Summa*, 223, 60-79.

- Liernur, J.F. (2004). Moderna, Arquitectura. En J.F. Liernur y F. Aliata (Comps.), *Diccionario de Arquitectura en la Argentina: estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades* (vol. I-n, pp. 141-157) Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.
- Lohof, B. (1974). The service station in America: the evolution of a vernacular form. En T. Schlereth, (Comp.) (1999), *Material Culture Studies in America, 1876-1976* (p. 251-258). Lanham: Altamira Press.
- Lönberg-Holm, K. (junio, 1930). Technical news and research: The gasoline filling and service station. *The Architecture Record*, 67 (6), 561-584.
- Ortiz, F. (1977). Los argentinos y la arquitectura, 1929-1977. *Nuestra Arquitectura*, 500, 21-30.
- Pickering, E. (1941). *Architectural Design*. New York: John Wiley & Sons. Edición original: 1933.
- Piglia, M. (2009). *Automóviles, Turismo y carreteras como problemas públicos: los clubes de automovilistas y la configuración de las políticas turísticas y viales en la Argentina (1918-1943)*. Tesis doctoral en Historia, no publicada, bajo la dirección de Anahí Ballent. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Buenos Aires, Argentina. Recuperada de: <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/1390>
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores.
- Quatremère de Quincy, A. (2007). *Diccionario de Arquitectura: voces teóricas*. (Traducción de Fernando Aliata y Claudia Schmidt). Buenos Aires: Nobuko.
- Scarone, M. (1970). *Antonio U. Vilar*, Buenos Aires: FADU-UBA-IAA.
- Schere, R. (2008). *Concursos 1826-2006*. Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos.
- Schmidt, C. (1993). El carácter arquitectónico y la ruptura de la tradición clásica: un recorrido posible de la noción de carácter en la arquitectura argentina, Buenos Aires 1820-1940, *Seminario de Crítica*, 35. Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0035.pdf>.
- Schmidt, C. (1995). Mirada y recepción de las principales teorías y libros de imágenes. Algunos aspectos acerca de la tratadística de arquitectura en la Argentina (1820-1920). *Seminarios de Crítica*, 58. Recuperado de <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0058.pdf>.
- Sociedad Central de Arquitectos: extracto de las Actas de la CD, 2ª sesión de la CD septiembre 16 de 1925, *Revista de Arquitectura*, 59, 409.
- Sociedad Central de Arquitectos: extracto de las Actas de la CD, 19ª sesión de la CD julio 20 de 1928 (octubre, 1928). *Revista de Arquitectura*, 94, 479.
- Sociedad Central de Arquitectos: extracto de las Actas de la CD, 1ª sesión de la CD abril 17 de 1929 (junio, 1929). *Revista de Arquitectura*, 102, 379.
- Vilar, A. (enero, 1943). El ACA al servicio del país. *Nuestra arquitectura*, 162, 3-11.
- Villafañe, B. (1942). Las relaciones entre YPF y el Automóvil Club Argentino. Un convenio al servicio del país en plena lucha por la emancipación nacional. *Boletín de Informaciones Petroleras*, 220. Recuperado de https://www.academia.edu/5602366/Las_relaciones_entre_YPF_y_el_Automóvil_Club_Argentino_de_Benjamín_Villafañe_Chaves
- Witzel, K. M. (1992). *The American gas station: history & folklore of the gas station in american car culture*. Osceola: Motorbooks International Publishers.

Imaginarios pueblerinos

Las gasolineras del cardenismo en México

Village imaginaries

The gas stations of the Cardenist period in Mexico

Catherine Rose Ettinger

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, México

Abstract

This article deals with the topic of gasoline and service stations in Mexico with particular attention given to the period after the expropriation of oil in 1936, when Petróleos Mexicanos (Pemex) was charged with regulating the industry. Through the revision of archival documents, plans and historical photographs, the author identifies the evolution of the gas station as well as a shift at the end of the 1930s with the opening of the Panamerican Highway between Laredo, Texas and Mexico City and the popularity of automobile travel that resulted in an expansion of services offered. Of particular interest to the author is the question of formal expression which, it is argued, is derived from the proposal of the President Lázaro Cárdenas of a Mexican architecture associated with the image of the typical picturesque Mexican town which was manifest in works he promoted in his native state of Michoacán through public architecture and his own houses.

Resumen

Este artículo aborda el tema de las gasolineras o estaciones de servicio en México con particular atención al periodo posterior a la expropiación petrolera de 1936, cuando Petróleos Mexicanos (Pemex) se convirtió en el organismo que regulaba el sector. A partir de la revisión de documentación de archivo, planos y fotografía histórica, se reconoce la evolución de la tipología, así como un giro a finales de los años treinta en relación con la apertura de la Carretera Panamericana en su primer tramo de Laredo a la Ciudad de México y el auge del turismo en automóvil que dio como resultado una ampliación en los servicios que ofrecían estos establecimientos. De particular interés en el presente texto es la cuestión formal que, se argumenta, se deriva de la propuesta del presidente Lázaro Cárdenas de una arquitectura mexicana vinculada al imaginario del poblado típico y se manifiesta en obra pública y en sus casas en su natal Michoacán.

Key words

architectural history - Mexico - service station - gas station - automobile culture

Palabras clave

historia de la arquitectura - México - estación de servicio - gasolinera - cultura de automovilismo

Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo (UMSNH). Facultad de Arquitectura. Arquitecta (UMSNH). Doctora en Arquitectura (UNAM), Profesora-Investigadora Titular.

crettingerm@gmail.com

Recibido el 15 de mayo de 2018

26 de octubre de 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

Introducción

El expendio de gasolina es una tipología poco historizada en América Latina y generalmente su diseño ha quedado en el anonimato. Su ubicuidad lo hace invisible como parte del medio ambiente construido y la estandarización presente en la actualidad poco o nada tiene que ver con las primeras décadas de su existencia en que el carácter aún era una inquietud central al quehacer del arquitecto. Ante la necesidad de dotar a los expendios de combustible de esa cualidad, los primeros diseñadores recurrieron a diversas alusiones a otros géneros –particularmente a la arquitectura doméstica– en un intento por definir un nuevo tipo de edificio. La función de comunicar –ya fuera modernidad, pertenencia a una región, la asociación con una marca u otra cosa– dio lugar a las más diversas exploraciones formales. Este tema ha recibido una importante atención entre historiadores y geógrafos en Estados Unidos, donde el proceso se vinculaba a las grandes empresas petroleras y la cultura del automóvil en ese país. En México, que recibió a importantes flujos de motoristas del norte con la apertura de la Carretera Panamericana en 1936, apenas se ha comenzado a indagar el tema en un momento en que quedan pocos vestigios de las primeras décadas del proceso de exploración formal y de soluciones espaciales para el establecimiento de modelos para la construcción de expendios de combustible y estaciones de servicio.

En sus inicios el diseño de las gasolineras era tema de la iniciativa privada. Cada compañía dedicada a la distribución y venta de combustible marcaba lineamientos de diseño, y dentro de ellos, cada concesionario o propietario de gasolinera decidía el diseño de su estación, generalmente a través de un especialista, ya fuera ingeniero civil o arquitecto. Surgieron diseñadores especializados en el tema que idearon distintas soluciones espaciales y formales para sus clientes. En este escenario interesa caracterizar, para el caso de México, el proceso de introducción de la gasolinera en su calidad de arquitectura a través de la identificación de soluciones típicas de los años veinte y treinta. Una segunda indagación

tiene que ver con los efectos que tendría sobre el diseño de las gasolineras en México, la nacionalización del petróleo el 18 de marzo de 1938, con antecedentes en la Ley de la Expropiación de 1936 y la creación de Petróleos Mexicanos (Petromex y después Pemex) en 1934. El periodo de Lázaro Cárdenas como presidente de México (1934-1940) fue uno de grandes impulsos nacionalistas en proyectos de equipamiento cultural y de turismo y, en ese contexto surge la inquietud por entender cómo se insertaba el diseño de la estación de servicio en esas políticas.

El presente texto aborda, a partir de limitadas fuentes, las primeras décadas de las gasolineras en México. Como antecedente al tema central que versa sobre el periodo después de la expropiación cuando interviene el Estado, se traza la historia de las primeras gasolineras del país. Con mayor detenimiento se abordan las estaciones de servicio construidas primordialmente como paradores turísticos después de la expropiación petrolera. A manera de conclusión se reflexiona sobre la relación entre las políticas culturales del cardenismo, en particular la instrumentación de una estética asociada a la arquitectura pueblerina de Michoacán, evidente en los diseños promovidos por Pemex. Se propone entender a las estaciones de servicio como infraestructura turística, gestada con atención no solo a las necesidades funcionales de quienes viajaban en auto, sino también al imaginario romántico de México que resultaba atractivo para el extranjero. Se trata de reconocer, siguiendo el planteamiento de Katya Mandoki (2007), la propuesta estética que hizo el Estado –personificado en el general Cárdenas– para esta arquitectura.

Revisión de la literatura

El interés en el estudio de la gasolinera en Estados Unidos se vincula con la mirada hacia lo cotidiano y la arquitectura popular en Estados Unidos en la década de los 1970. El tema recibió ímpetu con la publicación de *Aprendiendo de Las Vegas* (Robert Venturi, Denise Scott Brown & Stephen Izenour, 1972)

que incluyó sugerentes fotografías de la arquitectura ordinaria y de la popular. Los cambios en las rutas carreteras y el abandono de la Ruta 66 –la carretera más transitada en Estados Unidos para cruzar el país en el auge del motorismo– motivó una preocupación entre académicos por documentar el paisaje efímero de la carretera. Un ensayo fotográfico (Margolies, 1977) llamó a la nostalgia por los establecimientos de *fast food*, las gasolineras y los hoteles de la carretera, y otro trabajo más académico comenzó a historiar los alojamientos de las primeras décadas del automovilismo (Belasco, 1979). Adicionalmente, Liebs (1985) proporcionó una revisión amplia de la arquitectura de las carreteras incluyendo no sólo los tipos mencionados, sino también los supermercados, los auto-cines y otros edificios comunes a las calles principales de las ciudades estadounidenses. En la década de los 90 surgieron diversos estudios que conjugaban las perspectivas disciplinares de la historia y de la geografía en el estudio de los moteles (Jakle, Sculle & Rogers, 1996), los restaurantes de comida rápida (Jakle & Sculle, 1999) y las gasolineras (Jakle & Sculle, 1994) y, en la década siguiente, una historia amplia de la cultura del automóvil y de las carreteras (Jakle & Sculle, 2008). Un trabajo más técnico sobre los métodos para surtir de combustible a los autos en las primeras décadas del siglo XX da algunas pistas sobre el desarrollo de las estaciones (Melaina, 2007). En publicaciones recientes destaca el interés por la ubicación, la morfología y el diseño de gasolineras como objetos patrimoniales (Macpherson y de Socio, 2013; Jones, Moore & Mace, 2016).

Para el caso de América Latina, y México en particular, se han encontrado pocas publicaciones sobre la temática. En México se han estudiado las carreteras, pero no arquitectura de las estaciones de servicio (Bess, 2017). Donde más se ha trabajado es en Argentina, tal vez por tratarse del país latinoamericano con mayor número de automóviles en las primeras décadas del siglo XX. En todo caso en ese país se han generado trabajos articulados entre sí sobre el tema de las carreteras (Ballent, 2005), el fenómeno

de automovilismo (Giucci, 2007) y el rol que jugaron los clubes de automovilismo en gestionar ante el Estado mejoras en vías y la promoción turística (Piglia, 2008 y 2014).

Para el trabajo que se tiene a la mano ha sido de particular relevancia la revisión de Adrián Gorelik (1987) de la arquitectura producida por Yacimientos Petrolíferos Fiscales, empresa de estado en Argentina que entre 1934 y 1943 realizó una arquitectura moderna, pero con “una preocupación notable por las cuestiones de la identidad” (Gorelik, 1987, p. 180). Atendiendo el tema del peronismo Gorelik plantea una cuestión que va más allá de la realidad argentina: la revisión de las arquitecturas nacionalistas con la finalidad de cuestionar su caracterización como bloques homogéneos y poder indagar las articulaciones entre la modernidad y la identidad de una manera más precisa (Gorelik, 1987, p. 186). Identifica dentro del periodo de 1934 a 1944 tres momentos distintos: el primero (1934-1936) en donde impera desde el estado una propuesta de lenguajes modernos en un esfuerzo que el autor considera didáctico; el segundo (1937-1940) de una intensa búsqueda lingüística en las estaciones con la implementación del *art déco*, una propuesta náutica francesa, la moderna internacional y algunos pintoresquismos; el tercer periodo (1941-1943) atestigüa la aparición de una propuesta pintoresquista al estilo californiano. El trabajo de Gorelik es relevante no sólo por ser de los pocos estudios que aborda el tema de las estaciones de servicio sino porque, además de reconocer el papel del Estado en la gestación de una estética para ellas, hace el trabajo fino de desmenuzar las distintas aproximaciones a su diseño en un lapso relativamente corto rompiendo, tal como lo propuso, con la idea de un bloque homogéneo.

Sobra decir que poco tiene que ver el proceso latinoamericano de automovilismo con la experiencia estadounidense. No obstante, para el caso de México, la cercanía con los Estados Unidos y las comunicaciones por carretera entre los dos países motivó viajes internacionales y una importante presencia de motoristas extranjeros en las principales

arterias del país. Esto, a su vez, influyó en el tipo de equipamientos turísticos que se construían; cabe mencionar que muchos negocios de alojamiento y de servicios para el automóvil fueron atendidos por extranjeros sensibles a lo que sus clientes buscaban en su experiencia en México. En particular, la apertura de la Carretera Panamericana en su primer tramo de Laredo a la Ciudad de México en 1936, aunada a la promoción turística realizada en los años siguientes, motivó el surgimiento de infraestructura edilicia a lo largo de esta vía para atender primordialmente a turistas extranjeros (Ettinger, 2017). De igual manera el creciente uso del auto en áreas urbanas fue factor en la aparición de estaciones de servicio en ciudades en todo el territorio nacional.

El tema que nos ocupa se ubica en la intersección entre dos grandes tópicos de la historiografía de la arquitectura mexicana del siglo XX: la arquitectura promovida por el Estado y la expresión de lo nacional en la arquitectura. La literatura relacionada con el primer tema es sumamente amplia; para los fines del presente texto basta notar que la literatura privilegia aquella arquitectura vinculada a las prioridades del periodo de la Posrevolución como los géneros de educación, salud y vivienda (de Anda, 1990; Burian, 1998). Adicionalmente esta historiografía se concentra en el centro de país, enfocado sobre todo a la Ciudad de México. Las estaciones de servicio poco han llamado la atención; se aduce que hay tres razones. En primer lugar, porque se ubican entre lo privado y lo estatal. Eran concesiones a privados, pero, a partir de la formación de Pemex estaban sujetas a lineamientos de imagen de la misma empresa. Por otra parte, aunque había gasolineras en los centros urbanos, las estaciones de servicio desarrolladas por Pemex para atender las necesidades de turistas se encontraban generalmente fuera de las ciudades, a pie de la carretera. Por último, la destrucción de la cual han sido objeto estos edificios deja pocos vestigios de las construcciones originales que pudieran despertar el interés del historiador de la arquitectura.

Discusiones en torno al estilo más apropiado para representar la mexicanidad dominaron las décadas después de la Revolución; la pugna entre los ponentes de las famosas pláticas organizadas en 1933 por la Sociedad de Arquitectos Mexicanos revela distintas visiones sobre la naturaleza de una arquitectura mexicana y también sobre el estilo Neocolonial, el Neo-indigenismo y el Funcionalismo. Se ha generado una literatura relevante sobre estas manifestaciones, pero con atención primordial a la arquitectura oficial de los años veinte (de Anda, 1990) y las grandes casonas californianas de las décadas posteriores (Fierro, 1998). La arquitectura para el turismo, a pesar de participar de esta inquietud —aunque sea con la finalidad de presentación del país al extranjero— poco aparece en estas revisiones. El presente trabajo se ubica en el cruce de estos dos grandes temas de la arquitectura mexicana de las primeras décadas del siglo XX.

Las fuentes

La fuente principal para el estudio de la historia de las estaciones de servicio mexicanas son los documentos del Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos (AHPM), pero con un limitante importante. Solo está catalogado y abierto para uso de investigadores hasta el año de 1938. Este acervo contiene documentos relevantes para comprender la relación entre Pemex y los concesionarios, el interés de establecer Petromex¹ como marca identificable y las inquietudes de los vendedores de gasolina en el país. Adicionalmente, contiene planos para varias gasolineras que ayudan a esclarecer su carácter arquitectónico. El Archivo General de la Nación tiene dos colecciones de fotografías (Enrique Díaz y los Hermanos Mayo) con imágenes de gasolineras que datan de las décadas de 1930 y 1940. Estos fotógrafos fueron contratados por propietarios para la realización de estas imágenes y, aunque nos proveen con materiales de gran calidad y utilidad para comprender los esquemas de distribución y lenguajes típicamente empleados en las estaciones, hay que reconocer el sesgo

de contener materiales promocionales y casi exclusivamente ejemplos urbanos.

Para conocer la situación fuera de las grandes ciudades se recurrió a revistas, tarjetas postales y guías de turismo. En el primer rubro, se consultó la revista *Caminos de México* y *Pemex Travel Bulletin*; ambos contienen imágenes y anuncios sobre las estaciones de servicio de la carretera que aclararon no solo su naturaleza sino también sus relaciones con otros elementos de infraestructura turística como los restaurantes y alojamientos.

Las décadas de estudio corresponden al auge de la producción y colección de tarjetas postales. Aunque había empresas dedicadas a la elaboración de tarjetas, las innovaciones técnicas –particularmente la aparición de las tarjetas *Real Photo*– permitían que prácticamente cualquier persona con cámara pudiera reproducir imágenes en ese formato. Esto llevó a que los propietarios de negocios dedicados al turismo procuraran hacer sus propias tarjetas, obsequiándolas o vendiéndolas como una manera de promover sus negocios.

El uso de la tarjeta postal como evidencia historiográfica presenta retos. En primer lugar, es común que carezca de fecha. El investigador puede guiarse por el matasellos o por la técnica empleada en su fabricación, pero eso no permite fechar con certeza la fotografía. Por otra parte, son difíciles de contextualizar como lo hace uno con un documento histórico. Las intenciones del fotógrafo no son siempre discernibles ni el contexto social en que se produjeron las imágenes. Sin embargo, por tratarse de imágenes producidas para el turismo –nacional e internacional– revelan no solo lo que el productor local consideraba representativo de su región o de México, sino también lo que al visitante le interesaba, y esto se vinculaba con la manera en que quería, a su regreso, caracterizar su experiencia. El visitante extranjero buscaría mostrar imágenes que enfatizaran lo exótico y exaltarán aspectos de belleza tropical. Las tarjetas tenían una doble función de presentar a México al turista y de representar la misma mexicanidad; cuando el

tema era de arquitectura contenían además un doble discurso –uno de la imagen misma (la selección, el encuadre, el contexto, etc.) y otro de la arquitectura en su calidad de mensaje, pues la obra arquitectónica, particularmente en el caso de la arquitectura posrevolucionaria, también tenía una función de representar a México.

Otra fuente de información la constituyen las guías de turismo. A partir de la apertura de la Carretera Panamericana algunos productores comenzaron a publicar guías dirigidas a quienes viajaban en automóvil. Así, Philip Terry (1947), quien había publicado numerosas ediciones de su guía desde principios del siglo XX, escribió una nueva versión dirigida específicamente a motoristas; de igual forma, Frances Toor (1938) publicó una edición especial de su guía para quienes viajaban en auto. Tom Power (1940), propietario de un café y tienda de recuerdos en Sabinas, Hidalgo, editó una guía a la carretera con información detallada sobre carreteras, gasolineras y otros servicios enfocados a motoristas. Y por parte de México hay que mencionar las guías de Pemex (*Pemex Travel Club*, 193?) y de la Asociación Mexicana de Automovilismo (Scully & Scully, 1933). Estos documentos, además de hacer la recomendación de algunas estaciones de servicio, también incluyen fotografías que ayudan a entender su morfología. Estos materiales, básicamente gráficos, ayudan a entrever no sólo la materialidad de las estaciones de servicio, sino también su función de comunicar al turista un mensaje sobre México.

Una fuente común a la construcción de la historia de la arquitectura reciente la constituyen los mismos edificios; a través de la observación y del registro se convierten en documentos para su propia historia. Las gasolineras, a diferencia de algunos otros géneros edilicios, poco se han conservado. Ante los avances en la tecnología y los requerimientos técnicos y frente también a una evolución en las necesidades de motoristas, fueron renovadas o demolidas y reemplazadas por nuevas estructuras; en el proceso se borró el vestigio de una etapa en la transformación

del territorio y de las ciudades con la aparición del automóvil a principios del siglo XX.

Las fuentes encontradas permiten una primera aproximación a este tema, sabiendo que algunas áreas están sobre representadas en los materiales –como es el caso de los poblados sobre la Carretera Panamericana y la misma Ciudad de México–. También se reconoce que aún falta aclarar los mecanismos activos en la relación entre Pemex como paraestatal y los concesionarios en lo que atañe al diseño. Con estas limitaciones, se puede sin embargo bosquejar la evolución del género con atención a patrones de distribución y el aspecto formal de las construcciones.

Antecedentes: la gasolinera antes de la creación de Pemex

En México, antes de la nacionalización del petróleo, varias empresas extranjeras controlaban la distribución de combustible en el país. Royal Dutch Shell y Standard Oil crearon los subsidiarios Águila² y Huasteca Petroleum³

respectivamente que se consolidaron como los distribuidores más importantes en el país. Las fuentes muestran los primeros expendios de combustible como sencillos locales comerciales de venta de lubricantes con una bomba para gasolina y, generalmente, otra para aire sobre la vereda peatonal (banqueta en México). En ocasiones se relacionaban con tiendas generales de alimentación o ferreterías. En la mayoría de los ejemplos se observa una marquesina para cubrir la vereda entre el local comercial y las bombas de gasolina. Esta cubierta servía además como elemento de identificación del negocio, pintado del color y con el logotipo que representaba a la empresa. El tema de la identificación de la marca a través de una imagen en los expendios y vehículos, así como a través del uso de uniformes del personal empleado era central en estos negocios que buscaban transmitir una idea de orden y limpieza.⁴ En los años veinte y treinta, también era común la presencia de un medallón integrado a la bomba de gasolina con el logotipo de la empresa. (Figura 1)



Figura 1. Gasolinera Petromex en 1935. Fotografía Enrique Portilla. Archivo Histórico de Pemex (AHPM), Fondo Expropiación, caja 2725, exp. 72097.

En algunas ocasiones se modificaban las veredas o se creaban bahías para que el auto no se quedara en el carril de tránsito mientras se abastecía. Por ejemplo, un proyecto firmado por Monasterio y Calderón realizado para una estación de la empresa Águila en 1928 muestra la modificación de veredas para crear una bahía separada de la avenida con camellones

con jardines (canteros) (AHPM, caja 4526, exp. 105383). Este proyecto se realizaría en la ciudad de México en la avenida Juárez a pocos metros de la avenida Reforma. Es probable que las adecuaciones mencionadas eran necesarias por los importantes flujos vehiculares en estas calles. (Figura 2)

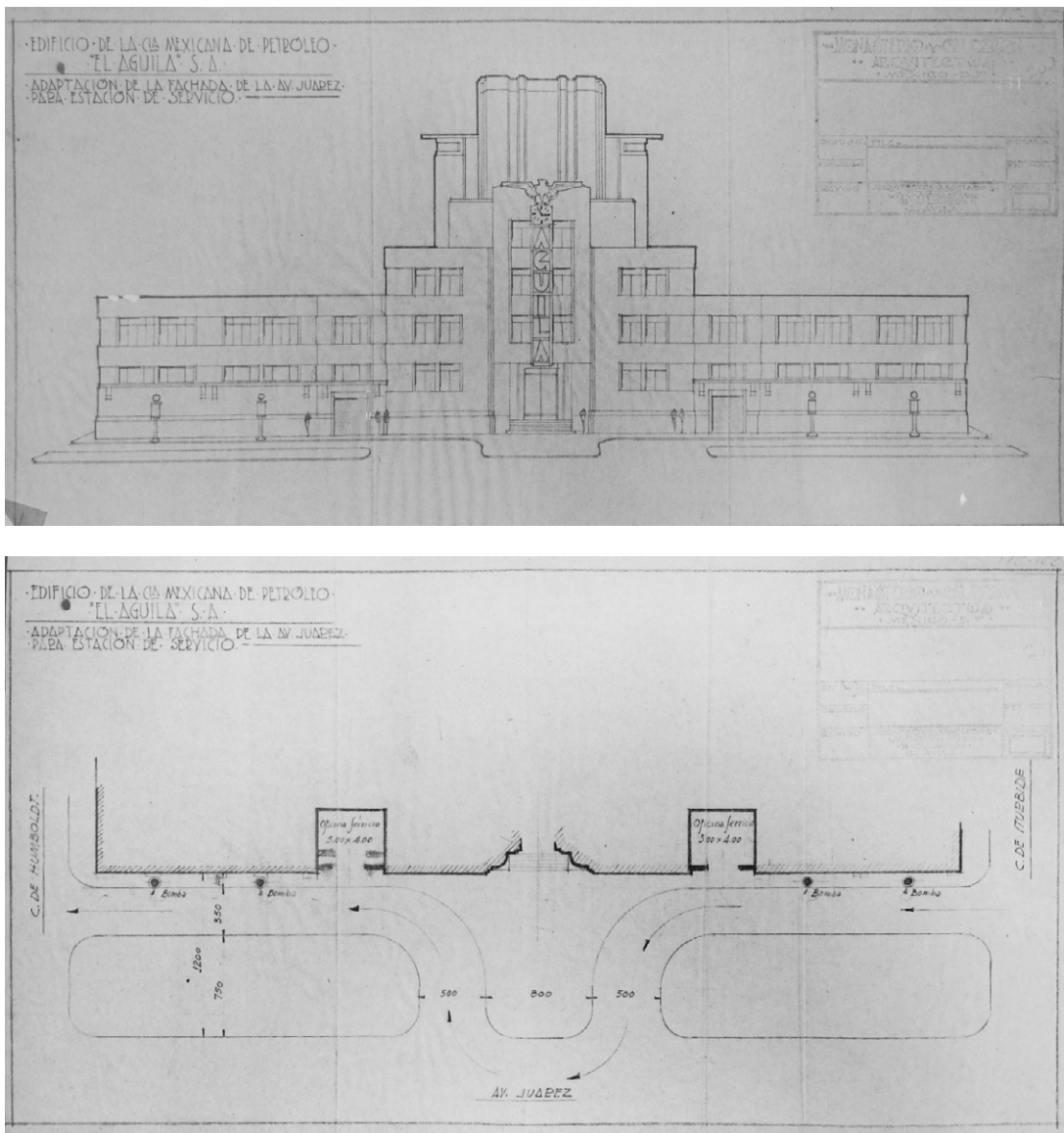


Figura 2. Proyecto para modificación de veredas o banquetas para establecer un expendio de gasolina en la avenida Juárez en la Ciudad de México. AHPM, Fondo Expropiación, caja 4525, exp. 105383.



Figura. 3. Gasolinera en la colonia del Valle. Fotografía Enrique Díaz. AGN. Material Gráfico y Audiovisual, Colecciones Fotográficas. Colección Enrique Díaz, caja 35, exp. 21.

Desde los años veinte aparece ya el desarrollo de la gasolinera como edificio; durante los primeros años se adoptaban diversos patrones de distribución, lo que podría ser evidencia de un proceso de experimentación. Algunas de las primeras gasolineras construidas como edificios independientes son casetas que aparecen como islas con circulación perimetral. Se colocaban las bombas (de gasolina y aire) en la vereda perimetral mientras la estructura central se usaba para oficina o bodega de lubricantes. Generalmente de planta cuadrada u octagonal y abierta en varios de sus lados, este pequeño edificio contendría dos o más bombas protegidas por volados de concreto. Tal es el caso de la estación que se ubicaba en la colonia del Valle en la Ciudad de México. (Figura 3)

Entre 1927 y 1928 la revista *Cemento* (1927, pp. 16-17; 1928: p. 31) publicó fotografías de gasolineras de concreto. Una lámina con imágenes de cinco gasolineras diseñadas por José Gómez Echevarría⁵ muestra soluciones diversas como parte de este proceso de exploración del tema. (Figura 4) La selección hecha por la revista buscaba enfatizar el uso de

cemento como parte de la línea editorial de la publicación. Al centro del montaje fotográfico, está una caseta de planta ochavada con una cubierta de concreto con superficie volada por todos los lados de la pequeña edificación. En las fotografías superiores se observa el uso de la caja como forma básica –forma que cabe mencionar dominaría unos años después el diseño de gasolineras en Estados Unidos–. Estas dos gasolineras modernas evidentemente incorporan en su programa el tema de servicio mecánico y lubricado, una de ellas con un lenguaje depurado y sin volados. En la parte inferior de la lámina aparece un esquema poco visto de dos casetas unidas por un gran arco rebajado en lenguajes neocoloniales. Las bombas se encuentran abajo del arco y se puede especular que las casetas contenían oficinas, servicios sanitarios y bodegas. La quinta estación tiene una disposición típica de la época. El local de la oficina está poco visible; aparece como la perforación de un muro largo y de él sale un techo a dos aguas que cubre la bomba surtidora. La variedad presente en las soluciones ilustra la versatilidad de Gómez Echevarría como diseñador.

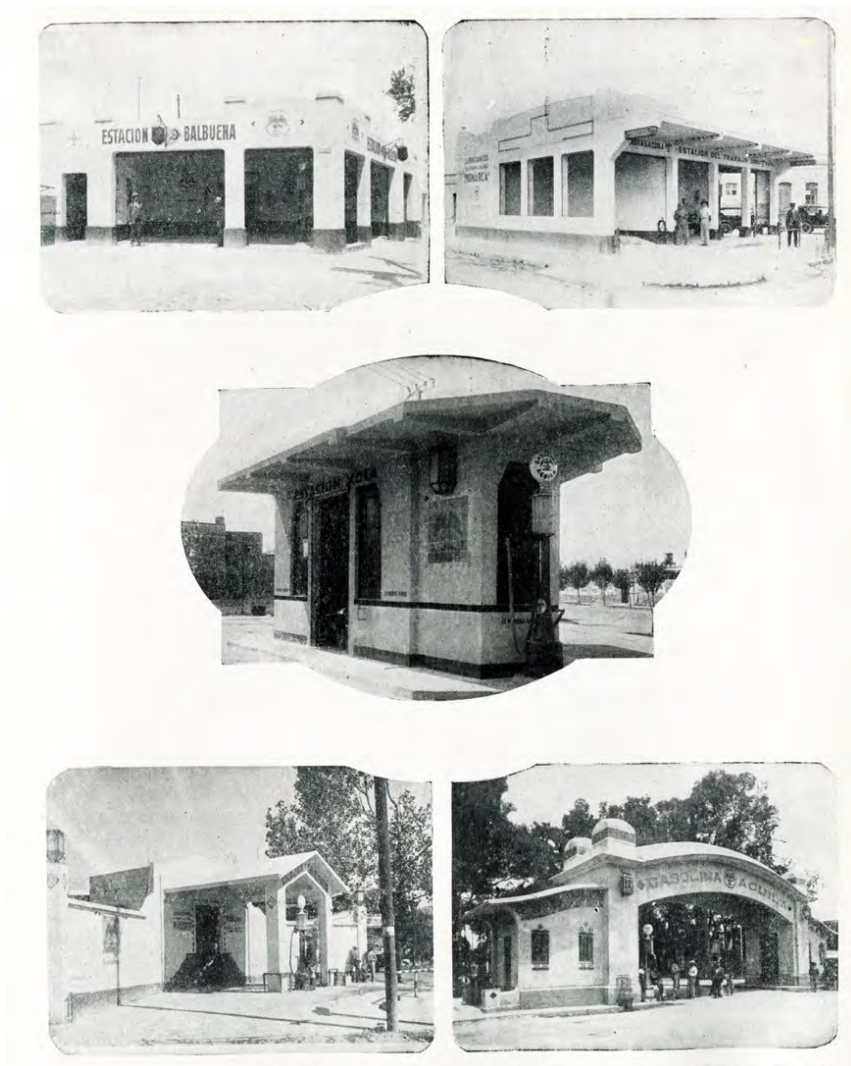


Figura 4. Lámina de la revista *Cemento* que ilustra el uso del cemento para la construcción de estaciones de servicio. *Cemento* (1928), p. 31.

La evolución en planta del expendio de gasolina muestra una transición de una simple bomba en la vereda peatonal hacia soluciones cada vez más complejas conforme se ampliaba el programa arquitectónico. El primer cambio fue la colocación de una marquesina que cubría la vereda. En una tercera etapa se presenta la gasolinera como una caseta independiente con un volado perimetral, o más comúnmente con un área cubierta al frente delimitado por columnas. Este espacio cubierto se amplió para permitir el paso del automóvil entre el edificio –que para esta etapa contendría oficina, depósito de lubricantes y servicios

sanitarios– y la bomba. La figura 5 muestra de manera esquemática esa evolución. Era común encontrar en el mismo predio una fosa para la realización del lubricado de los motores. En predios grandes, se construían un número mayor de islas con bombas y sus respectivas cubiertas. En la década de los cuarenta surge la solución de una estación de servicio completo que tiene una mayor cantidad de espacio interior para albergar servicios mecánicos, áreas de descanso, restaurantes, oficinas de turismo y hasta tiendas de artesanías y recuerdos de viaje.

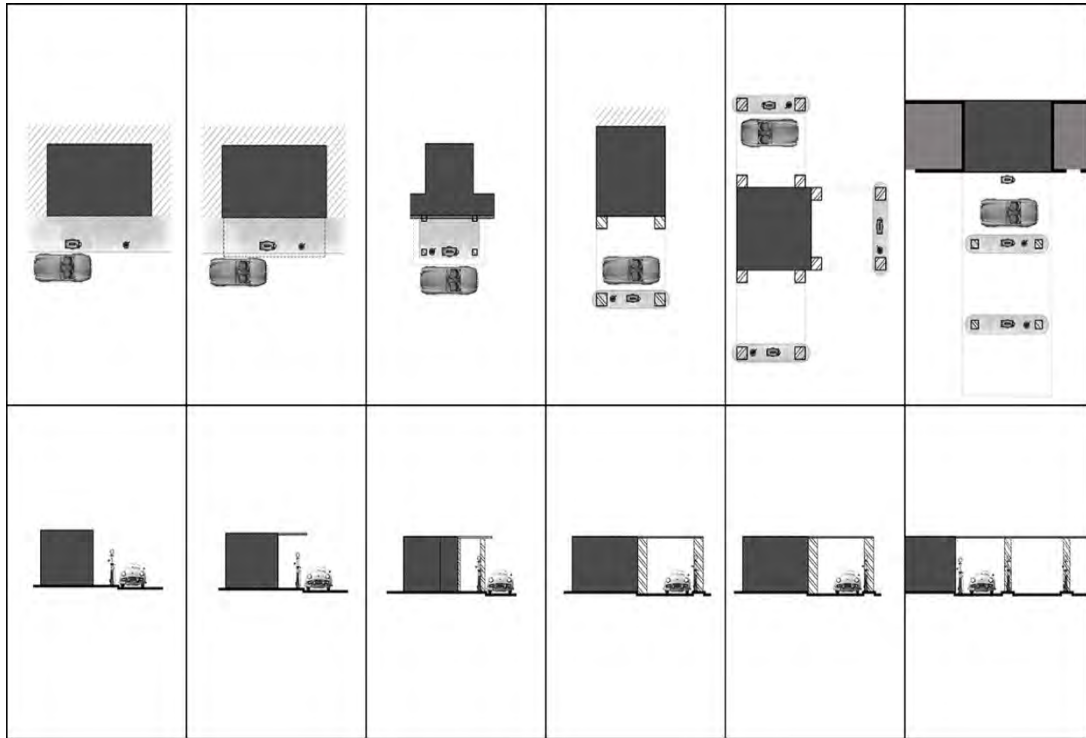


Figura. 5. Esquema de evolución de los expendios de combustible en México años veinte y treinta. Elaboración de C. Aguilar.

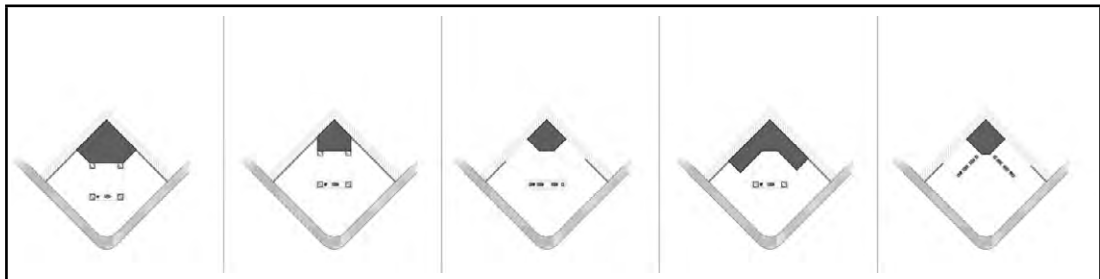


Figura. 6. Lámina que muestra típicas soluciones de gasolineras en esquina representativas de cada tipo. Elaboración de C. Aguilar

Las gasolineras urbanas solían ubicarse en las cruces de calles y aparecieron diversas soluciones típicas para resolver la distribución. Generalmente, el edificio (con oficina, bodega para aceite y sanitarios) se ubicaba en el vértice interior de lote, aunque hay varias tipologías observables. Una de ellas dejaba la esquina interior del predio para área de lubricado,

escondida por el edificio de la oficina o por un muro-fachada. (Figura 6) Otra distribución que se ha encontrado en fotografías de la época consistía en la construcción de cuatro casetas en las esquinas de una planta rectangular que podía techarse o quedar al descubierto. Los clientes transitaban entre las casetas para surtirse de combustible.

Con alguna frecuencia aparecen en esquinas soluciones que permiten el uso de las plantas superiores para vivienda. Esta distribución se presentaba generalmente en los predios de esquina en áreas urbanas; un edificio de este tipo se construyó en un lote triangular en la avenida Reforma esquina con Roma en la

ciudad de México. (Figura 7) La oficina de la gasolinera se ubicaba en la punta redondeada del triángulo donde convergen las calles en traza radial; la solución en distribución era común para lotes de este tipo. Fotografías del edificio muestran una arquitectura californiana de paramentos blancos y teja roja.

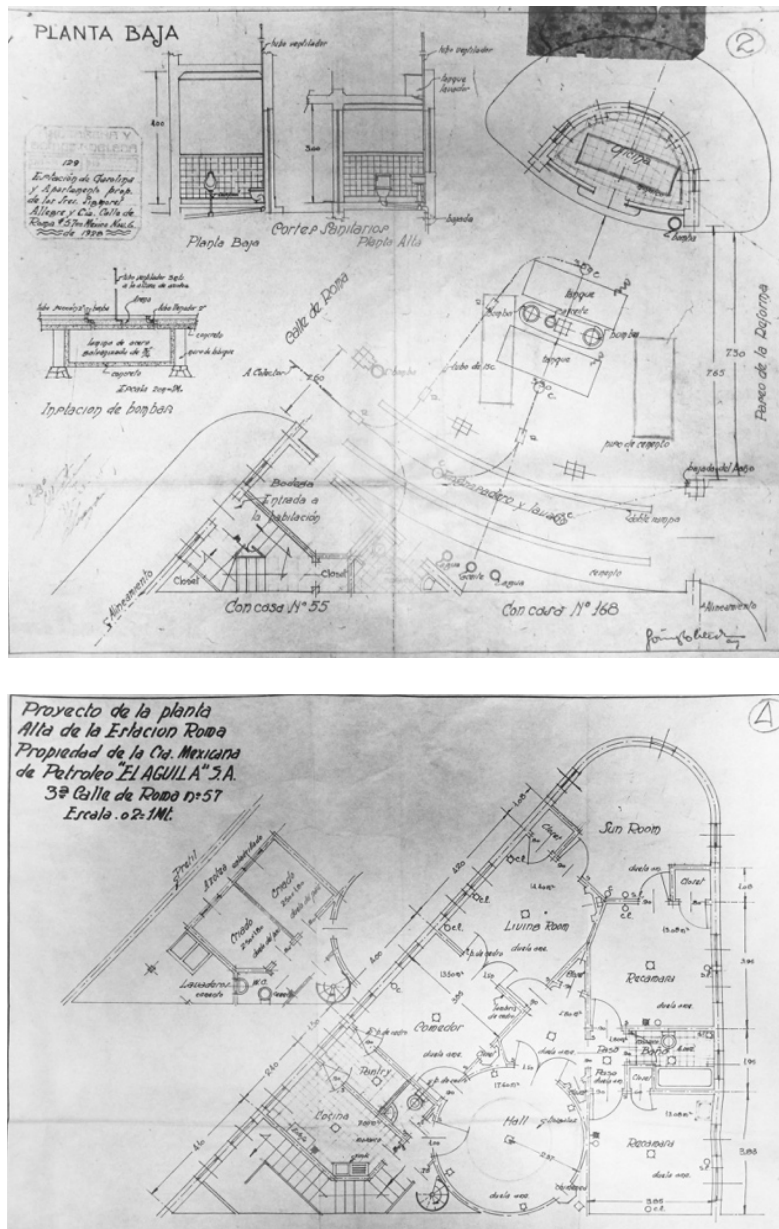


Figura 7. Proyecto para la Estación Roma, con expendio de gasolina en planta baja y departamento en planta alta. Archivo Histórico Pemex. Fondo: Expropiación. Caja 4068, Exp. 98295, f. 81. 1928.

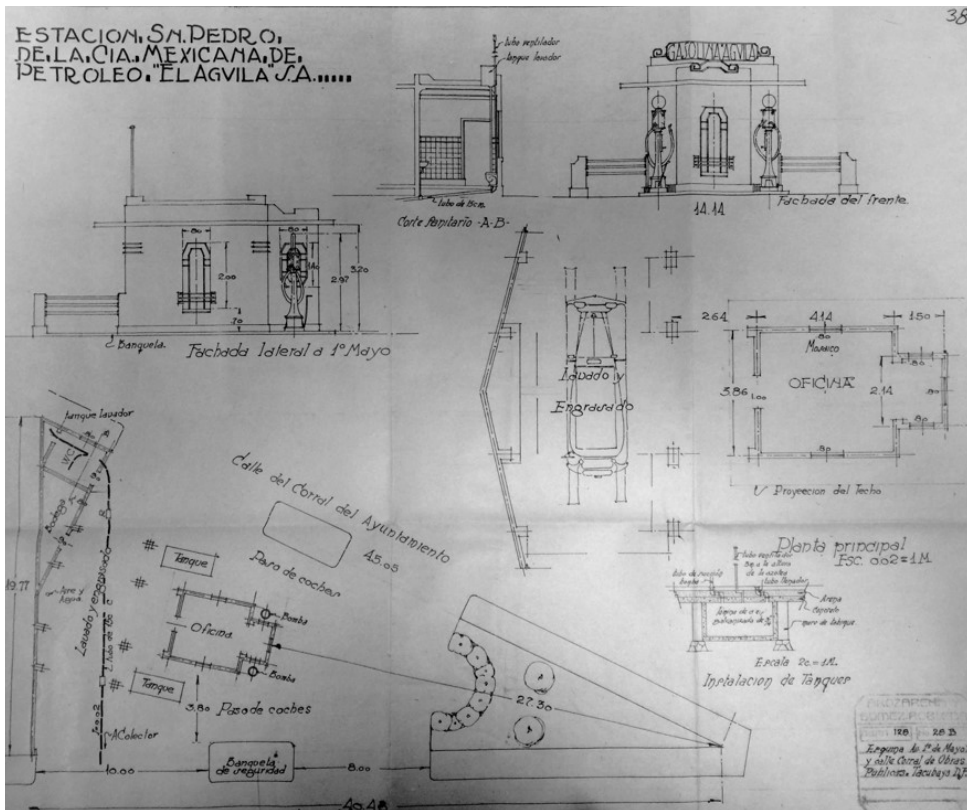


Figura 8. Proyecto para la estación San Pedro elaborado por José Gómez Echevarría. AHPM, Fondo Expropiación, caja 4103 exp. 98289.

En cuanto al aspecto formal, en México —a diferencia de Estados Unidos donde la arquitectura de las primeras gasolineras se basó en la arquitectura doméstica, generando estaciones que parecían casitas en versiones regionales e historicistas de casitas típicas— se observa el predominio de los estilos *art déco* y californiano; también hay numerosos ejemplos de simples cajas con perforaciones para los vanos. Como ya se mencionó, el diseño era asunto de privados, de un acuerdo entre propietario y arquitecto y había profesionales especializados en el tema, ya fueran arquitectos —como el ya citado José Gómez Echevarría (Figura 8) para la ciudad de México— o ingenieros, como Jaime Sandoval para el estado de Michoacán.

Las fosas para el lubricado aparecen al aire libre en los expendios tempranos, generalmente a un lado de la caseta que servía de oficina y bodega; una solución común en terrenos de esquina era ubicarlas en el vértice interior del predio, atrás de la oficina con una cubierta. En los años treinta el programa de la gasolinera comenzó a incluir formalmente el área de lubricado y esto llevó a la inclusión también de salas de espera y servicios sanitarios. Por lo general en la planta están marcados como salas de descanso y, al igual que en los servicios sanitarios, se separaban hombres y mujeres. Las diferencias programáticas entre aquellas que se encontraban en áreas urbanas y las que daban servicio en las carreteras redundó en diferencias notables entre las gasolineras —entendidas como servicios urbanos de distribución de combustible— y las estaciones

de servicio –entendidas a su vez como servicios de carretera que podían incluir, además de la provisión de gasolina, servicios como áreas de descanso, cafetería o restaurante y lubricado o atención mecánica

La promoción turística y las estaciones de servicio Pemex

Una vez terminada la etapa de la lucha armada de la Revolución, México buscó proyectar una nueva imagen del país. El establecimiento en 1921 de una Escuela de Verano para extranjeros en la Universidad Nacional Autónoma de México atrajo a intelectuales y artistas y jugó un rol clave en la difusión de la historia y las artes más allá de las fronteras del país (Delpar, 1992). A partir de 1928 se estableció una comisión de turismo en el ámbito federal con la finalidad de difundir una imagen de México como “moderno, seguro y divertido” (Berger & Wood, 2010, p. 7). La noción del panamericanismo, de América como una sola región, fue clave en el desarrollo del turismo internacional en América Latina, pero en particular de turismo proveniente de Estados Unidos hacia la región.

Varias circunstancias contribuyeron al acercamiento entre Estados Unidos y México en este periodo, entre ellas la política de “Buenos Vecinos”, anunciado por Franklin D. Roosevelt en su discurso inaugural, que tenía como propósito fomentar una idea de América y prevenir la difusión del comunismo en la región. Para instrumentar las políticas se creó la Oficina de Asuntos Interamericanos que se encargaría de la elaboración de películas y publicaciones que familiarizarían a los estadounidenses con los países de América Latina. Referente a este periodo, es de recordarse la película *Los tres caballeros* (1944) de Disney que participaba de este programa de difusión de las culturas americanas.

De gran importancia para el tema que nos atañe fue la inauguración en 1936 del primer tramo de la Carretera Panamericana que comunicaba a Laredo, Texas, con la Ciudad de México. Coincidió con el auge de motorismo

como fenómeno cultural en Estados Unidos cuando se reconocía las virtudes del viaje en auto, como una manera de conocer un territorio sin constreñirse a rutas ferroviarias y con la posibilidad de explorar pueblos pequeños y lugares desconocidos. La nueva carretera proporcionaría a los entusiastas de los viajes en carro la oportunidad de conocer otro país, exótico para muchos de ellos, pero cercano. De hecho, se promovían los viajes a México con la expresión *The Faraway Land Nearby* aludiendo a la cercanía física de un lugar muy diferente a los Estados Unidos (Berger, 2006). Otros lemas, relacionados con la idea del panamericanismo incluían “*See America First*”, “*See America First, Start in Romantic Mexico*” y “*See America First, Old Mexico Next*”; todos ellos aludían a la oposición entre América y Europa. Así, México presentaba al estadounidense la oportunidad de una experiencia muy distinta a su cotidianidad, pero con la ventaja de su cercanía y accesibilidad por automóvil.

La coincidencia de intereses entre Estados Unidos y México en relación con el turismo llevó a la Declaración por parte de Franklin Roosevelt del “Año del Viaje Interamericano” en 1940. En una acción paralela, entre 1940 y 1941, Lázaro Cárdenas declaró la Bienal Turística en México en el marco de un proyecto que vinculaba turismo con cultura (Mercado, 2016); anunció en el mismo año un programa de construcción de carreteras e infraestructura turística. Esto redundó en un cambio en el tipo de turismo que llegaba a México; en la década de los veinte y treinta México había atraído a artistas, fotógrafos, literatos e intelectuales interesados en saber de la política, de la cultura, de las artes y la artesanía (Delpar, 1992). La siguiente generación de turistas tendría menos interés en una experiencia profunda y más en la diversión. Jubilados se trasladaban en auto buscando la pesca y la cacería y familias, sol y playa. El acercamiento a la cultura mexicana sería superficial y, aunque el interés por “el otro”, lo exótico o lo tradicional siguió siendo un componente atractivo de una visita a México, se trataba más de un turismo que se conformaba con representaciones de lo típico

en lugar de vivencias auténticas. En cuanto a sus alojamientos y comida, al parecer por los anuncios que aparecen en las guías de turismo, preferían lo familiar –las comodidades modernas y comidas estadounidenses– sobre la experiencia genuina. Este cambio en el tipo de turismo que llegaba a México redundó en un giro en las guías de turismo que comenzaron a incluir más información práctica que cultural y, desde luego, un giro en la arquitectura que tendría que adaptarse a las necesidades de este público.

La gasolinera urbana, como se ha descrito, no respondía cabalmente a las necesidades del automovilista de la carretera por varias razones. La geografía de México implicaba cambios drásticos en altitud en tramos relativamente cortos; por ejemplo, entre Tamazunchale, San Luis Potosí y la ciudad de México el ascenso abrupto implicaba el realizar ajustes al carburador de los carros antes de salir y de nuevo al llegar. También los servicios de lubricado eran frecuentes en los automóviles de la época por lo que las paradas para darle servicio a los autos eran

frecuentes en viajes largos. Como las personas solían esperar durante los servicios, se generó la necesidad de espacios para descansar o comer. Además, es notorio que cerca de las gasolineras aparecían también hospedaje en forma de *tourist courts*, un tipo de alojamiento de bajo costo que fue precursor del motel y diseñado en función de las necesidades de los turistas de la carretera. Así, la gasolinera se convirtió prácticamente en un parador turístico y, aunque es una tipología que corresponde a la carretera, también en las afueras de muchas ciudades se han encontrado proyectos para este tipo de estación. (Figura 9)

El giro en el diseño quedó evidente desde la inauguración del primer tramo de la Carretera Panamericana en México. La estación, a manera de parador turístico, se volvió un lugar de reunión, un hito en el camino. Por ejemplo, Goolsby (1936, p. 86) se refirió a la gasolinera de Ixmiquilpan en el estado de Hidalgo como “un oasis en un tramo aburrido del camino” que no debía de perderse por su “excelente restaurante y tienda de curios con una buena selección de artes y artesanías regionales.”

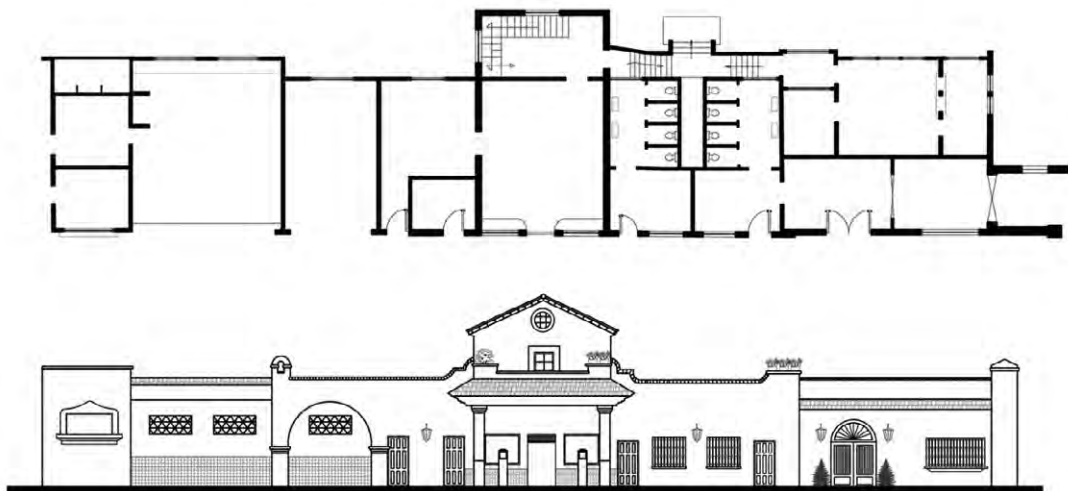


Figura 9. Gasolinera proyectada para construcción en la ciudad de Morelia. A la izquierda, el área de lubricado, servicio mecánico y lavado de carros, al centro un local para oficina, y, a la derecha, servicios sanitarios y áreas de descanso para damas y para caballeros, oficina de turismo, restaurante y cocina. Archivo Personal Jaime Sandoval, Morelia, México.

Tenía la ventaja adicional de ofrecer servicios mecánicos y de ser atendido por un propietario que hablaba inglés.

La función turística de la gasolinera y su calidad de "lugar" en los viajes en carretera le dotaron de una función adicional de comunicar "mexicanidad" a sus usuarios. La función de representar a México, hacer sentir al visitante extranjero que estaba en otro país, tenía que conciliarse con la garantía de servicios y de un aspecto limpio y moderno. Sin duda, el tema de la imagen de las estaciones cobró importancia con el impulso dado al turismo extranjero.

Un proyecto que ilustra este giro es del afamado arquitecto mexicano Augusto Pérez Palacios quien en 1938 realizó tres proyectos para remodelar gasolineras existentes en el poblado turístico de Taxco en Guerrero –una de la empresa Huasteca, una de Pierce Oil y una del Águila– para darles una imagen acorde a la "arquitectura regional" (AAM, Fondo APP). Sobre las estructuras modernas existentes se aplicaron cubiertas de teja y diversos elementos

de ornato como azulejos, celosías y capiteles en las columnas de concreto. En uno de los proyectos de Pérez Palacios la función turística de la gasolinera se evidenció con la inclusión de una mampara con mapa de la región que serviría para orientar a visitantes nacionales y extranjeros. (Figura 10)

La evidencia más clara de un cambio en el diseño de las estaciones de servicio desde la autoridad central se relaciona con cuatro estaciones en Michoacán vinculados a un programa de Pemex. El programa se anunció en 1940 en el *Pemex Travel Bulletin*. Aunque había gasolineras que ofrecían servicio mecánico o lubricado de vehículos, y había en las cercanías de muchas de ellas servicios de alojamiento y restaurantes, fue a partir de esta fecha que se observa la imposición de un nuevo modelo en todo el país por parte de la paraestatal con una propuesta formal estrechamente ligada a la visión que tuvo el general Lázaro Cárdenas de una arquitectura nacional a partir de su natal Michoacán.

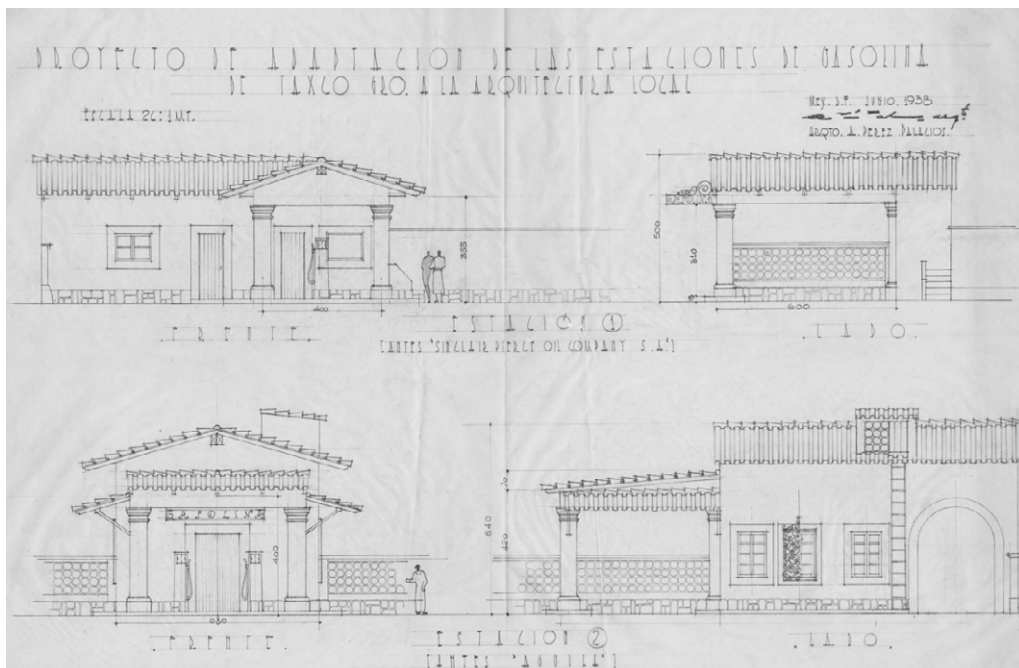


Figura 10. Proyecto de Augusto Pérez Palacios para darle un aspecto regional a gasolineras en Taxco, Guerrero. 1938. Archivo de Arquitectos Mexicanos, Fondo Augusto Pérez Palacios



Figura 11. Ejemplo de estación de servicio con restaurante y campamento de autos en Tamazunchale antes de la propuesta de “estilo regional”. Nótese la oferta de “American Food”. Tarjeta postal. Colección de la autora.

Pemex desde antes del establecimiento de este modelo de estación de servicio, había ofrecido en algunos lugares el servicio de *Autocamp*, una tipo de alojamiento que ofrecía servicios mínimos a quienes viajaban en auto. (Figura 11)

En 1940 el Boletín mencionó la inauguración de dos estaciones, una en Pátzcuaro y otra en Uruapan que se habían hecho “de estilo regional”. El anuncio advirtió: “Belleza es la palabra clave en el diseño de estas estaciones que reflejan la arquitectura de la región” (Pemex, 1940b, s.p). La reseña de la inauguración de otras dos estaciones en Michoacán notó que “Viejos diseños nativos a Michoacán forman la clave para su atractiva y poca usual arquitectura” 1941a, s.p). Al parecer, el mismo Cárdenas era dueño de una de las gasolineras (la de Pátzcuaro) y su hermana de la estación de su nativo Jiquilpan. Una nota describió la inauguración de ambas y señaló que en el evento en Pátzcuaro se

había servido un desayuno “poco usual en el estilo nativo tarasco en que hasta el menú estaba escrito en la lengua tarasca”. Sobre la comida que ofreció Dámaso Cárdenas en su rancho con motivo de la inauguración de la estación de Jiquilpan presidió el mismo general Cárdenas.

Se anunciaba así un giro en el diseño de las estaciones Pemex con la intención no sólo de atender las necesidades de turistas de la carretera, sino también de representar a México ante visitantes extranjeros. Aunque se anunciaban como de “estilo regional” y con motivos locales, el modelo se aplicó en todo México. Se trataba de lenguajes depurados con gruesos muros blancos, arcos de medio punto y cubiertas a cuatro aguas con tejas. Elementos en herrería artística servían de ornamento al igual que la incorporación de azulejos de colores y de fuentes decorativas. La aplicación de esta fórmula en gasolineras en todo el país desmiente su carácter regional.



Figura 12. Estación de servicio en Ixmiquilpan, Hidalgo. Tarjeta postal. Colección de la autora.

Al mismo tiempo es de notarse que, al parecer, el diseño de gasolineras seguía realizándose por parte de arquitectos privados; no se ha localizado ninguna normativa ni manual de diseño Pemex que explicara la uniformidad que caracterizó la construcción de gasolineras en la década de los cuarenta aunque es evidente la homogeneidad. Falta aún identificar los mecanismos que dieron lugar a la repetición del modelo. (Figura 12)

Las estaciones de la carretera tenían como elemento central (y jerárquico en su volumetría) la oficina con un techo que extendía sobre el área de bombas. La cubierta a cuatro aguas estaba hecha de concreto pero se cubría con teja. A un lado el edificio se extendía para ofrecer servicios mecánicos y al otro, el restaurante y/o área de descanso y servicios sanitarios. (Figura 8) Siendo así el programa y la distribución general, el modelo se adaptaba a los diferentes sitios en que se implantaba. Era común encontrar en las cercanías de estas estaciones tiendas de recuerdos y artesanías así como *tourist courts*.

El boletín del club de viajes Pemex anunció la inauguración de una gasolinera similar en Jalapa Veracruz (Pemex, 1941b, s.p) y una estación de servicios "tipo resort" en Jacala, Hidalgo (Pemex, 1940a). En ese lugar se tiene noticia de una estación a cargo del empresario estadounidense Tom Simpson que tenía además de gasolinera y restaurante, un "hotel tropical con cubierta de palmas y muros abiertos" (Goolsby, 1936, p. 82). Esta estación era recomendada en prácticamente todas las guías de turismo de la época. La referencia al establecimiento de la estación "resort" podría haber sido una ampliación de la estación existente o bien la construcción de una nueva. Tarjetas postales del periodo muestran la estructura típica ya descrita de un edificio central con alas laterales en el estilo "regional". A un lado se observa un letrero que señala la ubicación de los *tourist courts* que para finales de los años cuarenta ofrecían solamente cuatro habitaciones (AAA 1950, p. 59). (Figura 13) Cabe mencionar que se han encontrado tarjetas postales que dan evidencia de la implementación de modelo similar sobre diversas carreteras.



Figura 13. Estación de servicio sobre la Carretera Panamericana en Jacala, Hidalgo. Tarjeta postal. Colección de la autora.



Figura 14. Fragmento de pintura mural en una estación de servicio en Pátzcuaro, Michoacán. Fotografía de la autora.

Es revelador que algunas estaciones de servicio, en relación con su función turística, contenían pintura mural en sus interiores. Se tiene noticia de un mural en la estación de servicio que administraba Henry Dobb en Ixmiquilpan. En anuncios para este establecimiento se presume “una pintura mural típica pintado por indígenas” en el comedor del restaurante (AAA, 1950, p. 62). La gasolinera de Pátzcuaro aún conserva una pintura mural que cubre cuatro muros interiores de lo que es actualmente la oficina, pero probablemente

de origen o el restaurante o una oficina de información turística. Sobre un muro se tiene la representación de la región lacustre y los pueblos e islas. Los otros tres muros contienen imágenes referentes al pasado indígena de la región en una ilustración de gran colorido. (Figura 14) Esto alude a la inserción de las estaciones de servicio en el proyecto cultural cardenista que tenía como elemento central el realce de los pueblos indígenas y la promoción turística.

La tipología descrita aparece con cierta homogeneidad en estaciones de las carreteras, pero el mismo lenguaje se observa en proyectos para zonas urbanas. Dos proyectos encontrados para construcción en la ciudad de Morelia en Michoacán ilustran no sólo la difusión de un lenguaje basado en paramentos blancos y cubiertas de teja, sino también de la necesidad de amplios espacios interiores para atender a los motoristas. Estas gasolineras, aunque se encontraban en una ciudad, atenderían al turismo y contaban con áreas de descanso, restaurante y servicio mecánico.

Lázaro Cárdenas, imaginarios de la tradición y las estaciones Pemex

La asistencia del presidente Cárdenas a la inauguración de la estación de servicio en Jiquilpan en 1941 podría explicarse simplemente por el hecho de tratarse de un negocio asociado a su familia. Sin embargo, viéndolo en un contexto más amplio, la creación de gasolineras “en estilo regional” se inserta en el proyecto cultural y de fomento turístico que el mismo Cárdenas promovía a partir de su periodo como gobernador de Michoacán (1928-32). Este proyecto se manifestó en el cine de la época, en la fotografía, en la pintura mural y obra artística encargada por el mismo Cárdenas y en la arquitectura, tanto pública como la privada, más cercana a él, abonando en conjunto la creación de un imaginario turístico. Durante su presidencia, Cárdenas trabajó en gran medida desde su residencia en el poblado de Pátzcuaro en Michoacán, sitio en donde se firmó la expropiación petrolera. El sitio también fue cuna de las ideas sobre arquitectura que se materializaron como parte del proyecto de promoción turística.

En el periodo prehispánico, desde la región lacustre de Pátzcuaro, habitada por la etnia purépecha, los tarascos controlaban gran parte del occidente de México. Los tarascos fueron rivales de los aztecas, pero nunca conquistados por ellos, y a la llegada de los españoles en el siglo XVI, seguían en control de un poderoso estado que, desde Tzintzuntzan, al borde del lago de Pátzcuaro, gobernaban

un vasto territorio. En el siglo XX la región seguía habitada por población indígena que conservaba su lengua, vestimenta y tradiciones; dedicada a la pesca, la agricultura y la artesanía en un escenario lacustre con bosques y casitas blancas de adobe, representaba un ideal de lo pintoresco.

Jennifer Jolly (2018) ha argumentado el papel central que jugó esta región en la consolidación de un imaginario nacional a través de diversas actuaciones de Cárdenas, relacionadas muchas de ellas con la promoción turística de la región. Central a esta formulación estaban nociones de lo pintoresco y lo tradicional en contraposición a la modernidad. La autora explica esta tensión en relación con varios proyectos que contribuyeron a la consolidación de la vocación turística de Pátzcuaro, entre ellos la erección de una gran estatua del héroe de la independencia de México, José María Morelos, sobre la pequeña isla de Janitzio, habitada por pescadores.

Entre los aspectos más interesantes que plantea Jolly (p. 129) se encuentra la creación de la noción de “lo típico”, término que refiere y reconoce la arquitectura contextual a los grandes monumentos religiosos y civiles y da realce a valores de conjunto. El adjetivo se usó, desde luego, en guías de turismo, pero también, en diversos instrumentos legales. Lo típico, para la región lacustre de Pátzcuaro, eran paramentos blancos continuos, las cubiertas de teja con aleros sobre la calle empedrada, insertos en un paisaje natural (García & Ettinger, 2014).

El rescate de estos valores es claro durante el periodo de Cárdenas como gobernador del Estado de Michoacán (1928-32) en que promovió legislación que protegería el aspecto “típico” de poblados tradicionales en la entidad. En el caso de su nativo Jiquilpan inclusive había instrumentado una intervención urbana que logró borrar vestigios de la arquitectura afrancesada de finales de siglo XIX y principios del XX; esta arquitectura elegante fue remodelada para volverla “pueblerina” con la clara intención de invisibilizar el periodo extranjerizante de Porfirio Díaz.



Figura 15. Se le dio realce a la idea de la arquitectura típica en obra escolar moderna y en pintura mural promovida por Cárdenas. Fragmento de pintura mural en el Teatro Emperador Caltzontzin en Pátzcuaro de Roberto Cueva del Río que retrata la isa de Jarácuaro con la escuela construida por Alberto Le Duc en primer plano. Fotografía de la autora.

Diversas actuaciones en Pátzcuaro en relación con el proyecto cultural nacionalista y la promoción turística de la región implementaron una estética similar y la promovieron a través de pintura mural. Entre los equipamientos turísticos, se puede mencionar la construcción de muelles, de varios miradores, y de una casa para vacacionar en el poblado de Chupícuario a la orilla del lago. Extensa obra mural en monumentos, como la misma estatua de Morelos, el Teatro Emperador Caltzontzin, el Mirador del Estribo Chico, la primaria Francisco I. Madero en la Isla de Yunuén, entre otros, servían para comunicar un mensaje sobre la Revolución y difundir las tradiciones de los nativos, pero se aprovecharon también para mostrar la obra arquitectónica que Cárdenas promovía en la región (Ettinger, 2018). (Figura 15)

Los ejemplos más claros de la cercanía de este proyecto de creación de una estética arquitectónica relacionada con lo típico y lo pueblerino son precisamente las casas familiares de Cárdenas en su nativo Jiquilpan y en Pátzcuaro. En Jiquilpan, hizo construir una nueva casa familiar en la década de los treinta. Desde la calle, la casa se integra perfectamente a la arquitectura local, dando el aspecto de haber sido construido con adobe. Las cubiertas

de teja y los aleros con vigas de madera sobre la vereda dan continuidad al perfil de la calle sin delatar que en realidad se trata de una construcción de tabique y concreto. En el interior se disponen las habitaciones en torno a patios con corredores a la usanza tradicional.

El caso más interesante es el de la casa de Cárdenas en Pátzcuaro: la Quinta Eréndira. La construcción de la casa data de 1927 y la evidencia fotográfica muestra que originalmente era una construcción moderna con estructura de concreto y muros de tabique. Cuando se remodeló con la ayuda del arquitecto Alberto Le Duc, se forró esta estructura original y la modernidad quedó invisibilizada tras gruesos muros que simulaban la construcción típica de adobe de la región. Se añadieron detalles decorativos en cantería, herrería y azulejo, así como elementos en barro, incluyendo cubiertas de teja a la usanza de la arquitectura neocolonial.

Estos ejemplos, más allá del tema de los lenguajes específicos empleados, ilustran una intención de tornar tradicional lo moderno y de usar el imaginario del poblado típico como elemento de representación de lo mexicano, particularmente vinculado a la promoción turística. En el mismo periodo surgieron expresiones similares en arquitectura hotelera

y restaurantera –y no sólo en Michoacán, sino también en otros sitios que se promovían turísticamente a través del imaginario del poblado típico, como Taxco, Guerrero. Se fortalecía la imagen en monografías y guías de turistas como los realizados por los historiadores del arte Justino Fernández y Manuel Toussaint.

Katya Mandoki (2007) presenta un argumento contundente en relación con el proyecto estético y la construcción de la nación-Estado. Señala que “la identidad nacional y el Estado se han construido con estrategias estéticas” (Mandoki, 2007, p.11). Esta autora distingue entre Nación –como construcción cultural– y Estado como institución. En este sentido habría que reflexionar sobre la naturaleza del proyecto para las gasolineras Pemex, que muestra una clara intencionalidad estética desde el Estado.

El caso de las estaciones de servicio Pemex abre dos discusiones más amplias. En primer lugar, referente a la arquitectura hispana que apareció en toda América Latina y en Estados Unidos, que ha sido considerado por un gran número de autores, bajo el concepto de neocolonial o colonial californiano. Este estilo se ha asociado a la construcción de nación en países latinoamericanos (Amaral, 1994), a la nostalgia por el pasado hispano (Weitze, 1984) o al imaginario californiano (Fierro, 1998) pero poco se ha reflexionado sobre su relación con tradiciones rurales y la noción de lo típico. Se reconoce así la necesidad de discusiones que, más allá de hacer lectura de las sutilezas formales de los edificios de principios del siglo XX, busquen relacionarlos con intencionalidades. El agrupar obras que aparecieron con intenciones de diseño tan distintas bajo un término como neocolonial empobrece las historias de la arquitectura del periodo.

La segunda reflexión que emana de la examinación de las estaciones de servicio Pemex en relación con el proyecto cardenista tiene que ver con la gestación de una imagen que jugara el doble rol de representar a México hacia adentro –como parte de la construcción de nación– y hacia fuera. En este

sentido presenta una relación distinta entre modernidad y tradición que la evidenciada por Gorelik (1987) para el periodo contemporáneo en Argentina, en que el tema de la identidad motivaba el uso de lenguajes que el autor llama “pintorescos”. En México, además de reflejar inquietudes identitarias, la selección de lenguajes se inserta en la promoción turística. Cobra especial importancia la mirada desde el exterior, la mirada del turista que esperaba encontrar en su viaje algo diferente a su cotidianeidad (al “otro”) y, a la vez, buscaba lo familiar, lo que esperaba encontrar (Urry, 1990). El proyecto de estaciones de servicio Pemex remitían a lenguajes que eran codificaciones familiares de lo hispano en general; se trataba de una versión depurada de la búsqueda típica del turista por “lo prístino, lo primitivo, lo natural, aquello no tocado aún por la modernidad” (Cohen, 1988).

Agradecimientos

Se agradecen las sugerencias hechas por parte de los revisores pares que enriquecieron enormemente mi perspectiva sobre el tema. Se reconoce el financiamiento recibido para este proyecto por parte de la Coordinación de la Investigación Científica de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

Notas

¹ Antecedente a Pemex.

² Weetman Pearson estableció la Compañía Mexicana de Petróleo El Aguila SA.

³ Establecido por el norteamericano Edward L. Doheny.

⁴ Petromex, creado por el Estado en 1934, no fue excepción y el Archivo Histórico Pemex (AHP) (Fondo Expropiación, caja 2725, exp. 72097, Anexo 5) conserva correspondencia sobre el tema y fotografías de flotillas de vehículos y de gasolineras con los colores y emblemas que permitirían difundir su marca.

⁵ Algunos documentos refieren el segundo apellido de este arquitecto como Echeverría.

Referencias

- Amaral, A. (1994). La invención de un pasado. En A. Amaral (Coord.), *Arquitectura neocolonial. América Latina, Caribe, Estados Unidos* (11-19). Ciudad de México & S o Paolo: Fondo de Cultura Económica.
- American Automobile Association (1950). *Mexico by Motor*. Washington, D. C.: AAA.
- Ballent, A. (2005). Kilómetro Cero: La construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los Años Treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani,"* tercera serie, 27, 107-137. Recuperado de <http://www.scielo.org.ar/pdf/bihaar/n27/n27a04.pdf>
- Belasco, W. J. (1979). *Americans on the Road. From Autocamp to Motel. 1910-1945*. Baltimore: & London, Johns Hopkins University Press.
- Berger, D. (2006). A Drink between Friends. En N. D. Bloom (Ed.), *Adventures into Mexico. American Tourism Beyond the Border* (1-34). Lanham, Boulder, New York, Toronto & Oxford: Rowman & Littlefield Publishers, Inc.
- Berger, D. & Wood, A.G. (2010). *Holiday in Mexico. Critical Reflections on Tourism and Tourist Encounters*. Durham & London: Duke University Press.
- Bess, M. K. (2017). *Routes of Compromise. Building Roads and Shaping the Nation in Mexico. 1917-1952*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Burian, E. (Ed.) (1998). *Modernidad y arquitectura en México* (C. Sáenz de Valicourt, Trad.). Ciudad de México: Gustavo Gili. (Fecha original de publicación 1997).
- Cemento (1927). Estaciones de gasolina construidas con concreto en la Ciudad de México. *Revista Cemento* 19 (16-17). Recuperado de http://fa.unam.mx/editorial/wordpress/wp-content/Files/raices/RD16/revistas/cemento_19.pdf#page=9.
- Cemento (1928). Estaciones de gasolina en la Ciudad de México, construidas con concreto. *Revista Cemento* 24 (31). Recuperado de http://fa.unam.mx/editorial/wordpress/wp-content/Files/raices/RD16/revistas/cemento_24.pdf#page=16.
- Cohen, E. (1988). Authenticity and Commoditization in Tourism. *Annals of Tourism Research*, 15 (3). Recuperado de <http://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/004728758902700366>.
- de Anda, E. (1990). *La arquitectura de la Revolución Mexicana. Corrientes y estilos de la década de los veinte*. Ciudad de México: UNAM.
- Delpar, H. (1992). *The Enormous Vogue of Things Mexican Cultural Relation between the United States and Mexico, 1920-1935*. Tuscaloosa & London: The University of Alabama Press.
- Ettinger, C. (2017). *La arquitectura mexicana desde afuera. Episodios en la construcción de un imaginario*. Ciudad de México: Miguel Ángel Porrúa.
- Ettinger, C. (2018). Roberto Cueva del Río en Michoacán. Arquitectura, pintura mural la génesis de una iconografía regional. En E. Mercado (Coord.), *Murales y Arquitectura en Michoacán. Génesis de una iconografía para una identidad regional* (133-172). Morelia: Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.
- Fierro, R. (1998). *La gran corriente ornamental del siglo XX. Una revisión de la arquitectura neocolonial en la ciudad de México*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- García, E. y Ettinger, C. (2014). Los imaginarios de arquitectura típica y el turismo en el México posrevolucionario. *Palapa* 2 (15), 59-69. Recuperado de <http://revistasacademicas.uco.mx/index.php/palapa/article/view/160>
- Giucci, G. (2007). *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Prometeo Libros. Capítulo recuperado de http://historiapolitica.com/datos/biblioteca/Giucci_circulacion.pdf
- Goolsby, W. B. (1936). *Guide to Mexico for the Motorist*. Dallas: The Pan American Press.
- Gorelik, A. (1987). La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para una interpretación de las relaciones entre Estado, modernidad e identidad en la arquitectura argentina de los años 30. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"*, 25, 178-201.
- Jakle, J. & Sculle, K. A. (1994). *The Gas Station in America*. Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press.
- Jakle, J. & Sculle, K. A. (1999). *Fast Food. Roadside Restaurants in the Automobile Age*, Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press.

- Jakle, J. & Sculle, K. A. (2008). *Motoring. The Highway Experience*. Athens & London: The University of Georgia Press.
- Jakle, J., Sculle, K. A. & Rogers, J. (1996). *The Motel in America*. Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press
- Jolly, J. (2018). *Creating Pátzcuaro, Creating Mexico: Art, Tourism, and Nation Building under Lázaro Cárdenas*. Austin: University of Texas Press.
- Jones, D., Moore, D. & Mace, S. (2016). *A Field Guide to Gas Stations in Texas. Historical Report*. Austin: Texas Department of Transportation.
- Liebs, C. (1995). *Main Street to Miracle Mile. American Roadside Architecture*. Baltimore & London: The Johns Hopkins University Press.
- Macpherson, B. D. & de Socio, M. (2013). Gasoline Station Morphology on Virginia's Eastern Shore. *Southeastern Geographer*, 53 (1), 5-27. Recuperado de <http://www.jstor.org/stable/26229045>
- Mandoki, K. (2007) *La construcción estética del Estado y de la identidad nacional. Prosaica Tres*. Ciudad de México: CONACULTA/FONCA.
- Margolies, J. (1995). *Home Away from Home*. Boston: Little, Brown & Company.
- Margolies, J. (1977). *The End of the Road. Vanishing Highway Architecture in America*. Middlesex: Penguin.
- Melaina, M. W. (2007). Turn of the Century Refueling: a review of innovations in early gasoline refueling methods and analogies for hydrogen. *Energy Policy*, 35, 4919-4914. Recuperado de: <https://escholarship.org/uc/item/8501255w>.
- Mercado, E. (2016). Patrimonio cultural y turismo en el México posrevolucionario. *Revista Pasos*, 14 (4), 1027-1040.
- Pemex (1940a). Something New in Jacala. *Pemex Travel Club Bulletin*, II (115-A), s.p.
- Pemex (1940b). Two New and Unusual Service Stations. *Pemex Travel Club Bulletin*, II (115-A), s.p.
- Pemex (1941a). Pemex Inaugurates Two Unusual Service Stations. *Pemex Travel Club Bulletin*, III (118-A), s.p.
- Pemex (1941b). Pemex Inaugurates Another Super-Service Station. *Pemex Travel Club Bulletin*, III (119-A), s.p.
- Pemex Travel Club (193?). *Pan American Highway System*. Ciudad de México: Pemex Travel Club.
- Piglia, M. (2008). Viaje deportivo, nación y territorio. El Automóvil Club Argentino y los orígenes del turismo de carretera. Argentina, 1924-1938, *NuevoMundo Mundos Nuevos* [en línea], Debates. Recuperado de: <http://nuevomundo.revues.org/40923>
- Piglia, M. (2014). *Autos, rutas y turismo. El automóvil club argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI editores.
- Power, T. S. (1940). *Power's Guide to Mexico*. Laredo: Pan American Tourist Bureau.
- Scully, M. & Scully, V. (1933). *Motorists' Guide to Mexico* (Asociación Mexicana Automovilística, Cont.). Dallas: The South-west Press, 1933.
- Terry, T. P. (1947). *Terry's Guide to Mexico*. Hingham, Massachusetts: Rapid Service Press.
- Toor, F. (1936). *Frances Toor's Guide to Mexico*. New York: Robert M. McBride Company.
- Toor, F. (1938). *Frances Toor's Motorists' Guide to Mexico*. Ciudad de México: Frances Toor Studio.
- Urry, J. (1990). *The Tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London: Sage Publications.
- Venturi, R., Scott Brown, D., & Izenour, S. (1972). *Aprendiendo de Las Vegas, el simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Weitze, K. J. (1984). *California's Mission Revival*. Los Angeles: Hennessey & Ingalls.

Acervos documentales consultados

- Archivo de Arquitectos Mexicanos (AAM). Facultad de Arquitectura, Universidad Nacional Autónoma de México.
- Archivo General de la Nación (AGN). México
- Archivo Histórico de Petróleos Mexicanos (AHPM) México. Fondo Expropiación.

“Colaboración creadora”: arquitectos y artistas decoradores en los edificios públicos de los años 1930 y 1940

Creative collaboration: architects and artists-decorators in the public buildings of the 1930 and 1940

Cecilia Duran

Universidad Nacional de Quilmes, Argentina

Abstract

The article examines the collaboration between architects and visual artists that took place in the context of the construction of a series of public buildings during the 1930s and early 1940s in Argentina. We look into the aesthetic and ideological debates which underlay this modernizing trend of public architecture that found in the appeal to a renewed decoration (murals, stained glass windows, reliefs and sculptures) the keys to redefine the communicative capacity of the discipline in a moment in which modernization processes threatened to eliminate it. Several discussions are analyzed, some on the place of art in modern architecture, others on the role of public art in the embellishment of the city, its potential as a pedagogical instrument and at the same time as a means of political propaganda. The study of this trend shows that the aesthetic dimension of architecture had a fundamental role for this trend of architectural modernism, whose specific contribution has not been sufficiently valued by specialized historiography. We consider that such central importance was associated with the public nature of the artistic and architectural objects that were used by state and civil society institutions to communicate political ideas and spread social imaginaries through them.

Resumen

El artículo examina la colaboración entre arquitectos y artistas plásticos que tuvo lugar en el marco de la construcción de una serie de edificios públicos durante los años 1930 y comienzos de los 1940 en Argentina. Se analizan los debates estético-ideológicos de los que se nutrió esta tendencia modernizadora de la arquitectura pública, que encontró en la apelación a una renovada decoración (murales, vitrales, relieves y esculturas) las claves para refundar la capacidad comunicativa de la disciplina en un momento en que los procesos de modernización amenazaban con eliminarla. Se indagan distintas discusiones, algunas sobre el papel que debía ocupar el arte en la arquitectura moderna, otras sobre el rol del arte público en el embellecimiento de la ciudad, su potencial como instrumento pedagógico y a la vez como medio de propaganda política. El estudio de esta tendencia demuestra que la dimensión estética de la arquitectura tuvo un papel fundamental para esta línea del modernismo arquitectónico, cuyo aporte específico no ha sido suficientemente valorado por la historiografía especializada. Consideramos que tal centralidad estuvo asociada al carácter público de los objetos artísticos y arquitectónicos que fueron utilizados por instituciones estatales y de la sociedad civil para comunicar ideas políticas y difundir imaginarios sociales a través de ellos.

Key words

public architecture – artists decorators – *Art Déco* – integration of the arts

Palabras clave

arquitectura pública – artistas decoradores - *Art Déco* – integración de las artes

Universidad Nacional de Quilmes (UNQ). Instituto de Estudios sobre la Ciencia y la Tecnología (IESCT). Laboratorio Espacio, Tecnología y Cultura. Arquitecta (UBA-FADU). Becaria interna doctoral del CONICET

durancecilia@gmail.com

Recibido el 6 de junio de 2018

Aceptado el 22 de noviembre de 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



Introducción¹

Durante los años 1930 y comienzos de los 1940, se construyeron una serie de edificios públicos modernistas destinados a funcionar como sedes de gobierno, de reparticiones estatales y de instituciones de la sociedad civil, que se distinguieron del resto de la producción del período por presentar un conjunto de obras de arte realizadas especialmente para decorarlas. Estas nuevas arquitecturas formaron parte de un proceso más amplio de renovación de la edilicia y de las infraestructuras públicas que signó a la década de 1930 y que ha sido revisado por un amplio conjunto de trabajos desde los años 1980 a esta parte. Sin embargo, poca atención se ha prestado hasta el momento desde la historiografía de la arquitectura a los vínculos que estas obras entablaron con las artes plásticas. Esta asociación no sólo remite a los objetos en sí mismos (las obras arquitectónicas y artísticas), sino también a las ideas de los personajes involucrados en su realización, que colaboraron entre sí para reunirlos en un mismo producto cultural.

El trabajo se inscribe en el marco de una investigación más extensa sobre aquella tendencia modernizadora de la arquitectura pública que encontró un núcleo de formulación importante en la Sociedad Central de Arquitectos (SCA), asociación de profesionales que por esos años había comenzado a replantearse sus vínculos con el Estado y su participación en la realización de las obras públicas (Duran, 2017). Este artículo analiza los debates estéticos e ideológicos que se desarrollaron entre arquitectos y artistas plásticos a raíz de su colaboración en algunos edificios públicos. Se indagan distintas discusiones, algunas sobre el papel que debía ocupar el arte en la arquitectura moderna, otras sobre el rol del arte público en el embellecimiento de la ciudad, su potencial como instrumento pedagógico y, a la vez, como medio de propaganda política.

Un conjunto de trabajos previos ha analizado desde diferentes enfoques y perspectivas la

producción de arquitectura y obras públicas durante el período. Ballent (2005, 2008, 2016) investigó sobre la historia del Ministerio de Obras Públicas, tanto del edificio como del accionar del organismo estatal. Ballent y Gorelik (2001) estudiaron la transformación y modernización del territorio nacional que tuvo lugar en los años 1930, como un proceso impulsado principalmente desde el Estado y en el cual las obras públicas cumplieron un rol estratégico. Gorelik (2011) continuó indagando el protagonismo del sector público como principal promotor de las propuestas arquitectónicas renovadoras en la región, y comparó el caso argentino con los de México y Brasil. Volviendo a la especificidad del caso local, Müller (2011) y Parera (2012) han tomado como objeto de estudio la arquitectura pública realizada por el Estado nacional y provincial en Santa Fe durante la década de 1930. Müller analizó la emergencia de la arquitectura moderna en la capital provincial comparando su desarrollo con otros procesos de modernización de la cultura. Parera consideró las múltiples dimensiones involucradas en la producción de arquitectura pública en esos años, desde las transformaciones disciplinares y profesionales, hasta la renovación de la estructura estatal y la organización institucional de las burocracias técnicas. Desde el campo de la historia política y la historia del arte, Belej (2012) analizó las pinturas murales que decoraron las obras de arquitectura pública que aquí nos interesan, en el marco de una investigación más extensa sobre la historia del muralismo en Argentina.

Los trabajos realizados desde la historia de la arquitectura no han reparado demasiado en las decoraciones de los edificios públicos. Por otro lado, aquellos que tomaron como centro de estudio las obras de arte, soslayaron discusiones importantes para la disciplina arquitectónica. La hipótesis de este trabajo considera que estudiar este episodio partiendo de la articulación entre arquitectura, artes plásticas y Estado permite vincular esta tendencia con importantes debates del período

y, de ese modo, reconsiderar su participación en la cultura de los años 1930.

Para comenzar, debemos partir de la polémica que suponía incorporar decoraciones a obras de arquitectura que se autoproclamaban modernas. El lenguaje moderno fue codificado como tal en las primeras décadas del siglo XX en base a una serie de características formales que incluían la abolición de todo objeto "superfluo", es decir, de cualquier tipo de agregado ornamental. En este sentido veremos que a fines de la década de 1920, las tendencias que admitían la presencia de elementos ornamentales eran aquellas que aún conservaban fuertes lazos con la tradición académica. Esas variantes fueron tempranamente desestimadas por los representantes de la vanguardia local, para quienes el ornamento se figuraba casi como un delito, en sintonía con los planteos de Adolf Loos y sus seguidores. Sin embargo, a comienzos de los años 1930 comenzaría a cobrar fuerza una línea modernizadora que reivindicaba la presencia de la decoración en las nuevas construcciones para la metrópolis.

Esta tendencia, cercana a las propuestas del *Art Déco*, pudo verse en acción en el ámbito de la arquitectura pública entre mediados de los años 1930 y comienzos de los años 1940. Allí, el ideario de progreso técnico que evocaban los edificios modernos con sus volúmenes blancos, depurados y sus interiores tecnificados, se combinó con la difusión de un discurso público nacionalista desplegado a través de las decoraciones. A partir de una iconografía variada, en la que se representaban escenas rurales y costumbristas evocadoras de la tradición, pero también motivos modernos como los paisajes urbanos, las representaciones de la industria, de la técnica y del turismo, el arte público escenificó temas importantes para la agenda política nacional. Al mismo tiempo, la participación de los artistas en la arquitectura pública reconocía diálogos con experiencias internacionales contemporáneas que estaban ensayando colaboraciones similares.

Para finalizar, veremos que hacia fines de los años 1930, ya con la experiencia de colaboración más consolidada en las obras, arquitectos y artistas se dispusieron a reflexionar sobre su trabajo en conjunto. Estas discusiones se dieron en el marco de un nuevo momento histórico para la arquitectura moderna, que empezaba a revisar su vínculo con la vida cívica y a reconsiderar el papel de la belleza en la construcción de la ciudad, especialmente en sus espacios públicos.

¿Ornamento y delito?

Como es sabido, la presencia o ausencia de ornamentación constituyó un dilema central para caracterizar aquello que comenzaba a denominarse como "arquitectura moderna". En medio de las discusiones sobre los términos en que debía renovarse el lenguaje arquitectónico, la dimensión estética de la disciplina fue puesta en crisis por los modernistas más radicales y reivindicada por aquellas tendencias que buscaban mantener ciertos lazos con el pasado, la historia y la tradición. Este debate sobre el papel que debía ocupar el arte en las nuevas construcciones comenzó a formularse entre los arquitectos en la segunda mitad de los años 1920 y resulta un antecedente fundamental para comprender la presencia de decoraciones en los edificios públicos construidos durante la década siguiente.

De modo esquemático, identificamos cuatro líneas de reflexión teórica frente al problema del ornamento a las que daremos voz a través de algunas de sus figuras más representativas. El eclecticismo historicista, representado aquí por Alejandro Christophersen y el movimiento neocolonial, encarnado en la figura de Martín Noel, se ubican entre las tendencias más próximas a la tradición académica, tanto por sus raíces intelectuales como por sus proyectos y construcciones. Aunque desde diferentes perspectivas, ambas líneas de pensamiento encontraban en los elementos decorativos la posibilidad de representar valores culturales.

Por otra parte, Alberto Prebisch se alzó como portavoz de los modernistas radicales y difundió en el ámbito local algunas de las ideas estéticas de las vanguardias europeas, especialmente aquellas que promovían la abstracción, la depuración de las formas y la abolición del ornamento por su carácter superfluo. En cuarto lugar, Antón Gutiérrez y Urquijo sistematizó las ideas de otro sector del modernismo que se manifestaba a favor del funcionalismo y la racionalidad de la nueva arquitectura, al mismo tiempo que defendía la incorporación de elementos decorativos a sus construcciones.

La línea del eclecticismo historicista era la más antigua y la más directamente vinculada a la tradición clásica difundida a través de la Academia de Bellas Artes de París. Aun así, sus principales figuras participaron activamente de los debates sobre de la modernización de la disciplina, planteando la necesidad de definir lo que ellos concebían como un nuevo estilo.² En sus escritos de fines de los años 1920, Christophersen todavía se mostraba reticente a implementar la adjetivación "moderna" para la arquitectura. Para él, lo "moderno" se manifestaba en "necesidades nuevas" y en "los nuevos medios de realización de que dispone el hombre", a partir de los cuales la arquitectura asumiría "forzosamente un distinto aspecto" (Christophersen, 1929, p. 239). Frente a los problemas estéticos que le planteaban los nuevos materiales de construcción, como el cemento armado, recurría a las palabras del teórico John Ruskin:

Tenemos que revestir ese esqueleto de cemento armado ya sea con la ornamentación, con la policromía y con algo que no sea el insulso y monótono gris del cemento, algo que substituya la belleza de la piedra y del ladrillo. (...) Ruskin dice con mucha razón, y antes de que se conociera el cemento armado: "La verdad no exige que el esqueleto constructivo quede desnudo; una epidermis protectora como la que cubre nuestros huesos y nuestros músculos está ampliamente justificada en la decoración de un edificio". (p. 239)

Ante la uniformidad y la estandarización que imponían las nuevas técnicas, el arquitecto proponía recurrir a viejos temas académicos como la policromía y la ornamentación. Sin embargo, las formas de concebir el ornato para el eclecticismo también se renovaron. Desde fines del siglo XIX, se había reivindicado el *revival* y la reconstrucción de tipo arqueológica como fuente de inspiración para la renovación de las formas y el diseño de nuevos ornamentos. En cambio, hacia 1910, sus arquitecturas adscribieron a un lenguaje clasicista más severo y depurado. Según Crispiani, ese alto grado de abstracción fue matizado por la implementación de "una medida decoración basada en detalles figurativos y focalizados en puntos muy determinados de la superficie muraria." (1995, p. 56). De esta manera, la ornamentación ya no se distribuía de forma extendida sobre todo el edificio, sino que se concentraba en algunos puntos específicos. Tal como advirtió Liernur (1989-1991), esta economía compositiva respondía a una nueva dinámica de la percepción que se imponía en la metrópolis moderna, donde las múltiples distracciones exigían nuevas estrategias para captar la atención de la multitud. Esta reformulación del aparato decorativo plantea puntos de contacto con las propuestas de otra línea modernizadora, el *Art Déco*, sobre la que volveremos enseguida.

A diferencia del eclecticismo, que no logró articular una propuesta de renovación material concreta frente al clasicismo y los estilos históricos ya conocidos, los arquitectos identificados con el movimiento neocolonial, en cambio, sí lograron imponer un nuevo estilo. También formados en la tradición *Beaux-Arts*, proponían recuperar el legado de la tradición cultural hispánica en su fusión con la americana como únicas fuentes posibles sobre las cuales basar el nuevo arte nacional. Pasado el momento de auge de esta tendencia alrededor del Centenario, a comienzos de los años 1930 el arquitecto Martín Noel continuaba reflexionando sobre la necesidad de "apreciar la gravitación histórica de la cultura del mediterráneo, como fuente medular de la raigambre de nuestro espíritu" (1931,

p. 28) y por tanto como principal inspiración para resolver el problema de las formas. Esta "valorización de la historia" propuesta por Noel se presentaba en ese momento como una respuesta frente a la estandarización y mecanización de la arquitectura moderna, que el arquitecto identificaba con un "tectonismo" de origen nórdico (p. 28). No se trataba entonces de negar la "acción dinámica y el progreso tecnológico" (p. 30) traídos por los procesos de modernización. En cambio, su propuesta consistía en alimentar el "dinamismo técnico" con una "tendencia superior de índole subjetiva" (p. 30). Esto se lograba, según Noel, a través del estudio del pasado y de su expresión espiritual a través del arte.

Hacia fines de los años 1920, el neocolonial fue el estilo elegido por el Estado para representar a la nación en las exposiciones internacionales. En 1929 se inauguraba la Exposición Iberoamericana de Sevilla, donde el Pabellón Argentino había sido realizado según el proyecto de Noel. Allí, el arquitecto escenificó el "racionalismo" de la cultura local, tanto en su "raigambre mediterránea" como en su "proyección americana" a través de referencias que aludían a la arquitectura del barroco español, y a elementos de construcciones coloniales. Además de las citas a los portales de Arequipa, los patios de La Paz, las cúpulas de Córdoba y las torres de la Pampa, que involucraban un importante despliegue ornamental, la expresión de la cultura local se reforzaba a través de una serie de decoraciones murales (Graciani, 1995). Para ello, fueron convocados los artistas argentinos Alfredo Guido, Rodolfo Franco, Alfredo Gramajo y el español Gustavo Bacarizas, quienes decoraron el pabellón con sus frescos, pinturas y cerámicas.

Casi al mismo tiempo que el de Sevilla, se realizó en Milán otro Pabellón Argentino neocolonial diseñado por Dante Ortolani. Allí nuevamente las citas a los monumentos históricos nacionales y altoperuanos se combinaban con frisos decorativos, realizados esta vez por el mismo arquitecto quien era además pintor ("El Pabellón Argentino en la Feria de Milán," 1927). Las decoraciones tenían

por objetivo mostrar de manera estilizada las riquezas y bondades del territorio argentino a los visitantes del exterior. Continuando la tradición inaugurada por Pio Collivadino a comienzos del siglo XX,³ las pinturas para las exposiciones representaban los paisajes de las diferentes provincias del país, ilustrando la vegetación y la fauna características de cada región, al igual que sus habitantes, sus actividades productivas generalmente ligadas a la tierra y sus costumbres culturales.

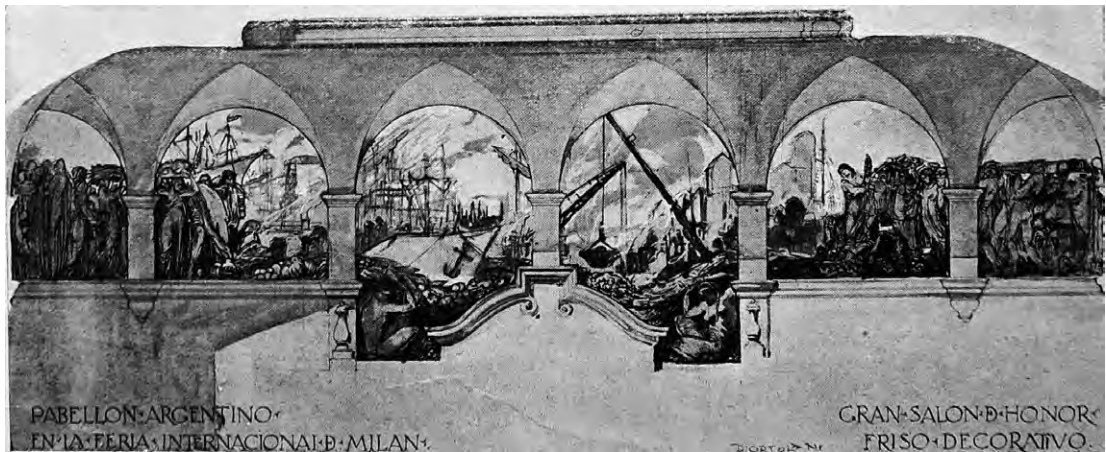
En las antípodas del eclecticismo historicista y del neocolonial, Prebisch encarnaba la voz de los modernistas radicales. Ya desde mediados de los años 1920, en sus intervenciones para el periódico vanguardista *Martín Fierro*, muchas de ellas firmadas junto a su compañero Ernesto Vautier, se había manifestado como un militante activo en contra del arte decorativo.⁴ En una conferencia pronunciada frente a los estudiantes de arquitectura algunos años más tarde continuaba reivindicando "la desnudez escueta de las actuales manifestaciones arquitectónicas" en oposición a "la mediocre y baja ornamentación que aún fructifica en algunos edificios de nuestros días" (Prebisch, 1931, p. 34). Invocando a Worringer, encontraba la voluntad de expresión de la nueva época en el repudio categórico al ornamento: "una de las características de la auténtica arquitectura de hoy es precisamente su falta de ornamentación, su horror de toda retórica formal. (...) nuestra época, para encontrar su justa expresión arquitectural, debe apartarse definitivamente del ornamento y llegar a una completa depuración geométrica de la forma" (p. 34). Durante los años 1930, abogó por una línea de modernización de la arquitectura en clave abstracta, apoyada en un discurso sobre la preeminencia de la técnica, que no estuvo exenta de incursiones monumentales –sin decoración–, tal como puede verse en su proyecto para el Obelisco, realizado por encargo de la Municipalidad de Buenos Aires en 1936.

Entre estas tres posturas, podemos identificar una cuarta línea de reflexión que abrazó las formas de modernización de la arquitectura ligadas a las ideas del funcionalismo y el



Figura 1. Pinturas murales para los pabellones argentinos a fines de los años 1920

a. Los murales de Alfredo Guido para el Pabellón Argentino de Noel en la Exposición Iberoamericana de Sevilla: "Córdoba", "Santiago" y "El litoral". Allí representó una serie de provincias y regiones del país retratadas a partir de sus habitantes, sus actividades culturales y productivas, entre otros elementos característicos. Archivo José León Pagano, MAMBA.



b. Decoración mural para el Pabellón Argentino en la Feria Internacional de Milán por Dante Ortolani. La escena transcurre en el puerto, espacio donde se representa el comercio y el encuentro entre los pueblos originarios y los inmigrantes extranjeros. *Revista del CACYA* (junio, 1927), 1, p. 39.

racionalismo, sin por ello renunciar a su tradicional dimensión estética. Dentro de este grupo, aparece como figura destacada el arquitecto Antón Gutiérrez y Urquijo, quien además de sus trabajos profesionales como arquitecto, muchos de ellos publicados en las revistas especializadas, se distinguió como pintor y escultor participando con sus obras en los salones nacionales de Bellas Artes y en exposiciones individuales. A mediados de los años 1930 fue designado como profesor titular de la Cátedra de Plástica en la Escuela de Arquitectura desde donde desplegó sus ideas sobre las falencias estéticas de la arquitectura moderna. A diferencia de las posturas más tradicionales, Gutiérrez y Urquijo veía en "los

sanos principios del funcionalismo" una verdad inobjetable, pero aun así consideraba que "las bases actuales de su estética por lo rígidas no pueden ser duraderas"(Gutiérrez y Urquijo, 1934, p. 524). En este sentido, reclamaba "una mayor riqueza de molduras, cornisas, frisos, etc., etc" que permitiera contrarrestar la estética "pobre y fría" de la nueva arquitectura.

Separándose de las ideas del eclecticismo, insistía Antón Gutiérrez y Urquijo en que era necesario crear, "NO UN ROPAJE para la nueva arquitectura, sino LOS ELEMENTOS DECORATIVOS SOLIDARIOS DE LA MASA ARQUITECTÓNICA QUE LA COMPLEMENTEN Y EMBELLEZCAN"⁵ (p.

525). Una nueva forma de decoración serviría para mitigar el "carácter estético uniforme" que el funcionalismo había diseminado por todo el mundo y así lograr un carácter propio en cada región. Para ello, "los arquitectos, volviendo su mirada a los ejemplos clásicos y sobre todo a los autóctonos" (p. 524) podrían crear los nuevos valores artísticos que la arquitectura moderna necesitaba.

Las ideas planteadas por Gutiérrez y Urquijo se alineaban con las propuestas del *Art Déco* en las que se conjugaban la búsqueda de la abstracción y la geometrización de las formas con la incorporación de elementos artísticos a la arquitectura moderna. Esta tendencia dejaba de lado el concepto de "ornamentación", tan cuestionado por los modernistas más radicales por su esencia superflua y anquilosada, para implementar como solución estética la idea de "decoración", más amplia en su definición y alejada del sentido tradicional de órdenes y estilos asociados al legado académico. Las nuevas decoraciones retomaban algunos motivos clásicos pero también introducían en su iconografía temas modernos, como la representación de la técnica, de la industria, del obrero, de los nuevos medios de transporte, entre otros. Respecto de la renovación de las formas, se inspiraban en los lenguajes de las culturas primitivas y en los procedimientos artísticos instalados por las vanguardias estéticas. Esta línea modernizadora fue adoptada hacia fines de los años 1920 en el campo local por quienes no consideraban la presencia de la decoración reñida con la modernización de la arquitectura, sino como una parte integrante de esa modernización, volviéndola más rica y asignándole un fuerte sentido cultural. Gutiérrez y Urquijo logró plasmar estas ideas en su obra construida, que se desarrolló mayormente en el ámbito de la edificación privada.⁶ Pero otro desenvolvimiento más complejo del tema puede seguirse en la construcción de una serie de edificios públicos levantados durante el período que también incorporaron decoraciones a sus programas arquitectónicos.

En los años 1930, tanto el Estado nacional como distintos gobiernos provinciales y

municipales recurrieron a la arquitectura moderna para la construcción de obras públicas, explotando los nuevos recursos técnicos que ofrecía la disciplina así como también su complejo capital simbólico. Como señalaron Ballent y Gorelik (2001, p. 154), las imágenes de estas nuevas arquitecturas, con sus volúmenes puros, techos planos y muros blancos sirvieron para comunicar un discurso de progreso y transformación productiva basado en la técnica. Pero en algunos casos, aquella renovación formal se combinó con un despliegue de decoraciones murales y escultóricas que introdujeron en las cajas blancas distintos relatos sobre la historia nacional, sobre los paisajes y las costumbres del interior del país, sobre las actividades desarrolladas por la institución patrocinante. En su realización intervinieron varios de los artistas que ya venían trabajando para el Estado, como Guido, Franco y Ortolani, entre otros. Con la introducción del arte en la arquitectura pública, el problema ya no sólo se circunscribía al debate disciplinar específico sobre la validez del aparato decorativo en la construcción moderna, sino que además involucraba una serie de reflexiones sobre las imágenes y los relatos que esas decoraciones proyectaban sobre el espacio público, poniendo a circular un discurso estético y a la vez político.

El arte de los argentinos

La tendencia modernista que incorporó obras de arte decorativo como parte de su programa estético tuvo sus primeros exponentes en el ámbito de la arquitectura pública a comienzos de los años 1930. En rigor, los que inauguraron la colaboración entre arquitectos y artistas plásticos no fueron edificios públicos construidos por iniciativa estatal, sino que se trató de dos sedes sindicales. En 1933, se inauguró la nueva casa de la Unión Ferroviaria, proyectada por el ingeniero Andrés Justo. La fachada fue decorada con relieves escultóricos de Luis Falcini, mientras que en el interior se destacaban los vitrales de la caja de escaleras realizados en base a dibujos

de Guillermo Facio Hebequer ("Edificio de la Sociedad Unión Ferroviaria," 1933). Al año siguiente abrió sus puertas la sede de La Fraternidad, otro gremio ferroviario que agrupaba a los maquinistas de locomotoras y trenes. El proyecto del edificio, en este caso, correspondía al arquitecto Jorge Sabaté, mientras que Ortolani y Adolfo Montero fueron los encargados de realizar las pinturas murales para la decoración del hall principal y la sala de espectáculos ("Edificio de La Fraternidad," 1934). Ambas sedes, concebidas en lenguaje *Art Déco*, utilizaron obras de arte figurativo para poner en escena representaciones del trabajo y del obrero. Mientras en la sede de la Unión Ferroviaria las decoraciones reivindicaban la lucha política e ilustraban consignas de la izquierda internacional como "Cooperación" y "Proletarios del mundo uníos", las pinturas de La Fraternidad, en cambio, se concentraron en representaciones idealizadas del mundo del trabajo y se preocuparon por filiar la historia del gremio a la historia del transporte en Argentina, articulando de esa manera lazos con el pasado nacional.

Luego de aquellas experiencias iniciales que tuvieron lugar en las sedes de los gremios ferroviarios, una serie de obras realizadas por el Estado nacional incorporó también pinturas, vitrales y trabajos escultóricos. Estas fueron presentadas en las revistas especializadas como parte de una nueva política oficial que buscaba promover el arte y los artistas argentinos a través de los encargos públicos ("El edificio para el MOP," 1937, p. 312). Entre las primeras construcciones oficiales que se inscribieron dentro de esta tendencia estuvo el edificio de Ferrocarriles del Estado, decorado por murales de Franco y vitrales realizados por el francés Max Ingrand y el argentino Atilio Boveri. Casi al mismo tiempo, el nuevo edificio para el Ministerio de Obras Públicas se abrió al público con un despliegue aún más grande de obras y artistas. Allí participaron con sus trabajos diez pintores y dos escultores.⁷

Los temas de las decoraciones coincidían en gran medida con aquellos que se presentaban y se premiaban en el Salón Nacional de Bellas Artes. Estos eran, tal como indicó

Diana Wechsler: "paisajes, retratos, desnudos, animales y un costumbrismo que mira a las provincias en clave gauchista, criollista o indigenista, según la zona que se intente evocar" (1999, p. 227). Dentro de ese abanico, tanto los paisajes como las escenas de costumbres resultaban los géneros predilectos para modelar las características de la nacionalidad argentina. Allí se desplegaban imágenes arquetípicas del interior rural donde se disolvían las conflictividades sociales y las diversidades regionales en pos de la construcción de referencias icónicas de gran síntesis para un imaginario social que se hallaba en plena construcción. Por otra parte, también venía cobrando fuerza en el repertorio iconográfico desde los años 1920 la representación del paisaje urbano, registrando distintos aspectos de la ciudad, con sus espacios y habitantes. Al introducirse en la arquitectura pública, estos temas se conjugaban con motivos alusivos a la función del edificio y a la institución que aquel representaba (Belej, 2012).

En la sede de Ferrocarriles del Estado, los murales y los vitrales ilustraban diferentes paisajes del interior atravesados por las líneas ferroviarias. Franco eligió como tema para sus dos *panneaux* de grandes dimensiones "La línea del Norte" y "La línea del Sud". El primero se ubicaba en una ciudad norteña arquetípica, habitada por los pobladores y la fauna de la quebrada. El segundo presentaba como fondo panorámico el lago Nahuel Huapi, sitio en el que convivían los obreros inmigrantes y los pueblos originarios. En ambas pinturas, la representación de los trenes introducía la dimensión de la técnica, modernizando el repertorio iconográfico del interior rural. En los cristales grabados realizados en base a los dibujos de Boveri también se mezclaban motivos arcaicos con temas y recursos estéticos modernos. El artista elaboró tres paneles en los que desarrolló "el desenvolvimiento del transporte a través de siglos y aun de milenios; el progreso agropecuario e industrial logrado en nuestra breve historia nacional y una escena típica norteña, denotativa de la evolución étnica." (Berraute, 1939, s.p.). En el caso del edificio del MOP, a las vistas del interior rural



Figura 2. Decoraciones para el edificio de Ferrocarriles del Estado.

a. Rodolfo Franco, "La línea del Sud", óleo sobre plateado a la hoja con láminas de aluminio, 1936. *Revista de Arquitectura* (junio, 1937), 198, p. 249.

b. Atilio Boveri, "Feria Norteña", cristal grabado para el ventanal del sexto piso, 1939. Archivo José León Pagano, MAMBA.

c. Atilio Boveri, "La rueda", cristal grabado para el ventanal del primer piso, 1939. Archivo José León Pagano, MAMBA.

y campesino se sumaron algunos paisajes urbanos con escenas del puerto y de obras en construcción, junto con representaciones alegóricas de la arquitectura, la ingeniería y el trabajo.

La producción de estas obras tuvo una repercusión casi inmediata en el campo artístico. Varias de las decoraciones de estos primeros edificios (La Fraternidad, FF. CC. del Estado y MOP) fueron analizadas por el crítico e historiador José León Pagano, quien las incluyó en su libro más importante, *El arte de los argentinos*, publicado en tres tomos entre 1937 y 1940. Pagano era un reconocido catedrático del arte, también célebre por su desempeño como crítico para el diario *La Nación*. Aquella obra constituía el resultado de su trabajo de años como columnista especializado en arte argentino y significó su

consagración como historiador profesional.⁸ Allí desplegó los lineamientos sobre los cuales debía encuadrarse el arte argentino, basándose en un ideario marcadamente nacionalista. Su discurso debe contemplarse en el marco de su pertenencia a las instituciones oficiales de la elite cultural más importantes. Ya desde 1936, Pagano integraba la Academia Nacional de Bellas Artes y en 1939 fue incorporado a la Academia Nacional de Historia.

Las decoraciones de los edificios públicos y los artistas a cargo de ejecutarlas respondían a los requerimientos de Pagano y su proyecto estético tanto en las temáticas abordadas como en el lenguaje utilizado para representarlas. Para Pagano, una de las principales amenazas a combatir desde el arte era la influencia del cosmopolitismo extranjerizante. Este topos de la Argentina del Centenario se reactualizaba

en su planteo de los años 1930 a partir de la difusión de las experiencias de las vanguardias estéticas europeas en el campo local. El crítico condenaba fervientemente todas las expresiones abstractas, a las que consideraba manifestaciones deshumanizadas y empobrecedoras del arte. El futurismo, el cubismo y el surrealismo también eran señalados como variantes deficientes. La figuración, en cambio, se presentaba como el único lenguaje aceptable para Pagano. Invocando las ideas de Benedetto Croce, definía al arte como un documento histórico, que debía ser capaz de expresar estados sociológicos y culturales. Dentro de la figuración, destacaba especialmente la pintura de temas históricos, aunque también le interesaban las escenas costumbristas, los paisajes y los retratos.

En su lucha contra el cosmopolitismo, contrastaba la fruición por la *tabula rasa* y el antihistoricismo de los europeos, con un "panorama interior" comprometido con la historia y abocado a la representación de una tradición nacional. En esta línea, Pagano rescataba la obra de Antonio Alice, uno de los artistas del MOP,⁹ de quien señalaba especialmente su faceta como pintor de cuadros históricos. A partir de su figura, emprendía una encendida defensa del género, al cual consideraba injustamente cuestionado por sus contemporáneos.

Existe una gravitación de doble radio: la de fuera y la de dentro. (...) Existe en el Viejo Mundo, una tendencia contraria a la *historia*, no a la historia en sí misma, en totalidad, como auténtica expresión de validez. El antihistoricismo hace *tabula rasa* con el pasado. Repudia su herencia, su cultura, su caudal multiforme. No es éste, conforme se ve, un problema de superficie. Toda la tradición queda suprimida, aventada. (...)

Pero he aquí ahora nuestro panorama *interior*. Mientras en la otra vertiente, la de fuera, se rechaza la historia, nosotros, nos hallamos en pleno *Historicismo*. Queremos saber de dónde venimos, quiénes somos;

aspiramos a conocer la razón interna de nuestra evolución; ansiamos vernos en el pasado para *comprendernos* en el presente. El país realiza, con rigor metódico, un esfuerzo magnífico. Lo pregonan y noblemente lo ilustran el Archivo de Indias –de Sevilla–, el Instituto de Investigaciones Históricas, la Junta de Historia y Numismática Americana, sin excluir otros centros de ciencias especiales. (...) Nuestro país vive su historia, la siente y la evoca escribiéndola, tras documentarla con rigor y con método. Y la pinta. (Pagano, 1937, pp. 217-218)

De esta manera, la apuesta por la figuración como único lenguaje admisible para "el arte de los argentinos" se fundaba en una condición local que excedía la valoración estética: esto es, la necesidad de encauzar el aporte de las artes plásticas hacia un proyecto de construcción de una identidad nacional. Los planteos de Pagano no surgían de manera aislada, sino que –tal como él mismo se encargaba de señalar– se filiaban a un proceso más amplio en el que ocupaba un papel central la historia como disciplina. Siguiendo a Cattaruzza (2001), en los años 1930 la tarea del historiador se profesionalizó, a la vez que se fueron consolidando sus redes e instituciones en estrecha vinculación con los poderes públicos.¹⁰ Por otra parte, desde el Estado se manifestó un creciente interés por dar forma a un relato sobre el pasado nacional "no siempre homogéneo, a través de mecanismos que iban desde las conmemoraciones oficiales hasta la incorporación de nuevas fiestas cívicas al calendario, la inauguración de monumentos y la acción desde la escuela" (p. 472). Las obras de arte de la arquitectura pública fueron parte de aquellos "mecanismos" utilizados por distintas instituciones estatales y de la sociedad civil para poner a circular un discurso público nacionalista en el ámbito de la ciudad. Asimismo, su interpretación y difusión a través de las intervenciones intelectuales de figuras como Pagano contribuyeron a apuntalar ese discurso en la arena cultural.

Además de ponderar la pintura de Alice, también ocuparon lugares destacados dentro

del canon de Pagano otros de los artistas decoradores del momento. Por ejemplo, de Adolfo Montero rescataba especialmente su "obra decorativa, compleja y de gran escala" realizada para el edificio de La Fraternidad en colaboración con Dante Ortolani, "otro artista múltiple" (Pagano, 1938, pp. 311-312). Los *panneaux* decorativos de Gastón Jarry, Emiliano Celery, Benito Quinquela Martín, Atilio Boveri y Rodolfo Franco realizados para los edificios del MOP y de Ferrocarriles fueron presentados en su libro con ilustraciones. Por otra parte, Jorge Soto Acébal y Alfredo Guido también figuraban entre los "artistas más completos", señalando su "obra de ambiente en la evocación de las costumbres" y su "pintura de carácter en la enérgica estructura del rasgo étnico" (Pagano, 1938, p. 344).

Sin embargo, no todo el arte figurativo resultaba igualmente aceptable para Pagano y su discurso nacionalista. También dentro de este lenguaje, el autor registraba influencias de un cosmopolitismo indeseado. Tal era el caso de los pintores militantes, inclinados hacia el "arte social" (Pagano, 1940, p. 301), como Demetrio Urruchúa y Antonio Berni, entre otros. Estas figuras emergían como exponentes de un grupo de artistas desviados por su adhesión a las ideas políticas de izquierda. El "arte social" era asociado a "una ráfaga de turba procedencia, traída en mala hora" por los inmigrantes politizados. A lo largo de su argumentación, volvía constantemente sobre la necesidad de mantener al arte dentro de una esfera autónoma e incontaminada de las ideologías políticas. En este sentido, resulta comprensible que las decoraciones de la Unión Ferroviaria a cargo de Falcini y Hebequer no fueran incluidas en la historia de Pagano, aun cuando sí llegó a ponderar otras facetas de la obra del ilustrador.

El "arte al servicio de la idea" era para él "arte de propaganda", término que en sus escritos se cargaba de connotaciones negativas. En rigor, este tipo de conceptualizaciones no deben ser atribuidas exclusivamente a Pagano, sino que podemos considerarlas como producto de su época. Luego de la Primera Guerra

Mundial, el arte de propaganda comenzó a asociarse cada vez más a las estrategias comunicativas de estados unipartidistas o totalitarios, por tanto incompatibles con los ideales democráticos. Sin embargo, siguiendo a Toby Clark (2000), es posible pensar en las decoraciones de la arquitectura pública de los años 1930 como otra expresión de arte de propaganda. En aquellas obras también existió un programa cultural articulándose con un programa político. Las obras apuntalaron con su discurso visual el proyecto modernizador promovido por los distintos gobiernos del período. Las representaciones de las diferentes regiones del país caracterizadas por las actividades económicas desarrolladas en cada sitio presentaban de forma estilizada la necesidad de articular un régimen de producción diversificado a escala de todo el territorio argentino. El impulso modernizador estuvo ligado, como demostraron Ballent & Gorelik (2001), a la construcción y puesta en marcha de infraestructuras de transportes, a nuevos procesos de industrialización a través de sustitución de importaciones y a la explotación de recursos estratégicos como el petróleo, todos temas que ocuparon un lugar destacado en la nueva iconografía del arte público. Al mismo tiempo, estas propuestas modernizadoras condensaron un discurso nacionalista que se nutrió de ciertos rasgos nostálgicos. En este aspecto, los paisajes del interior en su versión telúrica fueron idealizados como canteras de la tradición y la identidad nacional.

Como se dijo, para Pagano el cosmopolitismo en el arte era un mal a combatir. Las decoraciones de la arquitectura pública presentadas en su libro se encuadraban allí dentro de los valores nacionalistas que él defendía, como ejemplos del verdadero "arte de los argentinos". Los artistas decoradores que ponderaba compartían en gran medida aquel fervor nacionalista, asignando a sus obras una función pedagógica y formativa tanto de la cultura estética de los ciudadanos como de su "espíritu patriótico". Para el pintor Alfredo Guido, "la constante presencia gráfica

de temas sobre conocimientos de Historia Nacional, recuerdo de próceres, geografía del país, modalidades de vida y trabajo de las distintas regiones, Religión, etc." en los edificios públicos contribuían a "la creación del espíritu de unidad de Patria" (Guido, 1941, p. 446). En la misma sintonía, su colega Soto Acebal proponía desarrollar en los muros de la arquitectura pública "todos los temas de nuestra historia, de nuestros esfuerzos, de nuestra riqueza y caracteres nacionales" (Soto Acebal, 1941, p. 456). Estos argumentos eran utilizados por los artistas especialmente para convencer a los "hombres de Estado" acerca de la importancia de apoyar y financiar a las Bellas Artes a través de los encargos oficiales.

Sin embargo, aquella vocación por mostrarse "patrióticamente útiles" (Guido, 1941, p. 446) a los poderes públicos, ilustrando temas y motivos alegóricos a la nación, no les impedía a los artistas reconocer los lazos que los unían con una serie de experiencias internacionales. Guido (1941, p. 446) señalaba especialmente los casos de Estados Unidos, Italia y Alemania, donde "se ha tenido bien presente la colaboración del artista con el Estado", destacando que allí se asignaba en los presupuestos de las obras oficiales un porcentaje específico para las decoraciones. Por su parte, Soto Acebal (1941, p. 456) llamaba a imitar "el ejemplo magnífico que dio Italia antes de la guerra y que ahora nos da Estados Unidos al procurar y distribuir trabajo a todos sus artistas." Es decir que la operación de difusión de un discurso nacionalista a través de intervenciones artísticas en la arquitectura pública implicaba al mismo tiempo cierto grado de cosmopolitismo.

Colaboración creadora

La incorporación de obras de arte a la arquitectura pública trajo como consecuencia un estrechamiento de los vínculos entre sus productores. La Sociedad Central de Arquitectos (SCA) funcionó como un ámbito institucional desde el cual se promovieron activamente los intercambios entre sus socios y

varios de los artistas decoradores del momento. Si bien ya desde mediados de los treinta la *Revista de Arquitectura*, órgano oficial de la SCA, venía presentando los edificios públicos con murales y esculturas, recién a fines de la década comenzó a gestarse una colaboración que iba más allá de las obras. En 1938, empezaron a realizarse una serie de eventos en la SCA con el objetivo de "volver a los buenos tiempos" en los que "la Arquitectura, por ser la madre de todas las artes plásticas, no estaba divorciada de ellas" ("La exposición de cerámica de los señores José de Bikandi y Marino Persico," 1938, pp. 527- 528). Estos consistieron, por un lado, en exhibiciones de los arquitectos, generalmente colectivas, en las que los profesionales hacían "gala de sus dotes artísticas y de su preparación en las otras ramas de las Bellas Artes, escultura y pintura" ("Primera Exposición de Artes Plásticas," 1938, p. 583). .¹¹ Por otra parte, también se organizaron con mayor regularidad muestras de pintores y escultores que exponían sus obras en los salones de la SCA. Con estos eventos, la entidad buscaba "traer a su seno a los artistas (...) por lo que significan como colaboradores en las grandes obras de arquitectura" (Vidal Cárrega, 1939, p. 652). Se trataba, además, de que aquellos volvieran a ocupar "los puestos que les corresponden, para que los edificios de importancia muestren nuevamente los detalles artísticos, que en la época actual, el mercantilismo, desgraciadamente había desplazado de esas edificaciones, despojándolas de la decoración que tanta influencia tiene en la educación espiritual" (p. 653).

Los artistas fueron llamados a colaborar no sólo con sus obras, sino también a través de sus reflexiones, que fueron publicadas en el órgano oficial. Bajo la premisa de que "la arquitectura no puede divorciarse de sus hermanas, las artes plásticas", la *Revista de Arquitectura* proponía "escuchar lo que nos dicen de sus recíprocas relaciones, sus cultores argentinos" ("Escriben para la Revista de Arquitectura," 1940, p. 672). En este marco, el escultor Gonzalo Leguizamón Pondal presentó

sus ideas sobre "la arquitectura y la escultura unidas nuevamente en la composición de nuestros días" (p. 673). Pocos meses más tarde, el pintor y arquitecto Juan Carlos Castagnino (1941) introducía su mirada sobre la pintura mural. El momento cúlmine de la mancomunidad entre artistas y arquitectos se produjo hacia mediados de 1941, cuando se realizó el Salón de los Artistas Plásticos en la Decoración Mural, inaugurado el 30 de junio en la sede de la SCA. A diferencia de las exposiciones anteriores, donde los artistas habían concurrido con sus obras individuales, en este caso la convocatoria llamaba específicamente a presentar aquellas obras en las que se manifestara el trabajo "en conjunto, en la obra inmueble, es decir adherida a la arquitectura", mientras que "la tela de caballete, por más decorativa que sea" no reunía las condiciones necesarias, ya que "ésta se puede aplicar en cualquier parte con la sola intervención del "dueño de casa" que no tiene por qué ser artista y que además casi nunca lo es" (Williams, 1941, p. 440).

Los arquitectos de la SCA concebían la presencia del arte en la arquitectura en términos de decoración, donde según su definición:

Decoración no es un cuadro pintado o una escultura que se coloca –ya se ha dicho– en cualquier lado. Su propia razón de ser, la conexión estrecha que guarda con el marco que ha de encerrarla, deben formar una conjunción casi perfecta e inseparable con la estructura arquitectónica.

Síntesis armoniosa de la fecunda colaboración artística. ("Colaboración creadora," 2 1941, p. 482).

Este concepto aludía entonces a un trabajo conjunto entre artistas y arquitectos. La "colaboración creadora" era entendida como una oportunidad para salir de la individualidad estética y realizar una obra de carácter colectivo. Tal interpretación conjugaba referencias tradicionales y modernas al mismo tiempo. Por un lado, se evocaba con nostalgia la colaboración de las artes en el Renacimiento, cuando la pintura mural, la escultura y los vitrales habían estado al servicio del arte cívico y religioso. Por otra parte, los arquitectos de la SCA citaban como modelos numerosas experiencias decorativas recientes. A raíz del Salón de 1941, la revista le dedicó un número especial al tema de "La Decoración y la Arquitectura". Allí se presentaron distintos



Figura 3. Decoración y arquitectura: algunas referencias internacionales. Esculturas y relieves en el patio del Museo de Arte Moderno de París (1937). Esculturas de Arno Breker en el Palacio de la Cancillería de Speer (1938-1939). Detalle de los relieves de Alfred Janniot para el Museo de las Colonias de París (1928-1931). *Revista de Arquitectura* (octubre, 1941), 250, pp. 483-485.

casos de colaboraciones realizadas en su mayoría durante los años veinte y treinta, entre las que se contaban reconocidos exponentes del *Art Déco* francés y unos cuantos ejemplos de decoradores alemanes, entre varios otros. El sitio privilegiado para estas decoraciones modernas se encontraba en los programas públicos urbanos como museos, teatros, pabellones de exposición y también palacios oficiales.

El retorno de la decoración fue leído por los arquitectos de la SCA como un triunfo sobre las corrientes "funcionalistas", cuyas "expresiones más revolucionarias" habían querido "desterrar de la arquitectura hasta el más remoto vestigio de lo que no fuera estrictamente funcional" ("La decoración y la arquitectura," 1941, 438). Fue en este marco que la institución convocó a los artistas decoradores para repensar el modo en que se estaba modernizando la disciplina. Como cierre del Salón de los Artistas Plásticos en la Decoración Mural, Alfredo Guido pronunció una conferencia en la sede de la SCA en la que propuso a los arquitectos una definición amplia de funcionalismo. Para el pintor, el concepto no debía reducirse "solo a funcionalidad parcial, física y utilitaria". En cambio, sostenía que:

Para que su funcionalismo sea completo, [necesita] la aplicación estética de las proporciones, de color como función subjetiva para cada ambiente, según su destino (...) El arquitecto auténticamente funcionalista, debe conocer todos los recursos para hacer que los edificios que construya retengan al que los habite, y no como es muy frecuente, sean constante invitación para salir a la calle. Para ello, la colaboración de la decoración –ya sea abstracta o figurativa–, es instrumento mágico insustituible. (Guido, 1941, p. 445)

En esta nueva versión superadora del funcionalismo "más revolucionario", la decoración era presentada como aliado indispensable del arquitecto en todas sus obras. Sin embargo, su relevancia social y cultural adquiriría otras dimensiones cuando se trataba de utilizarla en el embellecimiento de la arquitectura pública. Según el pintor: "En cuanto a su significado como cultura artística del pueblo, como divulgación insistente de las Bellas Artes, la decoración de los edificios públicos tiene suma trascendencia, pues le despierta deseos de contemplación estética con saludables beneficios morales y espirituales" (Guido, 1941, p. 446).

La necesidad de revisar los postulados sobre los que se había asentado el funcionalismo no se registró únicamente en el ámbito de la SCA, sino que atravesó a buena parte del campo arquitectónico local. Para comienzos de los años 1940 existía un amplio consenso entre distintos sectores respecto de la necesidad de restablecer una versión más humanista de la disciplina, que atendiera también a valores subjetivos y espirituales. La apelación a las artes como antídoto para contrarrestar los efectos de una modernización demasiado fría y deshumanizada abarcó a un abanico amplio en el que confluyeron desde los arquitectos más tradicionalistas hasta aquellos más racionalistas. Así lo demuestra la obra del propio Boveri, quien luego del éxito de sus vitrales para el edificio de Ferrocarriles del Estado realizó estudios para los cristales grabados del Edificio de la Transradio Internacional, una de las últimas obras de Christophersen, para el Palacio Municipal de 6 de Septiembre (actual Municipio de Morón), obra del arquitecto Jorge Bunge, y un estudio para una decoración mural en la sede del Automóvil Club Argentino, cuyo ecléctico equipo de proyectistas estaba comandado por el ingeniero Antonio Vilar.



Figura 4. Estudios para decoraciones: de Christophersen a Vilar. a. Atilio Boveri, "El Petróleo", dibujo para decoración mural en el edificio del ACA, 1939. b. Atilio Boveri, "Para todos los hombres del mundo", dibujo para cristal grabado en el edificio de la Transradio, 1939. Atilio Boveri, "Industria", dibujo para cristal grabado en el edificio de la Municipalidad de 6 de Septiembre (hoy Municipio de Morón), 1939. Boveri, A. (1940). *La decoración mural, obras de Atilio Boveri realizadas durante el año 1939*. Buenos Aires.

También nuevos representantes emergentes de la vanguardia local plantearon su perspectiva sobre la llamada crisis del funcionalismo a fines de los años 1930. En su manifiesto fundacional, los integrantes del grupo Austral la atribuyeron en parte a los "prejuicios estéticos e intransigencia pueril" de los arquitectos modernos, quienes ante la búsqueda de soluciones para los problemas técnicos de la disciplina se habían "separado cada vez más del contacto con las otras artes plásticas" (Bonet, Ferrari Hardoy & Kurchan, 1939, p. 1). Este proceso habría derivado en respuestas demasiado "intelectuales y deshumanizadas" que ignoraban la "psicología individual". Para salir del dogmatismo en el que se había caído proponían ellos también restablecer los lazos con los artistas. Sin embargo, este retorno no era pensado en términos de una vuelta de la decoración, sino como parte de un programa

de síntesis de las artes que fue promovido por importantes figuras del modernismo internacional, como su maestro Le Corbusier, entre otros.

La revista *Tecné* funcionó como otro de los espacios desde donde se plantearon importantes críticas al modernismo radical desde su propio seno. Allí, los arquitectos vinculados a los movimientos de vanguardia a comienzos de los años 1940 dieron voz a un grupo de muralistas de gran prestigio artístico pero vedados de los encargos para edificios públicos estatales por sus ideas políticas de izquierda. Como ha señalado Belej (2012), esta formación entabló una querrela por los muros oficiales con los artistas decoradores cercanos a la SCA, en la cual resultaron perdedores. Nos referimos al grupo integrado por Berni, Urruchúa, Castagnino y Lino Enea

Spilimbergo, entre otros, al que ya vimos desacreditado por Pagano –en representación del discurso oficial– por sus inclinaciones hacia el "arte social" o "de propaganda". A pesar de no acceder a los muros de los ministerios y otros edificios estatales, sí lograron obtener una comisión importante al ser convocados para realizar los frescos en la nueva sede de la Sociedad Hebrea Argentina.¹² Dado que se trataba de una institución civil con fines sociales, culturales y también religiosos, las pinturas de Berni y Urruchúa desarrollaban temas de la cultura, como "Las artes" y "El libro y la ciencia", mientras que Castagnino ilustró una escena de reminiscencias bíblicas titulada "La ofrenda de la nueva tierra". Fue entonces que la revista introdujo un artículo de Berni donde presentó su punto de vista sobre el arte mural y la necesidad de entablar "una nueva relación (...) en las formas y funciones de la nueva arquitectura" (Berni, 1944, p. 41). A pesar de las diferencias estéticas e ideológicas que lo separaban de los artistas decoradores vinculados a la SCA, sus ideas se acercaban cuando definía a la pintura mural como "un arte público por excelencia, de valores sociales, de cuyas funciones y consecuencias el Estado no puede quedar indiferente (...) (p. 41).

De esta manera, el debate local se integraba a las nuevas discusiones que se estaban dando en el ámbito internacional sobre el rol del arte en la arquitectura moderna. Ya desde los preparativos para la Exposición de París de 1937, circulaban nuevas consignas sobre la necesidad de: "demostrar que el arte puede hacer la vida mejor y más bella para todo el mundo, que no hay enfrentamiento entre belleza y utilidad, que arte y técnica deben estar unidos" (The Paris model for the fair, 1936, p. 45). Poco tiempo después se realizó la Feria Internacional de Nueva York en 1939, con el objetivo "no de mostrar como sus antecesoras, los triunfos de la Técnica sino la integración de esta con el Arte, bajo un claro dominio de ideales humanistas" (Liernur, 1999, p. 39). Ambos eventos funcionaron como la antesala de las discusiones de los años 1940 sobre la nueva monumentalidad y la participación de la arquitectura como (re)constructora de la vida cívica a través de la síntesis de las artes, en una operación comandada por figuras como Sigfried Giedion, Josep Lluís Sert y Fernand Léger, entre otros, que cobraría fuerza en la segunda posguerra.



Figura 5. Pinturas murales para la Sociedad Hebrea: los otros artistas plásticos. a. Antonio Berni, "Las artes", pintura al fresco, 1943. *Tecné* (marzo, 1944), 3, p. 40. b. Imagen del hall del primer piso. A la izquierda se observa "El libro y la ciencia", fresco de Demetrio Urruchúa, 1943. *Nuestra Arquitectura* (marzo, 1944), 176, p. 88.

Consideraciones finales

En este trabajo hemos intentado mostrar cómo el episodio de colaboración entre arquitectos y artistas plásticos en la arquitectura pública de la década del treinta y comienzos de la siguiente permitió recorrer una serie de discusiones disciplinares y culturales que resultan centrales para profundizar nuestro conocimiento del período.

Por un lado, observamos que la tendencia de arquitectura pública analizada aparece encaballada entre las discusiones sobre el *Art Déco*, en tanto movimiento que admitió la presencia de la decoración dentro de su propuesta de modernización de la arquitectura, y el debate de la síntesis de las artes, que propuso una versión superadora del funcionalismo moderno a partir de la incorporación de obras de arte para recuperar la dimensión estética de la disciplina. Volver sobre estos debates nos ha permitido constatar que el momento de la integración de las artes que floreció en la segunda posguerra no debe interpretarse en términos de un nuevo comienzo, sino más bien como el punto de llegada de un largo proceso que se inició en el período entreguerras.

Por otra parte, advertimos que la incorporación de murales, vitrales, relieves y esculturas transformó a esas arquitecturas en objetos de arte público atravesados por otras discusiones que excedieron ampliamente los límites del campo disciplinar específico. De esta manera, aquellas construcciones pasaban a formar parte de las políticas oficiales para la promoción de un arte nacional y se involucraban directamente en la difusión de un discurso público nacionalista. Al mismo tiempo, dialogaban con otras experiencias de arte público contemporáneas del exterior que se desarrollaban en otros contextos políticos pero representando temáticas similares con lenguajes estéticos compartidos.

En definitiva, el seguimiento de la "colaboración creadora" entre artistas y arquitectos que se consolidó como tal hacia fines de los años 1930 permitió ponderar tanto los alcances

de aquella tendencia en el contexto de producción local como sus vínculos con un conjunto amplio de ideas en circulación a escala internacional. A comienzos de los años 1940 la reivindicación del arte en la arquitectura moderna había dejado de ser un reclamo aislado para convertirse en un espacio de convergencia entre todos los sectores del campo.

Notas

¹ Una versión preliminar de las ideas aquí presentadas integraron el capítulo III de la tesis de maestría inédita, *Arquitectura como arte público. Estado, arquitectos y cultura en la Revista de Arquitectura (Argentina, 1925-1943)* (Duran, 2017).

² La búsqueda de un nuevo estilo estaba asociada, tal como señaló Crispiani (1995, p. 54), a tres cuestiones principales: el agotamiento de los modelos del historicismo, la voluntad de encontrar una identidad para el arte nacional, la necesidad de producir una arquitectura metropolitana, capaz de adaptarse a los nuevos requerimientos programáticos y técnicos.

³ Belej (2012, p. 196) señaló que los primeros antecedentes de este tipo de murales se remontan a principios de siglo XX, con los murales realizados por Collivadino para decorar el Pabellón Argentino en la Exposición Internacional de San Francisco en 1915.

⁴ Los artículos de Prebisch y Vautier (1925a, 1925b, 1926) en *Martín Fierro* difundieron en el ámbito local las ideas del debate parisino en torno a la Exposición de 1925. Los argumentos desarrollados sugieren varios puntos en común, tanto respecto de los contenidos como de su presentación visual, con los planteos de Le Corbusier en sus escritos de *L'Esprit Nouveau*, luego compilados en el libro *El arte decorativo de hoy* (1987 [1925]).

⁵ Mayúsculas en el original.

⁶ Un buen ejemplo de la arquitectura moderna con decoraciones realizada por este arquitecto puede verse en el edificio de renta ubicado en Bulnes y Arenales, publicado por la *Revista de Arquitectura* en octubre de 1936 (Propiedad de renta, 1936, pp. 483-490).

⁷ Según la nómina proporcionada por la *Revista de Arquitectura*, los artistas convocados fueron Benito Quinquela Martín, Antonio Alice, Emiliano Celery, Miguel Victorica, Rodolfo Franco, Raúl Mazza, Adolfo Montero, Alfredo Guido, Gastón Jarry, Antonio Pibernat, Troiano Troiani y Hector Rocha.

⁸ Según José Emilio Burucúa (1999, p. 17), el aporte de Pagano fue, luego de la contribución inicial de Eduardo Schiaffino, la segunda gran obra dentro de la historiografía artística argentina.

⁹ Varias de las pinturas de temática histórica de Alice (1886-1943) fueron adquiridas por diferentes dependencias estatales desde comienzos del siglo XX. "La muerte de Güemes" (1910) fue destinada a decorar el Palacio de la Legislatura de Salta, mientras que "Argentina: tierra de promisión" (1918) fue adquirida por el gobierno nacional para el Palacio de Correos y Telégrafos, inaugurado en 1928. Ya en los 1930, realizó *panneaux* decorativos para el MOP y el Ministerio de Hacienda.

¹⁰ Entre algunas de las más significativas, podemos mencionar la creación en 1938 de la Academia Nacional de la Historia y de la Comisión Nacional de Museos y Lugares Históricos.

¹¹ En diciembre, se realizó la Primera Exposición de Artes Plásticas en los salones de la Sociedad, a la que concurrieron dieciocho arquitectos con sus obras. El evento volvió a repetirse con similares características en los dos años siguientes.

¹² La obra arquitectónica de los ingenieros Joselevich fue publicada en *Nuestra Arquitectura* (Edificio Social de la Sociedad Hebraica Argentina, 1944).

Referencias

- Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto Ravignani*, 27, 107-137.
- Ballent, A. (2008). Imágenes de un vínculo. Ingeniería y estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. *Historia, Ciências, Saúde-Manguinhos*, 15 (3), 827-847.
- Ballent, A. (2016). El Estado como problema: el Ministerio de Obras Públicas y el centro de Buenos Aires durante la presidencia de Agustín P. Justo, 1932-1938. *Estudios del Hábitat*, 14 (2), 1-19.
- Ballent, A. & Gorelik, A. (2001). País urbano y país rural: la modernización del país y su crisis. En A. Burucúa, J. E. (Dir. de tomo), *Nueva historia argentina. Arte, sociedad y política* (Tomo I). Buenos Aires: Sudamericana, 267-313.
- Belej, C. (2012). *Muralismo y proyecto moderno en Argentina entre las décadas de 1930 y 1950*. Tesis doctoral inédita, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Argentina.
- Berni, A. (marzo, 1944). Pinturas murales, *Tecné*, 3, 40-45.
- Berraute, F. (1940). Los cristales grabados de Atilio Boveri. En Boveri, A., *La decoración mural, obras de Atilio Boveri realizadas durante el año 1939*. Buenos Aires: Boveri.
- Bonet, A., Ferrari Hardoy, J. & Kurchan, J. (junio, 1939). Austral 1 [Separata]. *Nuestra Arquitectura*, 119.
- Boveri, A. (1940). *La decoración mural, obras de Atilio Boveri realizadas durante el año 1939*. Buenos Aires: Boveri.
- Castagnino, J. (abril, 1941). La pintura mural. El afresco. *Revista de Arquitectura*, 244, 154-159.
- Cattaruzza, A. (2001). Descifrando pasados: debates y representaciones de la historia nacional. En Cattaruzza, A. (Dir. de tomo), *Nueva Historia Argentina* (Vol. VII), Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943) (pp. 429-476). Buenos Aires: Sudamericana.
- Christophersen, A. (abril, 1929). Hacia un lógico renacimiento arquitectónico. *Revista de Arquitectura*, 100, 239-241.
- Clark, T. (2000 [1997]). *Arte y propaganda en el siglo XX. La imagen política en la era de la cultura de masas*. Madrid: Akal.
- Colaboración creadora (octubre, 1941). *Revista de Arquitectura*, 250, 482-487.
- Crispiani, A. (1995). Alejandro Christophersen y el desarrollo del eclecticismo en la Argentina. *Cuadernos de Historia*, 6, 43-88.
- Duran, C. (2017). *Arquitectura como arte público. Estado, arquitectos y cultura en la Revista de Arquitectura (Argentina, 1925-1943)*. Tesis de maestría inédita, Universidad Torcuato Di Tella, Argentina.
- Edificio de "La Fraternidad" (diciembre, 1934). *Revista de Arquitectura*, 168, 505 y 508-523.
- Edificio de la Sociedad "Unión Ferroviaria". (marzo, 1933). *Revista de Arquitectura*, 44, 279-287.
- Edificio Social de la Sociedad Hebrea Argentina (marzo, 1944). *Nuestra Arquitectura*, 176, pp. 78-91.
- El edificio para el Ministerio de Obras Públicas de la Nación (julio, 1937). *Revista de Arquitectura*, 199, pp. 297-312.
- El Pabellón Argentino en la Feria de Milán (junio, 1927). *Revista del CACYA*, 1, 30-40.
- Escriben para la *Revista de Arquitectura* los artistas plásticos. (diciembre, 1940). *Revista de Arquitectura*, 240, pp. 672-673.
- Gorelik, A. (2011). Nostalgia y plan: el Estado como vanguardia. En Gorelik, A., *Correspondencias: arquitectura, ciudad, cultura* (92-133). Buenos Aires: Nobuko.
- Graciani, A. (1995). La participación argentina en la Exposición Iberoamericana: la actuación de Martín Noel. Un edificio y una misión. En *El arquitecto Martín Noel: su tiempo y su obra* (161-179). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Cultura. Recuperado de <https://www.klinebooks.com/pages/books/15813/n-a/el-arquitecto-martin-noel-su-tiempo-y-su-obra>
- Guido, A. (octubre, 1941). La Decoración en la Arquitectura. *Revista de Arquitectura*, 250, 443-454.
- Gutiérrez y Urquijo, A. (diciembre, 1934). La Plástica en la Arquitectura. *Revista de Arquitectura*, 168, 524-525 y 547.

- La Decoración y la Arquitectura. (octubre, 1941). *Revista de Arquitectura*, 250, 438.
- La exposición de cerámica de los señores José de Bikandi y Marino Persico en la Sociedad Central de Arquitectos (noviembre, 1938). *Revista de Arquitectura*, 215, pp. 526-528.
- Le Corbusier (1987 [1925]). *The Decorative Art of Today*. Nueva York: Architectural Press.
- Liernur, J. F. (1989-1991). ¿Arquitectura del imperio español o arquitectura criolla? Notas sobre las representaciones "neocoloniales" de la arquitectura producida durante la dominación española en América. *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas Mario Buschiazzo*, (27-28), 208-218.
- Liernur, J. F. (1999). The South American Way. El "milagro" brasileño, los Estados Unidos y la Segunda Guerra Mundial (1939-1943). *Block* 4, 23-41.
- Müller, L. (2011). *Modernidades de provincia: Estado y arquitectura en la ciudad de Santa Fe 1935-1943*, Santa Fe: Universidad Nacional del Litoral.
- Noel, M. (enero, 1931). *Racialismo y Arquitectura*. *Revista de Arquitectura*, 121, pp. 28-31.
- Pagano, J. L. (1937). *El arte de los argentinos* (Tomo I, Desde los aborígenes hasta el período de los organizadores). Buenos Aires: edición del autor.
- Pagano, J. L. (1938). *El arte de los argentinos* (Tomo II, Desde la acción innovadora del "Nexus" hasta nuestros días). Buenos Aires: edición del autor.
- Pagano, J. L. (1939). El arte como valor histórico. En *Discursos de recepción en la Academia de Historia*. (pp. 25-47). Buenos Aires: Academia Argentina de Letras.
- Pagano, J. L. (1940). *El arte de los argentinos* (Tomos III, Desde la pintura en Córdoba hasta las expresiones más recientes. Pintura – escultura - grabado). Buenos Aires: edición del autor.
- Parera, C. (2012). *Arquitectura pública: entre la burocracia y la disciplina. Intervenciones de Nación y Provincia en territorio santafesino durante la "larga década" del treinta*. Tesis doctoral inédita, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Nacional de La Plata, Argentina.
- Prebisch, A. (enero, 1931). La Nueva Arquitectura. *Revista de Arquitectura*, 121, pp. 32-36.
- Prebisch, A. & Vautier, E. (noviembre, 1925b). El standard, base del estilo arquitectónico. *Martín Fierro*, 25, p. 5.
- Prebisch, A. & Vautier, E. (septiembre, 1925a). Arte decorativo, arte falso. *Martín Fierro*, 23, 5.
- Prebisch, A. & Vautier, E. (septiembre, 1926). ¿Arte decorativo? *Martín Fierro*, 33, 9.
- Primera Exposición de Artes Plásticas en la Sociedad Central de Arquitectos (diciembre, 1938). *Revista de Arquitectura*, 216, 580-588.
- Propiedad de renta, Bulnes 2093 esq. Arenales (octubre, 1936). *Revista de Arquitectura*, 190, 483-490.
- Soto Acebal, J. (octubre, 1941). Los artistas y la decoración mural, *Revista de Arquitectura*, 250, 455-456.
- The Paris model for the fair (febrero, 1936). *American Architect*, 149, 45-47.
- Vidal Cárrega, C. (diciembre, 1939). Exposición de Artes Plásticas realizada en la Sociedad Central de Arquitectos. *Revista de Arquitectura*, 228, 652-655.
- Wechsler, D. (1999). Impacto y matices de una modernidad en los márgenes. Las artes plásticas entre 1920 y 1945. En J. E. Burucúa (Dir. de tomo), *Nueva historia argentina. Arte, sociedad y política* (Tomo I) (267-313). Buenos Aires: Sudamericana.
- Williams, A. (octubre, 1941). De la Exposición de Artes Plásticas en la Decoración Mural. *Revista de Arquitectura*, 250, 439-442.

Arquiteturas e Estado no Brasil de Vargas (1930-1945)

Architectures and State in Brazil of Vargas (1930-1945)

Francisco Sales Trajano Filho

Universidade de São Paulo, Brasil

Abstract

The article proposes an analysis of the State architecture produced for the first Vargas government, between 1930 and 1945. Viewed not as an autonomous field, but as, above all, a space of representation of the new model of national state that was tried to establish at that moment, the architecture is considered here both from the ideological and cultural ambiguities housed in the state structure created by Vargas, but also in its internal tensions in which several aesthetic currents coexisted and disputed the public works market in frank process of expansion in those decades. The article seeks to highlight the work of technical teams producing architecture from within the state bureaucracy, corroborating the idea that in Brazil the state was not only a consumer of architecture but an architectural producer. To consider this perspective is to open an opportunity to analyze the place and function of the organs and technical teams operating within the structures of the State in the formation of an architectural culture in Brazil in the last century.

Resumo

O artigo propõe uma análise da arquitetura estatal produzida para o primeiro governo Vargas, entre 1930 e 1945. Vista não como um campo autônomo, mas como, sobretudo, um espaço de representação do novo modelo de Estado nacional que se procurou instaurar nesse momento, a arquitetura é considerada aqui tanto a partir das ambiguidades ideológicas e culturais alojadas na estrutura de estado criada por Vargas, como também em suas tensões internas em que várias correntes estéticas coexistiam e disputavam o mercado de obras públicas em franco processo de expansão nessas décadas. O artigo procura destacar o trabalho de equipes técnicas produzindo arquitetura a partir do interior da burocracia estatal, corroborando a ideia de que no Brasil o Estado não foi apenas um cliente consumidor de arquitetura, mas produtor de arquitetura. Considerar esta perspectiva é descerrar uma oportunidade para se analisar o lugar e função dos órgãos e equipes técnicas operando no interior das estruturas do Estado na formação de uma cultura arquitetônica no Brasil no século passado.

Key words

Architecture and State - technical teams - State and nation-building - Brazil

Palabras clave

arquitectura e Estado - equipes técnicas - Estado e formação nacional - Brasil

Universidade de São Paulo (USP). Instituto de Arquitetura e Urbanismo. Arquiteto graduado (UFPB). Doutor em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo (USP). Professor do Instituto de Arquitetura e Urbanismo.

sales@sc.usp.br

Recibido el 20 de Julio de 2018

Aceptado el 23 de noviembre 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



Introdução

Ele [Getúlio Vargas] é, sem dúvida, o verdadeiro construtor da Nação, o único arquiteto do Brasil

Oswaldo Teixeira, 1940

Ao lado da questão da identidade nacional, com a qual se articula e para a qual converge em distintos momentos, o nexos entre Estado e arquitetura conforma o núcleo temático em torno do qual parte considerável da história da arquitetura brasileira do século XX foi escrita. Evidência da riqueza interna desse tópico, tal constatação, contudo, não significa que a relação entre Estado e arquitetura no Brasil seja um território já plenamente mapeado e exaurido para novas empreitadas investigativas. Pelo contrário. A recorrência analítica em certos episódios, como é o caso emblemático da construção da sede do Ministério da Educação e Saúde Pública (MESP), na gestão do ministro Gustavo Capanema –objeto de uma riquíssima fortuna crítica cujo início remonta praticamente à conclusão de suas obras–, acabou por projetar uma larga sombra sobre um período dos mais profícuos da arquitetura produzida para o Estado ou pelo Estado no Brasil, delimitado pela extensão do primeiro governo Vargas (1930-1945). Todo um universo de realizações, agentes e processos que apenas recentemente vem se constituindo como objeto de investigação por si próprio, e não mais como mero contraponto de medalhões como o edifício do MESP.

Consequência da dinamização das forças produtivas e da ampliação do escopo da esfera estatal, com a massiva expansão das encomendas públicas demandada pela implantação de políticas de modernização conduzidas pelo Estado varguista, o incremento do campo arquitetônico brasileiro nesse momento atrelava ao processo mais geral de definição do novo perfil do Estado nacional.

Em termos concretos, a consolidação do Estado nacional passava pela dimensão construtiva, manifestada, desde o começo da década de 1930, na proliferação de iniciativas estatais

voltadas a dotar o país de infraestruturas em escala territorial, com investimentos em transportes, educação, saúde, habitação, edifícios para a administração pública, etc. Como se na criação de uma nova sociedade em um país como o Brasil, onde “tudo ainda está, praticamente, por fazer” (Costa, 1936, p. 5), coubesse prioritariamente ao Estado conduzir a ação construtiva por excelência (Gorelik, 1994).

O protagonismo do Estado como agente decisivo nos processos de modernização e formação nacional tanto no contexto brasileiro quanto na América Latina é um dado já consolidado na historiografia e não cabe retomar (Gorelik, 1994; Guillén, 2004; Martins, 1987). Importa aqui ressaltar o quanto tais processos lidaram com impulsos contraditórios.

Operando na perspectiva de construção do “novo”, intrínseco à ideia de modernidade, a conjunção entre processos de modernização e formação nacional demandava também a construção de vínculos profundos com o passado, a história e a tradição. Assim são formulados, por exemplo, pelo escritor Cassiano Ricardo, membro dos grupos Anta e Verde-Amarelo do modernismo paulista dos anos 1920 e que na década seguinte aparece como um dos principais ideólogos do regime varguista. Para esse escritor, paladino da “marcha para o Oeste” bandeirista, o Estado Novo de Vargas, decretado em 1937 –e que em essência constituía apenas mais um golpe dentro do golpe, consumando de forma autoritária a tomada do poder encetada em 1930–, explicava-se como uma predestinação fundada na “congregação de duas verdades irrecorríveis: a posição do Brasil em face do mundo moderno e o retorno do Brasil a suas fontes históricas, étnicas, econômicas e políticas” (Ricardo, 1941, p. 111).

Ao reivindicar uma condição privilegiada no equacionamento da relação entre modernização e construção da nação, os intelectuais articularam em seus discursos, passado e presente, o nacional e o internacional, o tempo da nação e o tempo

universal. No momento em que o Estado reclama a participação ativa desse grupo na vida nacional, seu engajamento nos embates do tempo presente, impõe-se aos intelectuais a ruptura com a imagem habitual de hedonistas do saber, distanciados do cotidiano e absortos em um mundo puramente espiritual. Abandonar a reflexão desinteressada e se engajar na construção de fato da realidade imediata: tal é a plataforma a assumir; não mais apenas escrever a história, mas fazer a história (Velloso, 2017).

Representante maior da ideia de nação na década de 1930, o Estado assume, de fato, a condição de vanguarda, nos termos em que discute Gorelik (2005), disparando processos de transformações sociais, econômicas e culturais. E para ele convergem representantes de distintas matrizes intelectuais e ideológicas, organizando-se nas entranhas da burocracia estatal por afinidades e interesses em grupos de poder pulverizados na composição de uma insólita *intelligentsia* em constante tensão interna (Martins, 1987).

Aos membros dessa *intelligentsia* caberia tanto incrementar a burocracia estatal, no sentido de sua completa reorganização, como dar forma à nação em termos simbólicos e materiais, moldando uma identidade cultural abrangente ao conjunto da nação em construção, íntegra e sem cisões, conforme as premissas encampadas pelo novo Estado que se reorganizara pós-crise de 1929 (Martins, 1992). “Um Estado (...) fora do liberalismo caduco” (Figueiredo, 1941, p. 135), de caráter intervencionista, centralizador e modernizador em flagrante flerte com o ideário nazi-fascista europeu do entre-guerras.

A heterogeneidade dominante no campo político-ideológico do Estado varguista não deixaria de se rebater noutras esferas. De fato, acabou por marcar profundamente a produção cultural e arquitetônica do período, caracterizada pela acomodação de um amplo espectro artístico e intelectual no interior do regime: vanguardistas e tradicionalistas, conservadores e progressistas, nacionalistas e cosmopolitas, à esquerda ou à direita

do campo político, comunistas, liberais e simpatizantes do nazi-fascismo, paladinos da história e cultores do radicalmente novo excitados pelo imaginário da modernidade. Não há dúvida que essa condição de partida, tão multifacetada, coloca elementos fundamentais para pensar a própria (im) possibilidade de uma representação simbólica coesa da nação em termos arquitetônicos, sua pertinência e viabilidade.

Em face das idiosincrasias do chefe da nação e da diversidade ideológica, política e cultural presente em todas as instâncias do governo, a arquitetura produzida para o Estado nessas condições não deixaria de repercutir, em termos imagéticos e discursivos, as peculiaridades que caracterizaram a política varguista. Daí que partir do pressuposto de delimitação ou reconhecimento de uma estética oficial a priori na arquitetura do período seja um esforço fadado a um baixo rendimento analítico. Uma falsa questão, na verdade, cujo principal efeito é desviar a atenção do que é mais relevante, ou seja, o funcionamento do campo arquitetônico no Estado varguista na diversidade de orientação ideológica e estética alojada em sua estrutura.

Em face dessas observações iniciais, este artigo revisita a arquitetura estatal produzida no bojo do primeiro governo Vargas, entre 1930 e 1945, explorando, sempre que o cotejo com as fontes permite, alguns dos impasses e dificuldades postas para uma compreensão dessa produção no singular, como amiúde se constata na historiografia. Para tanto, toma-se aqui a arquitetura tanto como um campo ainda carente de organicidade, de autonomia incipiente, e ao mesmo tempo como âmbito em que distintas representações do novo modelo de Estado nacional projetaram expectativas e projetos de país. Em um horizonte de significativa ampliação do mercado de obras públicas, abre-se também aqui um olhar sobre o trabalho de equipes técnicas produzindo arquitetura a partir do interior da burocracia estatal. Com isso, pretende-se instigar uma discussão que considera que no Brasil o Estado não teria sido apenas um cliente consumidor de arquitetura, mas essencialmente também

produtor de arquitetura, por meio da ação de equipes técnicas operando no interior das estruturas do Estado na formação de uma cultura arquitetônica no Brasil no século XX.

Espaços em disputa

Episódio que desencadeou o que foi chamado “fenômeno Brasil” no interior da cultura arquitetônica internacional nas décadas de 1940 e 1950, a exposição *Brazil Builds* e o catálogo homônimo, com textos de Philip Goodwin e fotografias de G. E. Kidder Smith, é também a origem de um distendido equívoco no que diz respeito à relação entre Estado e arquitetura no Brasil.

Em dado momento do catálogo, Goodwin ressalta a importância atribuída ao país pelo governo e por seu povo, expressa materialmente na “construction of impressive new buildings to house the departments for all the complicated public services” (Goodwin, 1943, p. 91). No entanto, destoando do horizonte internacional de arquitetura para o Estado de meados do século passado, a opção brasileira em matéria de arquitetura oficial revestia-se de evidente singularidade aos olhos de Goodwin:

While Federal classic in Washington, Royal Academy archaeology in London and Nazi classic in Munich are still triumphant, Brazil has had the courage to break away from the safe and easy path with the result that Rio can boast of the most beautiful government building in the Western hemisphere. (Goodwin, 1943, p. 92)

Alusiva especificamente à arquitetura da sede do Ministério da Educação e Saúde, projetada por uma equipe de arquitetos modernos coordenada por Lúcio Costa, esse trecho de *Brazil Builds* instigou interpretações sobre a arquitetura brasileira do período Vargas de largo alcance na historiografia. Uma dessas interpretações, que vigorou por décadas, é a de que a fala de Goodwin sinalizava uma opção *a priori* e consciente do regime varguista pela arquitetura moderna. Mais, a de que o Estado brasileiro sob Vargas não apenas teria imbuído seus edifícios de uma expressiva modernidade

arquitetônica, como privilegiara dentre as variantes de arquitetura de vanguarda aquela de matriz corbusiana, encampada pelos arquitetos da “escola carioca”.

Equívocos interpretativos já há muito esclarecidos, na origem desses mal-entendidos estão as simplificações induzidas por Goodwin no texto do catálogo *Brazil Builds*. Uma primeira e mais consequente simplificação foi estender uma interpretação particular, de uma realização tão excepcional como era o edifício do Ministério, à totalidade da produção arquitetônica varguista, como se toda a arquitetura feita para o Estado nesse momento fosse moderna e corbusiana. Ímpar em vários sentidos, as linhas vanguardistas do Ministério destoavam francamente da orientação estética vigente em grande parte das obras públicas sob Vargas. Através dessa operação, Goodwin homogeneiza a arquitetura brasileira do período, cuja diversidade de vertentes e expressões é obliterada em favor de uma imagem uniformemente moderna.

Assim como transforma a variedade estilística brasileira em um bloco homogêneo e moderno, Goodwin destina tratamento similar à arquitetura dos Estados Unidos, Inglaterra e Alemanha, aplainados em sua complexidade e reduzidos a sinédoques: o *Federal Classic* representando toda a arquitetura pública norte-americana, o *Royal Academic Archaeology* desempenhando o mesmo papel para a arquitetura inglesa e o *Nazi Classic* sumarizando a arquitetura alemã sob o *Führer*.

Vista à luz da produção historiográfica afeita ao estudo das relações entre arquitetura e Estado no século XX, mesmo nos casos mais emblemáticos de sociedades com governos totalitários como a Rússia, Itália e Alemanha, tal suposição soa, no mínimo, inconsistente. Como revela a historiografia, tentativas de reconhecimento de uma homogeneidade estilística em tais circunstâncias tendem ao fracasso interpretativo (Lane, 1985; Ghirardo, 2013).

Longe da uniformidade e da preponderância de uma ou outra variante estética sobre as demais, no Brasil de Vargas coexistia, em

tensão constante, uma variedade de soluções formais pleiteando o papel de representantes autorizados das demandas simbólicas e funcionais do Estado. Constatação que, ao contrário da leitura proposta por Goodwin, torna o caso brasileiro em nada destoante da “esquizofrenia estilística” identificada por Kenneth Frampton na arquitetura do Reich alemão sob Hitler (Frampton, 2003, p. 262).

Tendo em vista a determinação de Vargas em construir um novo sentido de unidade em torno da ideia de nação e, por extensão, de sua própria figura como líder máximo, a dispersão estilística nas obras públicas não deixa, todavia, de provocar estranhamento. Como se a ausência de uma expressão arquitetônica estável não constituísse uma questão importante a ser considerada em face das pretensões políticas de construção de um Estado nacional estável e homogêneo nos pós-1930, em contraponto à fragmentação do poder entre as oligarquias país a fora.

O vazio discursivo criado pela falta de uma posição oficial do chefe da nação acerca da imagem arquitetônica mais adequada para representação do país levaria, por sua vez, a uma dinâmica extremamente suscetível a acomodações de interesses diversos, tanto estéticos quanto políticos, no âmbito das obras públicas e dos circuitos decisórios do poder. Uma multiplicidade de agentes com conexões ideológicas e culturais distintas lutava por ocupar posições capazes de viabilizar a implementação de sua agenda. Numa “história protagonizada por indivíduos” (Cavalcanti, 1995, p. 20), ministros, assessores, intelectuais, artistas e arquitetos, etc., moviam-se continuamente nas entranhas do Estado varguista na busca por conquista de terreno fértil em que implantar seus projetos pessoais e de seu grupo político, a serem plasmados na forma arquitetônica que melhor correspondia à natureza ideológica dos agentes envolvidos.

De um lado, a pulverização estética decorrente dessa situação ajuda a desmontar a ideia de um Estado monolítico, na expressão de Lauro Cavalcanti, moldado de cima para baixo conforme a visão totalizante de um

chefe de governo onisciente. Por outro, ela funciona ratificando a pouca atenção pessoal concedida à arquitetura por parte de Vargas, provavelmente vista como secundária frente às demandas da prática política.

Daí que, se para o arquiteto espanhol Victor D’Ors era possível afirmar, ao final da guerra civil espanhola, a máxima “nova política, nova arquitetura” (Sust, 1975, p. 7), o mesmo não se poderia dizer em relação ao caso brasileiro. Pelo contrário, como já sinalizamos anteriormente, talvez seja na arquitetura que com mais clareza percebam-se as dificuldades em reconhecer uma face coesa e uniforme da política e do Estado varguista.

Perceptível no variado conjunto de edifícios construídos entre as décadas de 1930 e 1940, a indefinição quanto a uma estética oficial adquire plena visibilidade na arquitetura estatal construída na capital federal, Rio de Janeiro, a partir de 1935, particularmente nas sedes para os vários ministérios, seja compondo novas perspectivas urbanas, como no caso da Avenida Presidente Vargas, ou articulando áreas urbanas ainda escassamente ocupadas, como a esplanada do Castelo. Aspecto de fundamental importância em termos simbólicos para a construção da imagem do Estado, as instalações para os ministérios, secretarias e demais instâncias da administração pública eram uma resposta concreta à demanda por espaço físico decorrente da reorganização da burocracia e racionalização das rotinas de trabalho implantadas no decorrer dos anos 1930 e coordenadas a partir de 1938 pelo Departamento de Administração dos Serviços Públicos (DASP).

Ao mesmo tempo, a diversidade de orientações estéticas peculiar a esse conjunto de obras contribui, em certa medida, para firmar a ideia, não de todo equivocada, da vigência de liberdade criativa na produção arquitetônica, da inexistência de uma “arquitetura dirigida” sob o regime de um líder “tolerante”, em se considerando o receio de alguns quanto ao “fundo malicioso do interesse do Estado pelas artes” (Cavalcanti, 1941, p. 283).

Sem se ater ao caso brasileiro, a correspondência entre estética e ideologia de Estado baseada na tolerância quanto à liberdade de expressão na arquitetura constituía o norte do artigo “O Estado e a arquitetura”, do arquiteto Gerson Pompeu Pinheiro, publicado na revista *Arquitetura e Urbanismo* em julho/agosto de 1938. Tomando como fio condutor da análise a situação italiana, Pinheiro via de forma auspiciosa o cenário da “insuspeitíssima Itália de Mussolini” (Pinheiro, 1938, p. 170) em face do desprestígio crescente das manifestações de arte e arquitetura modernas no horizonte europeu, constatável, por exemplo, na arquitetura dos pavilhões alemão e soviético na Exposição Universal de Paris, de 1937, francamente conservadoras.

Ao contrário da Rússia de Stalin, que se orientava por um “academicismo maciço com pretensões a nacionalismo arquitetônico”, a Itália aceitava e estimulava “o desenvolvimento da arquitetura chamada moderna, de características internacionais” (Pinheiro, 1938, p. 169). Para Pinheiro, graças ao “franco e merecido apoio do Governo [e] sob as vistas vigilantes do ‘Duce’ erguem-se na Itália construções do mais acentuado gosto contemporâneo”, comprovando que “nem sempre os estados totalitários tendem para o aniquilamento das manifestações de arte e de cultura” (p. 170).

Concluído em tom elogioso ao papel desempenhado por Mussolini como chefe de governo, por afastar “os obstáculos para a livre expansão da inteligência e da arte”, o artigo de Pinheiro operava no sentido de desmontar a associação corrente entre ideologia política e representação estética do Estado, entre internacionalismo e nacionalismo, que se mostravam nesse momento embaralhados nos exemplos fornecidos pela Rússia e Itália. Nessa perspectiva, não é difícil compreender em seu texto, do título ao teor da discussão, uma mensagem para o próprio governo Vargas, cujo Estado Novo havia sido decretado menos de um ano antes da publicação do artigo.

Mesmo que nenhuma passagem do artigo faça referência explícita ao Brasil, a questão

apresentada era por demais pertinente para ser mera casualidade e incidia sobre um ponto central e ainda em aberto: investiria o governo Vargas, já plenamente consolidado no poder, com seus principais adversários neutralizados ou cooptados, na construção de uma imagem arquitetônica própria? Em caso afirmativo, que orientação estética assumiria essa arquitetura?

Observadas em retrospecto, nas inúmeras obras de arquitetura construídas e em construção desde o início da década de 1930, tais dúvidas tinham plena razão de ser. Já que, ao volume e imponência de muitas das novas edificações erguidas até então não correspondera nenhuma diretriz formal abrangente, nenhuma norma estética impondo-se sobre as demais. E isto, em um contexto de intensa disputa entre arquitetos acadêmicos, neocoloniais e modernos pelas encomendas oficiais.

Fato é que, a despeito de contradições internas e da ausência de uma política clara em relação à arquitetura, o novo regime acabaria por funcionar como uma espécie de desaguadouro de expectativas que vinham se acumulando desde meados dos anos 1910 quanto à definição de um estilo arquitetônico propriamente brasileiro.

As condições de funcionamento do mercado de encomendas públicas e a aparente arbitrariedade estilística que perpassa as obras de arquitetura não deixam de ressoar certas ambiguidades de fundo próprias ao regime de Vargas. A miríade de vinculações ideológicas entre seus representantes, a diversidade de vertentes intelectuais e projetos de país abrigados em seu interior, combinadas às pulsões simultâneas para o passado e para o futuro, para a tradição e para a modernização reverberaram, incontornáveis, na expressão arquitetônica das obras do Estado. Compromissos muitas vezes contraditórios que nem sempre lograram encontrar respostas convenientes em termos estéticos.

Embora seja instigante desde a perspectiva do historiador, a heterogeneidade que emerge desse verdadeiro *laissez-faire* estilístico não constituía de fato uma questão cuja solução

preocupava o Estado. Pelo contrário, se considerarmos a sugestiva fala do ministro da Fazenda, Alexandre Marcondes Filho, em 1944:

Preside, assim, V. Excia. [Getúlio Vargas], ao renascimento da arquitetura oficial brasileira, procurando e favorecendo a fixação dos nossos padrões representativos, através do ecletismo das formas e da variedade das sugestões adaptadas ao nosso tempo transformativo e às peculiaridades do nosso clima. ("O Sexto aniversário," 1944, p. 178).

Para o "tempo transformativo" do Estado Novo, cuja fisionomia mostrava-se em grande parte ainda um processo em aberto, nada mais conveniente, portanto, do que uma face arquitetônica plural, indefinida. Se a questão de uma estética única para o Estado se colocava talvez fosse não como um problema para o presente, mas sim para o futuro, como produto de uma decantação gradual de uma imagem coesa e uniforme, capaz de simbolizar de forma satisfatória um Estado já então estabilizado.

Além das contradições que atravessam de ponta a ponta o regime comandado por Vargas, talvez seja produtivo buscar no próprio campo arquitetônico brasileiro outras razões subjacentes ao quadro de um pluralismo hegemônico, evidente na multifacetada arquitetura do Estado varguista. E para isso é importante reconhecer, de saída, as primeiras décadas do século passado na arquitetura brasileira como um interregno. De maneira simplificada, esse interregno se caracterizaria pela crise de autoridade da ordem vigente e de indefinição quanto à ordem porvir. Um período de instabilidade, de ausência de uma hegemonia clara no tocante aos valores a seguir.

Grosso modo esse interregno se encerra entre os anos 1920 e 1940, e se define essencialmente por questionamentos profundos ao cânone acadêmico historicista, a ordem vigente, dominante no ensino da Escola Nacional de Belas Artes (ENBA), em descrédito crescente ao longo desse período. Tais

questionamentos provinham de duas frentes principais: de um lado, a campanha por uma arquitetura nacional enraizada no passado e na tradição colonial encampada pelo movimento neocolonial de Ricardo Severo, José Marianno Filho e seguidores. De outro, a pressão exercida pelas iniciativas de renovação da linguagem arquitetônica nos moldes das vanguardas europeias do entre guerras, encetadas na década de 1920 a partir da obra do arquiteto de origem ucraniana, Gregori Warchavchik, e que ganhariam novos contornos por meio da ação de Lúcio Costa e o grupo de jovens arquitetos em torno dele.

Encastelados em propostas muito singulares, essas duas frentes atuavam desqualificando o modelo acadêmico da ENBA por sua dupla inadequação ao tempo da nação e do mundo. Pelo lado da nação, o movimento neocolonial e o programa de criação de um estilo arquitetônico autenticamente brasileiro forçavam a superação do predomínio do classicismo europeu vigente na ENBA em favor de um olhar produtivo para a realidade brasileira, sua natureza, história e cultura.

Como representantes do tempo do mundo, ou seja, da modernidade, as pretensões vanguardistas criticavam o cânone acadêmico como expressão passadista de historicismo estilístico, como resposta estática em completa dissonância com as demandas em contínua transformação da civilização maquinista, conforme expressão de Le Corbusier. No mesmo tom, a arquitetura moderna também expunha as inconsistências da pesquisa neocolonial, considerando-a um ecletismo mal disfarçado, embora bem-intencionado no propósito mais geral de fixação de uma identidade arquitetônica nacional. Por sua vez, a própria arquitetura moderna aparecia, para representantes de dentro e de fora do Estado, como talvez mais um modismo estilístico exógeno, frente ao qual se recomendava certa prudência. Não como um modelo consolidado, mas como uma tendência incipiente sem raízes profundas no solo da nação.

Em resumo o que se configurava nas décadas de 1930 e 1940 era uma situação de impasse

em uma prática tensionada simultaneamente em várias e divergentes direções: o modelo acadêmico já não dispunha da hegemonia gozada na entrada do século, mas ainda era reputado por sua capacidade de responder às convenções formais e simbólicas socialmente aceitas.

O projeto neocolonial vigorava na produção privada com entradas pontuais na produção para o Estado, mas perdia cada vez mais espaço justamente para a arquitetura moderna. Quanto a esta, a desconfiança sobre seu caráter estrangeiro seria minorada na passagem da década de 1930 para 1940, e sua participação cresceria em diversas frentes de construção de obras públicas, sendo mais presente naquela modalidade de programas de caráter mais utilitário (habitações, escolas, hospitais, etc.) do que nas realizações de natureza mais simbólica-representativa, sendo o edifício do Ministério da Educação e Saúde uma notável exceção.

Não custa lembrar, como afirma Frampton, é justamente a “inconsistência iconográfica” da arquitetura moderna, sua tendência a “reduzir toda forma à abstração [gerando] uma maneira insatisfatória de representar o poder e a ideologia do Estado” que explica “a sobrevivência de uma abordagem historicista na construção da primeira metade do século XX” (Frampton, 2003, p. 255).

Entre acadêmicos, neocoloniais e vanguardistas, a ocorrência de múltiplas fusões estilísticas. Manifestações classicizantes modernizadas a *la* Piacentini ou de um neoclassicismo simplificado e convencional; regionalismos neocoloniais e reinterpretações locais do *mission style* norte-americano; ensaios de modernidade arquitetônica calcados na poética de Le Corbusier justapostos a variações *art déco* de diversas ordens, do *streamline* ao *stripped classicismo*, etc: tal era a fauna da arquitetura varguista reunidos na *Exposição de Edifícios Públicos*, realizada entre 29 de julho e 24 de agosto de 1944.

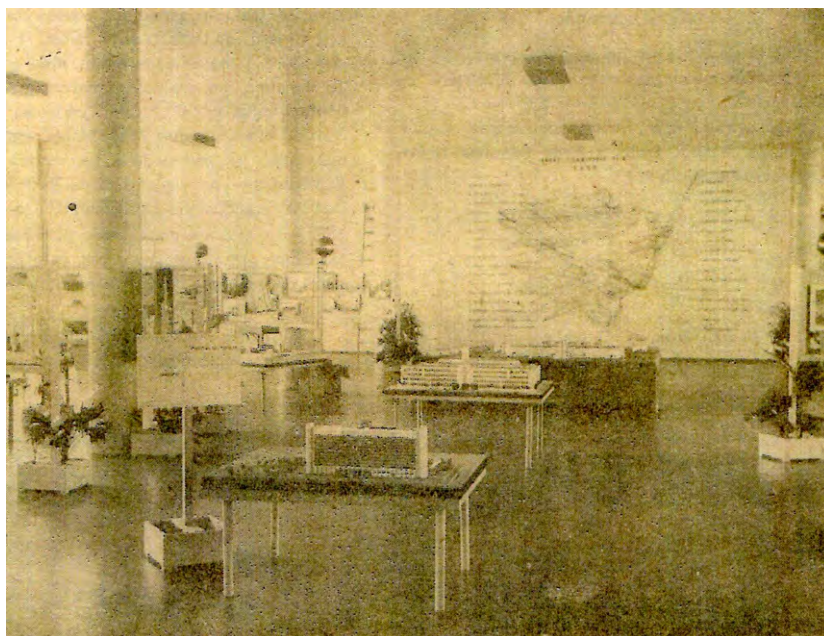


Figura 1. Visão geral da Exposição de Edifícios Públicos. *Revista do Serviço Público*, 1944, p. 105.

Organizada pela Divisão de Edifícios Públicos do DASP e ocupando todo o mezanino do edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública em estágio final de acabamento, a exposição comemorava o sexto aniversário da criação do DASP fornecendo um abrangente panorama da ação do Estado em matéria de arquitetura. Inaugurada por Vargas, coube ao ministro do Trabalho, Indústria e Comércio, Alexandre Marcondes Filho, o discurso de abertura:

O edifício público é uma testemunha da vida de um povo, um documento escrito no tempo. Não se limita à finalidade imediata do serviço do Estado. É, por certo, um memorial da civilização que o informa. A época que não se assinala pela arquitetura, significação e valor de suas construções, sobretudo em matéria de edifícios públicos, é um tempo que nada revelou de novo, uma geração que não conseguiu confiar a sua mensagem ao porvir, uma comunidade que não soube perpetuar-se através do eloquente simbolismo dos monumentos levantados pelo esforço coletivo. (Ribeiro, 1944, p. 90)

Evocando o sentido transcendente da arquitetura como marco histórico no processo civilizatório, a fala do ministro Alexandre Marcondes Filho ressaltava a ação diligente de Vargas na condução do destino de uma nação cujo progresso repercutia diretamente na intensificação da dimensão construtiva que a exposição procurava dar conta.

Impressionante pela quantidade de obras reunidas, muitas delas jamais construídas, o que prevalece na observação da arquitetura produzida pelos distintos ministérios e demais instâncias da administração pública presentes na *Exposição de Edifícios Públicos* é uma verdadeira polifonia estética.

Exemplares neoclássicos, *déco*, “estilo Manhattan”, vanguardistas e neocoloniais em suas múltiplas variações, ocupavam o mezanino do Ministério da Educação e Saúde Pública em franco contraste com o espaço que os abrigava. O que se percebia de forma dispersa nas inúmeras obras públicas

conduzidas desde o início da década de 1930, adquiria clareza na justaposição de opções estilísticas tão díspares representando o mesmo Estado.

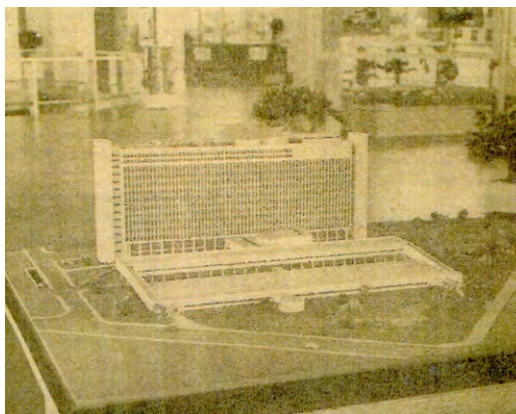


Figura 2. Maquete do Hospital de Clínicas de Porto Alegre, do Ministério da Educação e Saúde na Exposição de Edifícios Públicos. *Revista do Serviço Público*, 1944, p.103.



Figura 3. Perspectiva do Palácio da Justiça (nunca construído), do Ministério da Justiça. *Revista do Serviço Público*, 1944, p. 59.

Frente ao universo de obras expostas, discernia-se, no entanto, certas constantes entre ações ministeriais e linguagens arquitetônicas, reveladoras dos desdobramentos da disputa em curso pela condição de arquitetura oficial. Uma crescente hegemonia dos arquitetos modernos fazia-se notar no volume de construções do Ministério da Educação e Saúde Pública. Escolas, hospitais e outros programas funcionais ligadas a este ministério destoavam da maioria dos seus pares em exposição pelo rigor da forma racional

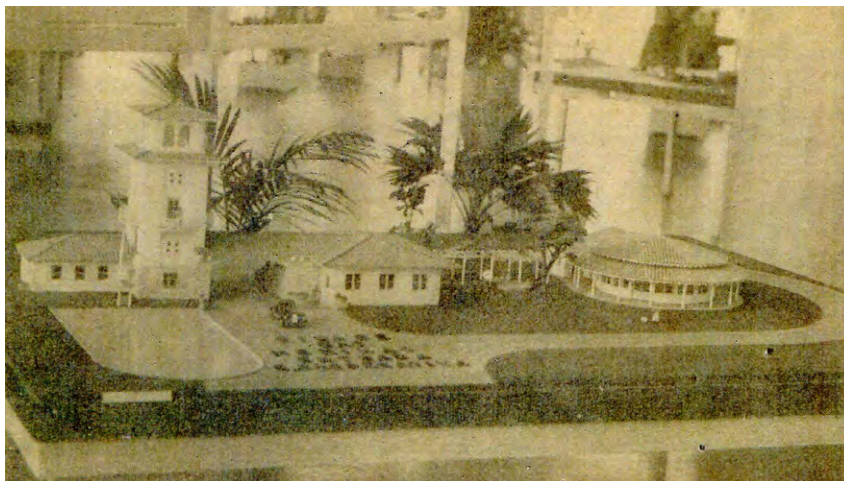


Figura 4. Maquete da Cidade das Meninas. *Revista do Serviço Público*, 1944, p. 99

moderna, descompromissada de qualquer historicismo. Nos edifícios dos ministérios do Trabalho e da Justiça respostas arquitetônicas de um classicismo moderno e monumental predominavam.

De sua parte, o Ministério da Agricultura sobressaía pelo recurso a soluções desenvolvidas a partir da pesquisa neocolonial desde os anos 1920, criando nexos com a busca por uma expressão de enraizamento no solo e na história do país, numa linguagem tradicional evocativa do passado brasileiro que declina em dialetos regionalistas na obra de arquitetos como Ângelo Murgel. Tradicionalismo similar definia iniciativas isoladas, como a Cidade das Meninas, projeto filantrópico em que se engajou pessoalmente a primeira-dama Alzira Vargas.

Contudo, a correspondência entre pastas ministeriais e linguagens arquitetônicas não era a regra. Mesmo ministérios como o da Educação e Saúde Pública, onde os arquitetos modernos ganhavam espaço, revelavam contradições internas, com obras de cunho mais tradicional. De outro modo, o Ministério da Fazenda, cuja sede no Rio de Janeiro assumira uma feição classicista, tinha sua sede regional, na cidade de Recife, claramente inspirada no projeto do edifício do Ministério da Educação e Saúde Pública.

○ Estado produtor de arquitetura

Obras em vários sentidos excepcionais pelo investimento simbólico e recursos econômicos e materiais alocados, as sedes ministeriais erguidas na capital federal foram concebidas fora do aparato técnico do Estado, ora por intermédio de concursos públicos abertos, ora solicitadas diretamente a arquitetos que atuavam no mercado de construções públicas e privadas. Esses mesmos procedimentos caracterizaram também inúmeras outras obras encomendadas pelo Estado varguista.

Diferente de outros casos latino-americanos, como a Argentina, por exemplo, o Estado brasileiro não possuía em sua estrutura uma instância técnica de produção de arquitetura de âmbito nacional. Tampouco havia, até meados da década de 1940, agências organizadas para coordenar os serviços de projeto, construção e fiscalização de obras públicas, a despeito da existência do Ministério de Viação e Obras Públicas.

O efeito historiográfico desse arranjo da economia de produção da arquitetura para o Estado foi a “naturalização” de determinada interpretação que conferiu privilégio e visibilidade àquela modalidade particular sustentada numa suposta autonomia entre as partes, que interagem sobre as bases

de um acordo de feição liberal em que se preserva a individualidade do arquiteto como profissional, geralmente atuando de forma privada e fora da burocracia estatal, portanto, isento a priori de quaisquer implicações ideológicas. Emblemático disso é a teia de conexões existente entre o grupo de arquitetos reunidos em torno de Lúcio Costa e o Estado varguista, replicada na ligação entre Niemeyer e Kubitschek, de Pampulha a Brasília, sob o manto de um mecenato moderno.

Para uma narrativa como a da história da arquitetura moderna no Brasil, que se funda sobre fortes individualidades e encontra seu ponto de culminância na exaltação de uma figura envolta na aura de gênio como Oscar Niemeyer, afirmar a autonomia plena entre as partes na relação dos arquitetos com o Estado é uma operação essencial. Ainda mais quando, desconsiderando o claro alinhamento político e ideológico de figuras-chave –novamente aqui, Niemeyer, comunista declarado– prima por uma abordagem despolitizada e desideologizada do fato arquitetônico, como se tudo se passasse alheio às coisas mundanas.

Embora responda adequadamente a passagens cruciais da história da arquitetura no Brasil, esse viés interpretativo sem dúvida é insuficiente para uma compreensão abrangente das redes de vínculos que perpassam à relação Estado/arquitetura, de maior complexidade e alcance. De imediato porque sua aceitação cabal implica na desconsideração de outras variantes de relacionamento entre Estado e arquitetura, e, por extensão, no alheamento dessa história de um conjunto vasto de experiências que se caracterizaram justo por uma inserção orgânica no aparato estatal, com as individualidades muitas vezes dissolvendo-se, subsumidas em modalidades coletivas de atuação. Fato que se verifica no interior das agências, diretorias e repartições de obras públicas mobilizadas em seus quadros técnicos para, extrapolando os limites das realizações excepcionais, construir materialmente a presença do Estado país afora em meio às políticas de modernização postas em curso com particular intensidade na década de 1930 (Segawa, 1997).

A consideração da arquitetura produzida por repartições e diretorias de obras públicas permanece, todavia, incipiente na historiografia da arquitetura brasileira, comparativamente pouco investigada em se considerando o alcance territorial e volume de suas realizações. A única grande exceção a esse aparente descaso é o tratamento conquistado pela produção habitacional realizada por arquitetos e engenheiros alocados no interior dos diversos segmentos dos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs), em torno do qual se construiu uma sólida bibliografia nas duas últimas décadas.

Na historiografia as referências a essa modalidade de atuação, quando constam, restringem-se ao episódio modernista de Luís Nunes (Vaz, 1989) à frente da Diretoria de Arquitetura e Construção (depois Diretoria de Arquitetura e Urbanismo), decorrido em Pernambuco entre 1934 e 1937 sob os auspícios do governo do usineiro Lima Cavalcanti. Entretanto, além de sucinto, a atenção à diretoria desloca-se rapidamente para focalizar a capacidade e o talento individual de Nunes na montagem e gestão desse órgão a partir de premissas tão inovadoras num meio aparentemente tão adverso, desconsiderando o caráter de obra coletiva das realizações da DAC/DAU a que alude o próprio arquiteto na carta em que solicita sua demissão em 1935.

Fato é que, na organização de uma lista preliminar de exemplos semelhantes seria preciso incorporar, além do caso de Luís Nunes em Pernambuco, a equipe da Divisão de Aparelhamentos Escolares do Departamento de Educação do Distrito Federal, dirigida por Enéas Silva, da qual faziam parte Wladimir Alves de Souza, Atílio Corrêa Lima, Paulo de Camargo e Almeida e Raul Penna Firme, cuja finalidade era dotar de uma “arquitetura especializada” o projeto pedagógico concebido por Anísio Teixeira, à época secretário-geral de Educação e Cultura do governo de Pedro Ernesto (Oliveira, 1991); os arquitetos e engenheiros reunidos na Diretoria de Obras Públicas paulista, em cujo quadro

técnico estavam José Maria da Silva Neves e Prestes Maia; os trabalhos do Departamento de Habitação Popular, com Carmem Portinho e Affonso Eduardo Reidy e, ainda nesse âmbito, a massiva produção de habitação social em nível nacional dos IAPs a qual nos referimos antes (Bonduki, 1998).

Levar em conta o volume e extensão dos encargos públicos realizados por esses órgãos técnicos, imbuindo de presença física a ação estatal, implica no reconhecimento de uma verdadeira arquitetura de Estado e não mais somente uma arquitetura para o Estado. Isto posto, abarcar desde essa premissa parcela considerável da produção arquitetônica das décadas de 1930 e 1940 é endossar a ideia de que no Brasil, distinto do que consagra a historiografia e mais semelhante ao caso mexicano (Liemur & Gorelik, 1993), o Estado, mais do que apenas cliente, numa relação de cunho liberal com o profissional-arquiteto, foi antes e, sobretudo, produtor de arquitetura (Gorelik, 1994). Considerar esta perspectiva é descerrar uma oportunidade para se analisar o lugar e função dos órgãos e equipes técnicas operando no interior das estruturas do Estado na formação de uma cultura arquitetônica no Brasil no século passado.

Por demais ilustrativo dessa modalidade de produção desde o interior da esfera da administração pública, o trabalho desenvolvido a partir do começo da década de 1930 pela Seção de Edifícios do Departamento dos Correios e Telégrafos (DCT) é, em muitos sentidos, notável. Em termos de alcance geográfico, suas realizações atingiram de fato uma condição nacional, firmando a presença de edificações especialmente projetadas para os serviços postais e telegráficos em praticamente todas as capitais e principais cidades dos estados brasileiros (Pereira, 1999). Encetado nos primeiros momentos do governo Vargas, durante as gestões dos ministros Juarez Távora e José Américo de Almeida, da Viação e Obras Públicas, esse programa seria seguidamente ampliado nas três décadas seguintes.

Observadas em seu efeito conjunto, a abrangência e continuidade do programa contribuíram, talvez mais do que qualquer outra iniciativa posta em curso na época, para a estabilização e reconhecimento de uma determinada imagem do Estado em termos arquitetônicos. Esse resultado explica-se, em grande parte, pelos métodos projetuais empregados. Em íntima relação com a natureza funcional dos serviços a serem prestados, eles aproximavam diretrizes de racionalização do trabalho, conforme os ditames do *scientific management* taylorista, à exploração da padronização como recurso ao incremento da capacidade produtiva na prática arquitetônica através do desenvolvimento de séries tipológicas em correspondência com a hierarquia das unidades na estrutura postal nacional.

Parte inextrincável da reorganização dos serviços postais e telegráficos do país conduzida pelo governo Vargas praticamente desde sua chegada ao poder, a renovação e ampliação da rede de postos de atendimento desses serviços articulava-se com os objetivos de centralização e controle das comunicações em suas múltiplas formas, inclusive a telefonia e a radiodifusão, pelo poder público. Desencadeada já nos anos 1920, ainda que com resultados limitados, essa ação seria sobremaneira reforçada na década seguinte, na perspectiva de fortalecimento do Estado nacional em detrimento dos interesses privados que monopolizavam vários desses serviços em muitos estados e cidades do país.

A tarefa que se impunha então era dotar de uma nova e estendida estrutura física um conjunto de serviços em processo de modernização de larga envergadura territorial. É possível aferir o arrojo dessa empreitada se considerarmos que já em 1932 a Seção Técnica produziria quase uma centena de projetos e estudos de reforma, ampliação e construção de novas unidades país afora, especialmente no Nordeste, como estratégia de remediação dos problemas sociais e econômicos ocasionados pela grave seca que assolava a região nesse momento.

Organizados inicialmente em três soluções tipológicas, que se multiplicariam ao longo das décadas de 1930 e 1940, entre persistências compositivas de matriz acadêmica e um afã modernizante, em projetos que primavam por investir o conjunto edificado de um senso de inequívoca urbanidade contemporânea, as novas unidades lograram constituir um universo formal compartilhado decantado em

uma linguagem plástica de signo moderno de pronto reconhecimento, associada diretamente aos serviços prestados pelos Correios e Telégrafos. Um certo ar de família dotava o sistema de agências de uma sólida unidade representativa, sem prejuízo das variações de escala e tipos individuais (Pereira, 1999).



Figura 5. Correios e Telégrafos, projeto tipo 3. Almeida, 1933, s.p.



Figura 6. Correios e Telégrafos, projeto tipo especial. Almeida, 1933, s.p.

Com resultados muitas vezes burocráticos por sua concepção dentro de uma prática baseada na repetição seriada com alterações pontuais, é nas agências designadas como diretorias regionais que uma exploração arquitetônica de maior arrojo fez-se presente de fato. Equivalentes modernos dos palácios ecléticos erguidos na década de 1920 para abrigar as instalações dos Correios e Telégrafos em algumas capitais, as sedes das diretorias sobressaem por sua imponência, potencializada em efeito por sua implantação em situações urbanas privilegiadas funcional e simbolicamente.

Majoritariamente elaborados por arquitetos e engenheiros alocados em sua Seção de Edifícios, o Departamento de Correios e Telégrafos, contudo, não se furtaria a contratar projetos avulsos, sobretudo de suas diretorias regionais, junto a profissionais fora do seu quadro técnico. Tais foram os casos das diretorias de São Luís do Maranhão, projetada pelo arquiteto Rafael Galvão, e Natal, no Rio Grande do Norte, contratada aos arquitetos Paulo Candiota e Mário Fertin, entre 1931 e 1933 (Pereira, 1999).

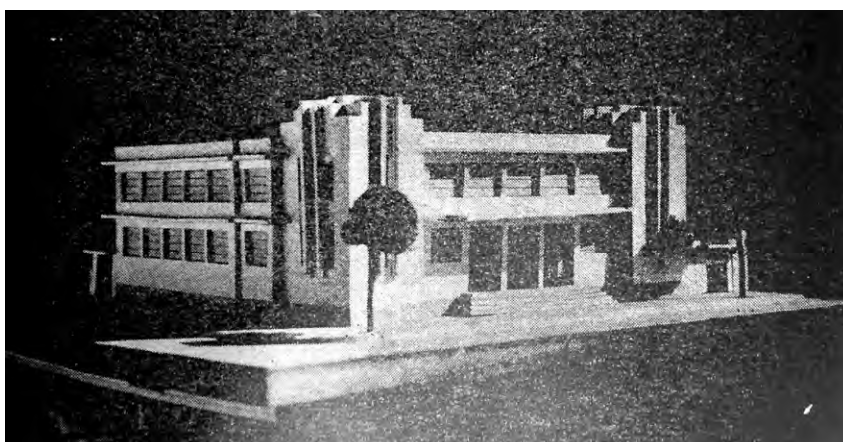


Figura 7. Maquete do projeto da agência dos Correios e Telégrafos da cidade de Natal. Almeida, 1933, s/p.

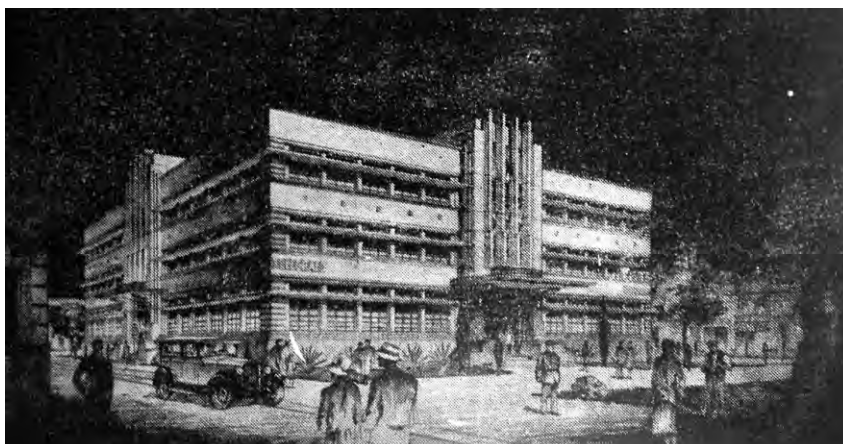


Figura 8. Perspectiva do projeto da agência dos Correios e Telégrafos da cidade de Fortaleza. Almeida, 1933, s/p.

Embora introduzam inovações pontuais no trato entre o edifício e o lote urbano, com atenção para os fluxos horizontais e verticais próprios às demandas dos serviços postais, e um acentuado compromisso com premissas formais e funcionais de uma arquitetura que se pretende vanguardista, esses projetos não destoam profundamente das características que estavam configurando a imagem de uma “arquitetura postal” para o país.

Evidência de uma pesquisa arquitetônica de natureza coletiva, que afetava tanto a produção privada quanto a pública, a familiaridade que se nota entre obras concebidas dentro ou fora do aparato técnico estatal talvez indicie o quanto, nesse momento, a investigação de uma modernidade arquitetônica, ao menos no âmbito da arquitetura postal, repercutia, antecipava e contribuía para o projeto mais geral de consolidação de uma representação simbólica moderna para um Estado nacional cujo perfil também estava em construção, ainda que não sem hesitações e contradições.

Conclusão: Polifônica Babel

Coincidindo com a abertura da Exposição de Edifícios Públicos, no mesmo dia 29 de julho de 1944 Vargas assinava os decretos-lei N. 6749, 6750 e 6751, todos tratando de aspectos relativos à construção de edifícios públicos pelos diferentes ministérios civis. Como intenção, os decretos pretendiam normalizar os procedimentos para projeto e construção de edifícios públicos no âmbito de cada ministério que por sua vez trabalhariam em conformidade com a Divisão de Edifícios Públicos do DASP, constituindo, em conjunto, o sistema de obras públicas da administração federal. Na prática, o que se propunha a aplicar à atividade propriamente construtiva do Estado eram procedimentos similares ao que já vinha se implantando em termos de rotinas de trabalho e racionalização da administração pública desde o começo do governo Vargas. Todavia, em nenhum trecho desses decretos

discute-se a questão de uma estética oficial ou de orientação estilística em matéria de arquitetura estatal.

A Exposição de Edifícios Públicos seria objeto de dura crítica por parte de José Marianno Filho. Médico de formação, estudioso da arte e arquitetura brasileiras, mecenas e defensor fervoroso da empreitada neocolonial, tendo ocupado por um breve período a direção da Escola Nacional de Belas Artes, Marianno Filho era notável pela acidez dos comentários que tecia tanto contra a arquitetura acadêmica de matriz *beaux-arts* quanto contra a arquitetura moderna de vanguarda, a que chamava com frequência, nos inúmeros artigos escritos na imprensa diária, de bolchevique, comunista, judaica, “estilo caixa d’água” e afins.

É no artigo “Arquitetura estatal”, publicado no jornal *A Gazeta*, de São Paulo, em 22 de setembro de 1944, que Marianno Filho descerra sua crítica. De saída dirigida ao ministro Capanema, apologista, segundo ele, de uma “arquitetura lacustre”, partidário do “grêmio futurista”, a atenção de Marianno Filho logo seria orientada para o aspecto que lhe era mais caro e que constituía o núcleo mesmo do seu empenho há duas décadas, ou seja, a questão de um estilo de arquitetura propriamente brasileira. Conforme ficava evidente pela observação dos exemplares reunidos na exposição, era justamente essa a questão que a arquitetura produzida ao longo do primeiro Vargas deixava em aberto.

A impressão geral colhida pelos visitantes é que os edifícios públicos recém-construídos não obedecem a determinado estilo, o que prova que hoje, como ontem, a nação ainda não se deu ao trabalho de definir suas simpatias por essa ou aquela expressão arquitetônica. (Marianno Filho, 1944, p. 3)

À mercê dos gostos pessoais, predileções de grupos de poder em cada âmbito do Estado ou sujeitos às circunstâncias das disputas entre as diferentes vertentes do campo arquitetônico,

tudo que o conjunto heterogêneo de obras da exposição não representava era, na opinião de Marianno Filho, um estilo, uma norma, um sistema, um código de expressões plásticas.

Espécie de feira arquitetônica, a exposição atestava a arbitrariedade reinante no plano das obras públicas, só sanável, segundo Marianno, através do controle e censura pelo Estado. De tal forma que as inconsistências explicitadas na exposição poderiam ser evitadas “se a arquitetura oficial de toda a nação pudesse vir a ser convenientemente controlada” (Marianno Filho, 1944, p.3)

Haverá algum interesse para a nação nessa luta desenfreada entre os estilos novos e velhos? Não seria mais prudente, que uma vez por todas, os poderes públicos procurassem submeter as edificações oficiais à censura de uma comissão de pessoas de reconhecida capacidade estética e profissional? (Marianno Filho, 1944, p. 3)

Sem poupar adjetivos pejorativos à arquitetura moderna e sem deixar de apontar as apropriações equivocadas da gramática neocolonial, a fala de Marianno Filho expunha com crueza os impasses da arquitetura brasileira da primeira metade do século XX, implicitamente aludindo às expectativas e frustrações frente ao papel que o Estado varguista poderia desempenhar no desenlace do grande nó atravessado no campo arquitetônico nacional. Em contraponto ao desejado desenlace é, contudo, a imagem de uma Babel arquitetônica que o Estado Novo de Vargas projeta desde a Exposição de Edifícios Públicos um ano antes de seu desmonte, em outubro de 1945.

Referências

- Almeida, J. A. de. (1933). *O ministério da Viação no Governo Provisório*. Rio de Janeiro: Oficina dos Correios e Telegraphos.
- Bonduki, N. G. (1998). *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria*. São Paulo: Estação Liberdade: FAPESP.
- Cavalcanti, L. (1995). *As preocupações do belo: arquitetura moderna brasileira dos anos 30/40*. Rio de Janeiro: Taurus Editora.
- Costa, L. (1936). Razões da nova arquitetura, *Revista da Diretoria de Engenharia do Distrito Federal*, 3(1), 3-9.
- Figueiredo, P. A. de (1941). O Estado Novo e o homem novo. *Cultura Política*, 1(1), 133-138.
- Frampton, K. (2003). *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes.
- Ghirardo, D. (2003). *Italy: Modern Architectures in history*. London: Reaktion Books.
- Goodwin, P.L. (1943). *Brazil Builds: architecture new and old, 1642-1942*. New York: Museum of Modern Art.
- Gorelik, A. (1994). Nostalgia y plan: el Estado como vanguardia, *Arte, Historia e Identidad en América. Visiones Comparativas Actas del XVII Coloquio Internacional de Historia del Arte* (330-344). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Guillén, M. F. (2004). Modernism without modernity: the rise of modernist architecture in Mexico, Brazil, and Argentina, 1890-1940. *Latin American Research Review*, 39(2), 6-34.
- Lane, B. M. (1985). *Architecture and politics in Germany, 1918-1945*. Cambridge: Harvard University Press.
- Liernur, J. F & Gorelik, A. (1993). *La sombra de la vanguardia: Hannes Meyer en Mexico, 1938-1949*. Buenos Aires: Proyecto.
- Martins, C. A. F. (1987). *Arquitetura e Estado no Brasil. Elementos para uma investigação sobre a constituição do discurso moderno no Brasil; a obra de Lúcio Costa (1924-1952)*. Dissertação não publicada. Universidade de São Paulo, Brasil.
- Martins, C. A. F. (1992). Identidade Nacional e Estado no projeto modernista. *Óculum*, 2, 71-76.
- Martins, L. (1987). A gênese de uma *intelligentsia*: os intelectuais e a política no Brasil, 1920-1940. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, 2(4), 65-87.
- O sexto aniversário do Departamento Administrativo do Serviço Público. A Exposição de Edifícios Públicos (1944). *Revista do Serviço Público*, 3 (3), 175-179.
- Oliveira, B. S. (1991). *A modernidade oficial: a arquitetura das escolas públicas do Distrito Federal (1928-1940)*. Dissertação de Mestrado não publicada. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-USP, São Paulo, Brasil.
- Ribeiro, A. M. (1944). A Exposição de Edifícios Públicos. *Revista do Serviço Público*, 3 (3), 1944), 90-113.
- Ricardo, C. (1941). O Estado Novo e o seu sentido bandeirante. *Cultura Política*, 1 (1), 110-132.
- Sust, X. (1975). Prólogo, in A. E. Elsen, B. Miller Lane, S. von Moos, *La arquitectura como simbolo de poder* (pp. 7-11). Barcelona: Tusquets.
- Teixeira, O. (1940). *Getúlio Vargas e a arte no Brasil*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa e Propaganda.
- Vaz, R. C. (1989). *Luís Nunes: Arquitetura Moderna em Pernambuco, 1934-1937*. Dissertação de mestrado não publicada. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo-USP, São Paulo, Brasil.

Cidade e modernidade: Processos de modernização urbana em Belém do Pará entre 1930-1960

City and modernity: Processes of modernization in Belém of Pará between 1930-1960

Celma Chaves Pont Vidal*
George Bruno de Araújo Lima**

Universidade Federal do Pará, Brasil

Abstract

This paper presents a review in the modernizing process developed in Belém City, capital of the Pará State, in the Brazilian Amazon, from 1930 to 1960. It highlights aspects of this modernization noticed in transport infrastructures, in road system, and in water and sewage networks. Aiming to reflect on the resources/means in which the urban ideas and practices defended by the local social strata – state, contractors, and civil society – shaped the Capital City, this paper uses sources such as reports from the municipal and state governments, the companies, and other agents related to changes in the Capital City, as well as mapping to represent these noticed changes. With the aid of the documented-based source, it has been found that the financial and ideological interests of the agents responsible for the Belém City landscape design was decisive for accomplishing this modernizing process, prioritizing the most valued areas of the city where society groups with greater purchasing power were concentrated.

Resumo

Este artigo apresenta uma reflexão acerca do processo de modernização que se desencadeou em Belém, capital do estado do Pará, na Amazônia brasileira entre 1930 e 1960. Destaca aspectos dessa modernização que se observam nas infraestruturas de transportes, no sistema viário e nas redes de água e esgotamento sanitário. No intuito de refletir acerca dos meios pelos quais as ideias e práticas urbanas defendidas pelo estamento local –estado, empresas contratadas e sociedade civil– conformaram a capital, o artigo utiliza fontes como os relatórios da administração municipal, estadual e das companhias e demais agentes relacionados às mudanças operadas na capital, bem como da cartografia, para representar as transformações observadas. Com o auxílio destes meios documentais, constatou-se que para a concretização dessa modernização, foram determinantes os interesses financeiros e ideológicos dos agentes responsáveis pela conformação da paisagem belenense, priorizando as áreas de cotas mais altas da cidade, onde se concentravam, nesse momento, os grupos sociais de maior poder aquisitivo.

Key words

modernization - infrastructure - cartography - Belém

Palavras-chave

modernização - infraestrutura - cartografia - Belém

*Universidade Federal do Pará (UFPA). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Instituto de Tecnologia, Grupo de Pesquisa CNPQ "Arquitetura, Cidade e Modernização". Coordenadora do Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica (LAHCA). Doutorado em Arquitetura, Professora e Pesquisadora Associada 4. celma_chaves@hotmail.com

**Universidade Federal do Pará (UFPA). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Instituto de Tecnologia, Grupo de Pesquisa CNPQ "Arquitetura, Cidade e Modernização". Bolsista no Laboratório de Historiografia da Arquitetura e Cultura Arquitetônica (LAHCA). Graduando em Arquitetura e Urbanismo. george.lima.ufpa@gmail.com

Recibido el 8 de junio de 2018

Aceptado el 29 de noviembre de 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional

Introdução

A reflexão apresentada neste artigo é resultado parcial de pesquisa¹ desenvolvida sobre processos de modernização na cidade de Belém, no estado do Pará, Brasil. O objetivo central da pesquisa foi investigar esses episódios de modernização em três momentos distintos: o primeiro de 1883 a 1912; o segundo de 1912 a 1930; e o terceiro de 1930 a 1960, definidos a partir das abordagens que se apresentam nos estudos sobre esse período os quais serviram de baliza para este artigo. Neste documento, nos centraremos no último período, por estar inserido na periodização proposta no presente número da revista.

Durante o desenvolvimento da pesquisa, adotou-se metodologia que integra procedimentos histórico-interpretativos, qualitativos e quantitativos (Groat & Wang, 2006) para o alcance dos objetivos, entendendo que esse processo de modernização urbana abrangeu ações políticas, intenções coletivas e individuais, ideologias vigentes à época, e disponibilidades e limitações de recursos financeiros, revelando a cidade como “cruzamentos” (Salgueiro, 2001) condição em que as estratégias metodológicas combinadas viabilizam maior aproximação à situação urbana no momento investigado.

Nesse percurso metodológico, e tendo como um dos objetivos da pesquisa a compreensão da fisicalidade dos processos de modernização no espaço urbano, sua representação em cartografia por meio de mapas temáticos constituiu-se de ferramenta indispensável para visualizar sua distribuição ao longo dos períodos estudados. Desse modo, com o propósito de representar cartograficamente² as transformações observadas nos processos urbanos da cidade de Belém entre 1930 e 1960 e identificar seu alcance, levantaram-se dados em fontes diversas (documentos escritos, mapas, relatórios, fotografias, jornais oficiais e civis, crônicas, leis, entre outros) que foram posteriormente sistematizados, espacializados e interpretados, e cujos resultados serão apresentados na última parte deste artigo.

Desse modo, os mapas produzidos, mais do que se tornarem fidedignos registros da Belém de outrora, são meios de refletir como a sociedade conformou o espaço e foi conformada por ele. Nesse sentido, para interpretar as diferenças entre o planejado e o construído na capital do Pará, foi necessário a reelaboração da cartografia temática disponível a partir do respaldo documental. Para isso, foi utilizado o *software* Qgis, Arcgis e *Google Earth* para a elaboração de novos mapas que reflitam espacialmente a Belém delimitada tanto pelo período estudado neste artigo, como também por períodos anteriores, que nos oferecem dados relevantes para sua compreensão. (Figura 1)

O artigo estrutura-se, por um lado, de partes que articulam em uma reflexão teórica e crítica, os episódios detectados a partir da pesquisa empírica com os estudos que até o momento se produziram sobre o tema. Por outro lado, articula as questões locais com os temas vigentes sobre a modernização das cidades no período estudado, estabelecendo interfaces com outros campos do conhecimento como a história, a economia e a sociologia.

1. Sobre a cartografia como representação dos processos de modernização

A partir da perspectiva que compreende os mapas em um contexto mais amplo, entende-se que as cartas produzidas sobre a cidade de Belém se tornam registros não só das mudanças no aspecto físico da capital, mas também da sociedade que as produziu. As elites que se sucederam na administração do poder e riqueza da capital do Pará buscaram imprimir a sua visão que era, de certa maneira, uma proposta de civilidade e modernidade. As plantas produzidas nesse interregno registram o projeto civilizatório da elite gomífera parcialmente implantado. Em suma, este consistia em suplantando a cidade colonial, bucólica e atrasada por uma nova Belém moderna por meio da modernização do seu aspecto, das suas leis e da conduta de seus habitantes (Sarges, 2002).

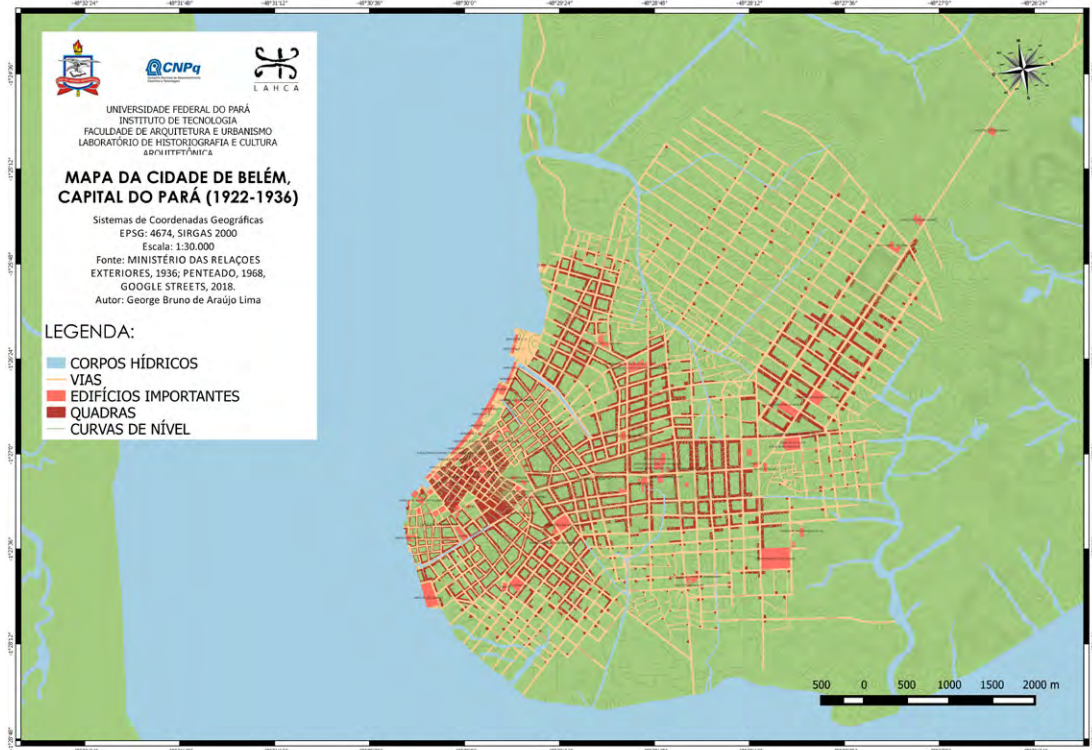


Figura 1. Mapa temático representando a cidade de Belém entre 1922 e 1936. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

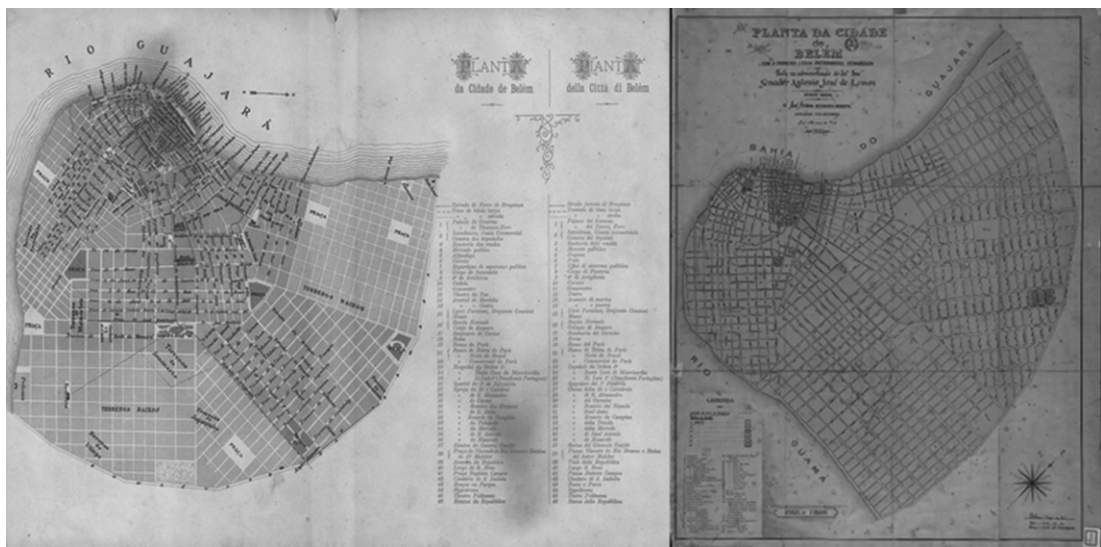


Figura 2. Planos de Manoel Odorico Nina Ribeiro (1883-1886) e José Sidrin (1905) respectivamente. Caccavoni, 1898; Belém, 1905.

Diante disso, adotou-se a cartografia produzida no período anterior como base para a interpretação dos processos de modernização de Belém no intervalo de 1912 a 1960: as Plantas da Cidade de Belém do Engenheiro Odorico Nina Ribeiro de 1883-86 e a de autoria do desenhista da Secção de Obras José Sidrin de 1905 (figura 2). Utilizaram-se também plantas da cidade encontradas em órgãos da administração pública do território municipal, como a “Planta da Cidade de Belém e dos Terrenos Situados à Direita do Guajará, até o Furo do Maguari” já citada anteriormente e a encontrada na Comissão Demarcadora de Limites, órgão do Ministério das Relações Exteriores. Após o redesenho dessas plantas por meio dos softwares de georreferenciamento *Qgis* e *Arcgis*, estas foram tomadas como representação dos processos observados e levantados na pesquisa empírica.

A relação entre os mapas produzidos em Belém e as características da sociedade que demandou a produção destas cartas suscitam questões relevantes. Uma concepção de cidade que se quer salubre, higienizada e racional, seja no sentido da representação da cidade real, ou na idealização de uma cidade modernizada, questões estas que ainda encontram vigência na proposta de cidade aqui retratada. Evidencia-se uma visão da cidade ordenada em quadrícula, com espaços verdes dispostos em vastas praças e bosques. Apesar da preocupação com a preservação das áreas verdes, os diversos rios que cortam o perímetro urbano são indicados somente pela denominação “terrenos baixos”. Assim, estes mapas registram uma cidade disciplinada a qual representa uma visão em que a ordem quadriculada é um meio para se atingir a civilização, uma clara influência do positivismo comtista (Faoro, 1992).

A medida que os avanços técnicos conduziram a uma maior precisão dos mapas, a retórica científica que os atribui um valor de reprodução fidedigna e imparcial da realidade ganhou força (Harley, 2005). Se os mapas fossem somente a representação objetiva da realidade física dos lugares tal qual no senso comum, as

cartas e seus elementos gráficos teriam pouco valor para essa pesquisa. Contudo, as cartas não podem ser reduzidas à imparcialidade ou aos elementos gráficos que as compõe. Na verdade, a neutralidade dos mapas é limitada. Como construções imaginárias do mundo, eles não só influenciam a nossa forma de encará-lo, mas também condicionam a forma de construí-lo (Fialho, 2010). No caso da cartografia urbana, estas relações entre espaço, identidade, memória e poder se tornam mais evidentes. Na cidade, o espaço onde as relações de mando são evidentes, a cartografia nasce da “necessidade de delimitar, conhecer e governar o território urbano” (Fialho, 2010, p. 110).

Contudo, nem só do poder de estratos sociais específicos se faz as cidades, mas sim de pessoas. É no ambiente da urbe em que as pessoas vivem, se envolvem com alguém, estudam, crescem, trabalham e morrem, de modo que o espaço construído suscita sensações as quais transcendem o físico para o campo existencial (Castello, 2007). Logo, a representação de uma cidade é também uma enciclopédia de lugares os quais compõe a memória coletiva e contribui na construção de uma identidade e pertencimento. Ao observarmos estas considerações, os mapas se tornam uma excelente forma de analisar um mundo reescrito em se tratando de relações e de práticas culturais, preferências e prioridades (Harley, 2005). Ao se relacionarem os dados ao espaço, a cartografia se torna um processo lógico para representação dos resultados obtidos. Por conseguinte, cômicos que “la dimensión espacial como un aspecto clave que permite un acercamiento a los complejos procesos urbanos” (Guardia, Monclús & Oyon, 1996, p. 115) a elaboração de mapas torna-se indispensável ao processo de interpretação deste campo de estudos.

Este ponto é especialmente relevante para uma revisão das interpretações que ao longo do tempo se fizeram sobre a história de Belém nas décadas aqui delimitadas. Evocam, por um lado, um sentido que embora pertinente da modernização da cidade, nos parece

totalizante. Por outro, sugerem que nessas décadas havia um cenário predominantemente decadente, que também não corresponde totalmente à realidade. A cartografia então opera e contribui para matizar tais absolutismos, novas interpretações podem ser abertas, a depender do espaço social e físico (Bourdieu, 2003) para o qual se mire.

As espacialização dos serviços públicos realizados na infraestrutura e serviço de transportes públicos, nos sub itens serviço de iluminação pública, transporte público por bondes transporte público por trens, serviço de abastecimento d'água, serviço de micro drenagem e coleta de esgotos, serviço de limpeza pública e coleta de lixo, arborização e jardins públicos, demonstram que, se por um lado havia uma restrição de recursos financeiros que permitisse a melhoria ou implementação desses serviços na cidade, existia nas instâncias político-administrativas certa vontade de legitimar e atender às áreas centrais da cidade com serviços mínimos necessários à manutenção da máquina administrativa, conforme se observam nas ações executadas e representadas nos mapas temáticos

2. Entre a decadência e a modernidade. Transformações em Belém entre as décadas de 1930 e 1960

A partir da década de 1930, um processo estatal e privado de modernização das estruturas urbanas começa a ocorrer de forma paulatina na cidade de Belém, no norte do Brasil. A gestão do presidente Getúlio Vargas (1930-1945) estabelece prioridades que alcançam capitais de norte a sul do país. É nesse período que a capital do Pará apresenta um movimento crescente de mudanças em seus espaços, que se inicia com a construção de novos edifícios, passando por ações que se observam também nos aspectos da infra estrutura básica da cidade.

Neste artigo, apresentam-se as relações entre as ações de modernização urbana realizadas e representadas em cartografia, o plano

de urbanização de Belém não realizado, mas que influenciaria as administrações posteriores, e as tramas que conformaram o "campo" (Bourdieu, 2003; Stevens, 2003). Estes processos ocorreram em três momentos distintos: Na então denominada "crise" da economia da borracha a partir de 1912, nos anos das administrações de Getúlio Vargas e do governo de Magalhães Barata, e no novo desenvolvimentismo com o presidente Juscelino Kubitschek na década de 1950.

Nos estudos que abordam as décadas de 1920, 1930 e 1940 em Belém, é comum a afirmação de um discurso de decadência, que perpassa principalmente os aspectos da infraestrutura urbana que havia sido construída de 1897 a 1911. Essa visão de decadência merece ser revisada, e pode ser uma via de mão dupla, na medida em que essa destruição de um passado de fausto, em certa medida idealizado, produziria um ideal de modernidade que era ansiado por uma parte da sociedade. Esse discurso (Chaves, 2016) suscita questões que definem o auge e o ocaso da economia da borracha como causas do fausto, da estagnação e decadência a partir da década de 1920.

No caso de Belém, essa ideia contrastante entre uma cidade rica e moderna e seu oposto pobre e atrasado, aparece como dado histórico quase uma década após minguaem os recursos econômicos, especificamente nas crises das décadas de 20, 30 e 40. Porém, como bem nos sinaliza Le Goff (2012), o conceito de decadência é um dos mais confusos aplicados no domínio da história. E diz mais: "(a decadência) nunca se opôs diretamente ao 'progresso'" (p. 362). Acrescenta ainda que a maioria das teorias sobre a decadência de autoria de pensadores, de grupos ou de sociedades, utilizam esse termo para sobrepor o seu pessimismo com uma crença de renovação. Essa renovação está no cerne da ideia de modernização que se encontra vigente na Belém desses tempos.

A observação de Bolle (2008) apud Chaves (2016) constata que na perspectiva de uma história de longa duração, os períodos anterior

e posterior, inclusive os de “modernização”, sempre foram também de decadência e degradação. Diz ainda: a concepção de um “tempo de decadência”, em contraste a um tempo de “auge” e “esplendor” é portanto relativizada (Chaves, 2016, p. 79). Esse ideal é assimilado paulatinamente nos meios políticos e sociais da cidade de Belém, e tem, por um lado, um viés que é claramente ideológico, posto que era o *leitmotiv* de uma nova administração pública que se instalava no poder central a partir de 1930, e, por outro lado, no nível local, pretendia apagar o desastre que o fim da economia da borracha havia suscitado, não porque as sementes da *Hevea brasiliensis* teriam sido contrabandeadas à Ásia e dado origem a um novo centro de produção da borracha, mas pelo endividamento que o intendente Antônio Lemos deixou para as posteriores administrações, que não tiveram solvência para arcar com tal responsabilidade.

O discurso da modernização passa a fazer parte da agenda de ações políticas dos governadores e intendentes locais como Magalhães Barata, José Carneiro da Gama Malcher, Abelardo Condurú, Alberto Engelhard, Rodolfo Chermont e o general de divisão Alexandre Zacarias de Assumpção. Estas ações se concentraram principalmente nos setores de infraestrutura pública, em espaços centrais da cidade. Verifica-se o impulso a uma nova modernidade empreendida pelos grupos mais abastados da sociedade, enlaçada àquela dialética que nos aponta Gorelik, (1999) “entre a modernização –os processos duros de transformação, econômicos, sociais, institucionais– e o modernismo, as visões e valores por meio dos quais a cultura busca compreender e conduzir estes processos” (p. 58), materializada por meio dos equipamentos, edifícios, mobiliários urbanos e infraestrutura, alterando, dessa maneira o modo de vida local. Embora em um cenário de pouco dinamismo econômico e de frágil institucionalidade (na década de 1940 Belém foi administrada por mais de dez prefeitos), renova-se essa vontade ideológica de uma cultura para produzir um determinado tipo de transformação estrutural.

Assim, a cidade antecipa e acolhe essa ideia de modernidade (Vicentini, 2004; Gorelik, 1999).

O Brasil e, por conseguinte, a capital paraense, ainda apresentavam nessas primeiras décadas do século XX condições sociais degradantes de uma sociedade recém saída do processo da escravidão, cujas consequências sociais não haviam sido remediadas por meio da assimilação plena da mão-de-obra negra ao mercado de trabalho, a industrialização incipiente de substituição das importações, e os altos índices de concentração de renda a nível local e regional (Fausto, 1995). No intuito de superar este *déficit*, determina-se em cidades capitais da América Latina, a modernização, que se dará principalmente sob os auspícios da modernidade europeia (Capel, 2006). Utiliza-se o termo “determinado” uma vez que esta postura não refletia uma vontade geral de adequar-se aos paradigmas modernos, pelo contrário, ela se impôs de tal sorte que, para mudar as características responsáveis pelo atraso nacional, o estamento dominante passa a empreender propostas modernizantes sem que fosse modificada a estrutura social (Faoro, 1992). Em Belém, este panorama não diferiu do restante do país.

A queda da produção da borracha, então o único eixo onde se sustentava a economia paraense, aprofundou a fenda da crise econômica da região. Então, a partir de 1930, prenuncia-se uma solução: a economia dos EUA, uma vez que era o principal comprador da borracha da Amazônia, ainda que em crise. Durante os anos da Segunda Guerra Mundial, a Amazônia passou a suscitar interesses do governo norte-americano, principalmente para a construção de bases aéreas. Belém, por sua posição estratégica e pelo passado de uma economia extrativista e produtiva da borracha, assim como outras cidades amazônicas, no Brasil e fora dele, também é alvo das investidas do governo estadunidense. Associam-se as cidades às possibilidades quase infinitas de assegurar empreitadas econômicas e modernizantes para as políticas dos Estados Unidos da América (Weinstein, 2007).

Em relatório de 1928, o governador Eurico Freitas Valle (1930) anuncia projeto de Henry Ford para o replantio da *hevea brasiliensis* com o objetivo de reaquecer a economia da borracha. Cria-se, em função disso a cidade de Fordlândia no coração da Amazônia paraense. Esta iniciativa teve forte participação do Estado que ampliou sua presença por meio da criação de novas instituições e do subsídio dado aos projetos norte-americanos (Chaves, 2016, p. 35). Essa medida deu o tom das políticas que iriam ser pensadas também para a cidade de Belém, principalmente a partir de década de 1940. Iniciava-se assim um novo momento dessa modernização, que se consumaria com os chamados “Acordos de Washington”³ assinados em 1943. Na prática, esses acordos buscavam intensificar o comércio com a borracha, embora para o governo central brasileiro fosse clara a ideia de inserção da região no cenário do capital internacional por meio do processo de ocupação dos “vazios” existentes no espaço amazônico. Com o final dos Acordos, o saldo de investimentos na cidade de Belém não pareceu muito positivo. Porém, se quantitativamente as mudanças não foram significativas, o salto qualitativo, no que se refere às mudanças no cotidiano da população, foi considerável (Chaves, 2017; Becker, 2001).

Neste período, o governo municipal e o governo estadual permaneciam agindo diariamente na conformação e manutenção da infraestrutura, serviços de transporte e sistema viário da capital. Durante a Segunda Guerra Mundial como decorrência dos acordos e da invasão japonesa nas colônias britânicas asiáticas produtoras de borracha (Fausto, 1995), Belém sofre um influxo de investimentos nacionais e americanos que alteram pontualmente a paisagem da cidade. A capital do Pará torna-se base de operações militares com a construção de novas instalações militares aliadas às obras de drenagem que visavam atenuar as condições propícias à proliferação de pragas e doenças. Das obras de drenagem destacam-se a construção do dique que dará origem à Avenida Bernardo Sayão, a drenagem da

Travessa Padre Eutíquio e a Avenida Almirante Tamandaré (Belém, 1945). Novos investimentos econômicos do governo federal na extração da borracha melhoram temporariamente a praça de comércio paraense com números positivos na arrecadação estadual durante a guerra (Pará, 1944; Pará, 1940; Belém, 1945). Entretanto, passado esse momento esfuziante, as condições financeiras degradam-se novamente (Belém, 1948; Pará, 1950) e o ritmo das mudanças arrefece.

Na década de 1940, por um lado, os símbolos falidos da economia da borracha mostrariam o decréscimo dos investimentos públicos na cidade: falta de manutenção e deterioração de infraestruturas, crises de abastecimento alimentício, do sistema de transportes público, elétrico e de água. Por outro lado, enquanto as iniciativas de caráter pontual em vários bairros de Belém desde a década de 1930 intentavam mascarar a séria crise dos serviços públicos, em 1942, a atividade comercial surgida com a segunda guerra e a presença de militares norte-americanos na cidade, fomentariam alguns avanços: construção do porto, da base aérea de Val de Cans, incremento da população, fatores que impulsionaram um repensar a cidade e seu desenvolvimento (Chaves, 2017). Assim, se originaram novas ideias de modernização vinculadas, agora, a um estatuto que buscava planificar o futuro da cidade. Essa será a incumbência do Plano de Urbanização do engenheiro Jerônimo Cavalcante, que assume o posto de intendente municipal a convite do governador Magalhães Barata. Os Acordos de Washington oportunizaram o incremento de recursos e o plano de Cavalcanti buscaria, na perspectiva de modernizar e melhorar a cidade, uma transformação radical do traçado urbano em toda a Primeira Léngua Patrimonial.⁴

Em 1947 o governo do Estado finaliza a estatização da companhia de eletricidade que servia a capital, a inglesa *Pará Elétric*. No geral, os serviços públicos continuavam funcionando precariamente, exigindo mudanças como a substituição do sistema de transporte com bondes por ônibus de empresas

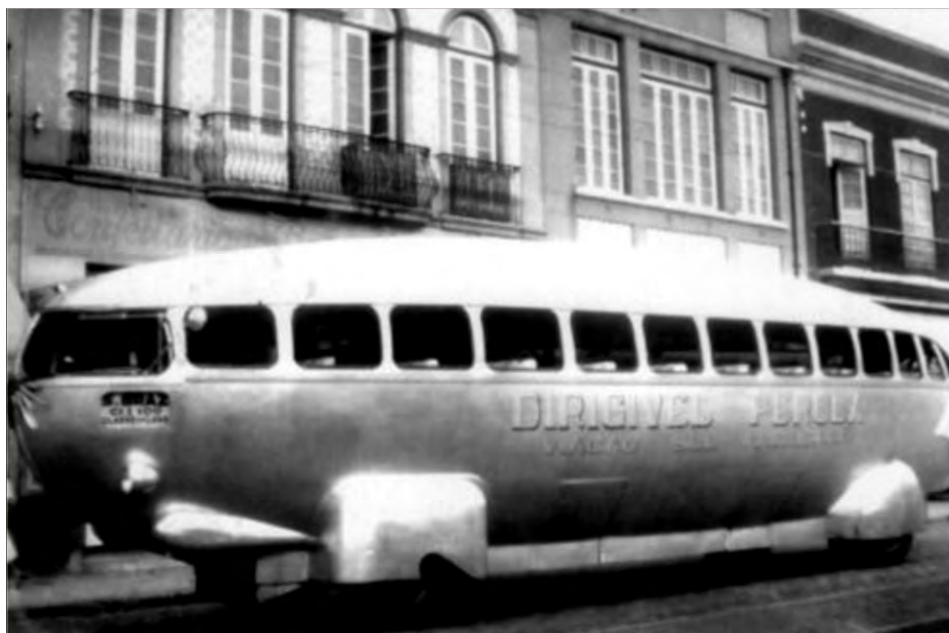


Figura 3. Ônibus pertencentes à viação Triunfo, uma das empresas que prestavam o serviço de transporte rodoviário na capital do Pará. O seu formato peculiar referenciado nos balões dirigíveis lhe conferiu a alcunha de Zepellins. Disponível em <https://fauufpa.org/>.

terceirizadas. (Figura 3) Outros serviços como o abastecimento de água e alimentício merecem a atenção dos administradores. Neste final de década, entre 1946 e 1948 são construídos pelo menos quatro mercados de bairro, com vistas a superar a carência de abastecimento alimentar (Chaves, 2016).

Nas periferias, ações de modernização se centravam em intervenções para mitigar a falta de saneamento, limpeza e urbanização de áreas que tinham entre suas medidas a proibição de se construir casas precárias, as “barracas”, em vias importantes. Assim, enquanto o centro da cidade começa a ser a sede dos novos e modernos edifícios, principalmente na Avenida 15 de Agosto, os subúrbios se tornavam cada vez mais distantes, física e socialmente, dessa cidade moderna. A modernização que se inicia na década de 1950 apela a uma nova imagem da cidade: verticalizada, urbanizada, metropolizada.

Na década de 1960, o embate entre a decadência e a modernização se explicita no sucateamento dos serviços públicos: transportes públicos sem manutenção, serviço de energia elétrica deficiente, problemas de abastecimento de alimentos, destruição dos trilhos da Estrada de Ferro de Bragança, cuja desaparecimento foi decretada em 04 de agosto de 1966, por meio do decreto 58.992, cujas atividades foram paralisadas no dia 31 de dezembro de 1965 (Pantoja, 2014, pp. 71-72). Decretar o fim de um serviço público não foi a única maneira que os serviços implementados ao longo de mais de três décadas foram desaparecendo em Belém. As paradas de ônibus e abrigos de passageiros, os *clippers* que continuariam a ser construídos até o início da década de 1940, foram pouco a pouco sendo demolidos por ordem dos sucessivos administradores municipais. O último deles seguiu em funcionamento até pelo menos 1972 (Chaves, 2016).



Figura 4. Mapa temático que representa o sistema coletivo de coleta de esgoto, sem distinção entre os sistemas de micro drenagem e as galerias de esgoto. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteadó, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

Portanto, o binômio decadência versus modernização não aparece, no caso de Belém, de forma dicotômica como se pressupõe nas narrativas que abordam esse período pós economia da borracha. Ao contrário, é um par que oscila entre a percepção de decadência daqueles que viviam nas áreas centrais da cidade, que consideravam decadência as perdas de seus objetos pessoais como pianos ou na mudança das residências luxuosas para outra mais modesta, enquanto a população das áreas periféricas, percebia e aceitava os novos espaços criados por uma nova modernização embelezadora e pontual dos anos 20 e 30. Assim, em um mesmo espaço poderia se identificar um nicho de modernização em praças embelezadas, coexistindo com a crise de abastecimento alimentar que enfrentavam as classes mais desfavorecidas, mas que também afetava as famílias mais abastadas. Portanto, decadência e modernização eram faces da mesma moeda, variando seu grau de incidência e sua percepção no espaço da cidade.

3. Os indicadores de modernidade: o giro incerto entre a modernização e a estagnação nas áreas centrais da cidade

Os dados levantados para este artigo foram sistematizados segundo os indicadores de urbanidade (Collado, 1999) que materializaram os processos de modernização observados em Belém, especialmente na infraestrutura, serviço de transportes e sistema viário. Devido à vastidão do campo semântico desses termos os indicadores foram subdivididos na infraestrutura em serviço de esgotos e drenagem pluvial, abastecimento d'água, coleta e destinação do lixo, iluminação pública, serviço de arborização e jardins públicos, serviço de telégrafos e serviços de telefonia; no serviço de transportes públicos foi dividido em transporte público por bondes, transporte público por ônibus, uso de automóveis, assim como transporte público ferroviário; e no sistema viário foi detalhado segundo o tipo de mudança realizada, vias abertas e vias pavimentadas.

Com relação à infraestrutura, os serviços de esgotos e drenagem pluvial aparecem com frequência na Secção de Obras Públicas do relatório escrito pelo prefeito de Belém Rodolfo Chermont (1948). Enumeram-se obras de pequena envergadura, como a construção de sarjetas e bordaduras relacionadas à drenagem das águas superficiais oriundas das chuvas. Lista-se, ainda, uma série de reformas na rede geral de drenagem pluvial e esgotos (figura 4), sem que seja encontrada qualquer indicação do aumento da rede geral de esgotos. Nos demais relatórios analisados, só se encontraram obras semelhantes a estas.

Quanto ao abastecimento de água, destaca-se a construção e inauguração da Estação de Tratamento de Água de São Brás, cuja caixa d'água em estrutura metálica, constitui símbolo da modernização do início do século XX (figura 5), a qual bombeava água dos mananciais do Utinga diariamente por meio de grandes adutoras e conta com usina particular para a geração da energia necessária para o bombeamento das águas, uma vez que o serviço era recorrentemente interrompido pela Companhia de Eletricidade Paraense (Pará, 1940). Nos relatórios de José Carneiro da Gama Malcher (1940) nota-se a expansão da rede de abastecimento d'água na cidade, para, em seguida, como foi observado no relatório do governador Luíz Geolás de Moura Carvalho (1950), este ritmo diminuir para a realização de reformas nos encanamentos. (Figura 6).

Construído na virada do século XIX para o XX, o forno crematório de importante avenida da cidade, a Alcindo Cacela, já apresentava necessidade de reformas na década de 1940. No relatório do prefeito Rodolfo Chermont (1948) encontra-se a realização de uma reforma no citado forno. Contudo, esta reforma se limitava a intervenções superficiais. Da mesma forma a insuficiência dos serviços de limpeza municipais já causava impactos ambientais noticiados desde o ano de 1913 (Belém, 1913), uma vez que o lixo não incinerado era depositado ao longo dos igapós e capinzais do município. (Figura 7)



Figura 5. Caixa de Água de São Brás. Sua estrutura em ferro foi importada da Europa, tornou-se marco visual e símbolo de modernidade em Belém. Disponível em: <http://www.forumlandi.ufpa.br/biblioteca-digital/foto/caixa-dagua-de-sao-braz-em-1898>.

Como nova medida paliativa, realiza-se uma revisão administrativa da coleta do lixo. O Serviço Externo, divisão do Departamento de Limpeza pública divide a cidade em 10 novos distritos para a coleta do lixo (Belém, 1948).

Quanto à iluminação pública, multiplicam-se nos relatórios as reclamações acerca do serviço falho oferecido pela Companhia de Eletricidade Paraense. No relatório apresentado pelo governador major Luiz Geolás (1950), torna-se clara a preocupação do governo estadual quanto ao estado da iluminação pública da cidade, conforme explica o governador: "entre os problemas de vulto encontrava-se os de fornecimento de água potável e de energia elétrica como já é do conhecimento de VV Excias" (Pará, 1950, pp. 14-15). Entretanto, as obras se limitam a alterações na corrente do cabeamento e transformações de tensão, sem que haja aumento da capacidade geradora de energia ou em sua distribuição. A espacialização desses dados nos permitiu visualizar a extensão de implantação desse serviço na cidade. (Figuras 8 e 9)



Figura 6. Mapa temático que representa a rede geral de abastecimento de água da capital. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

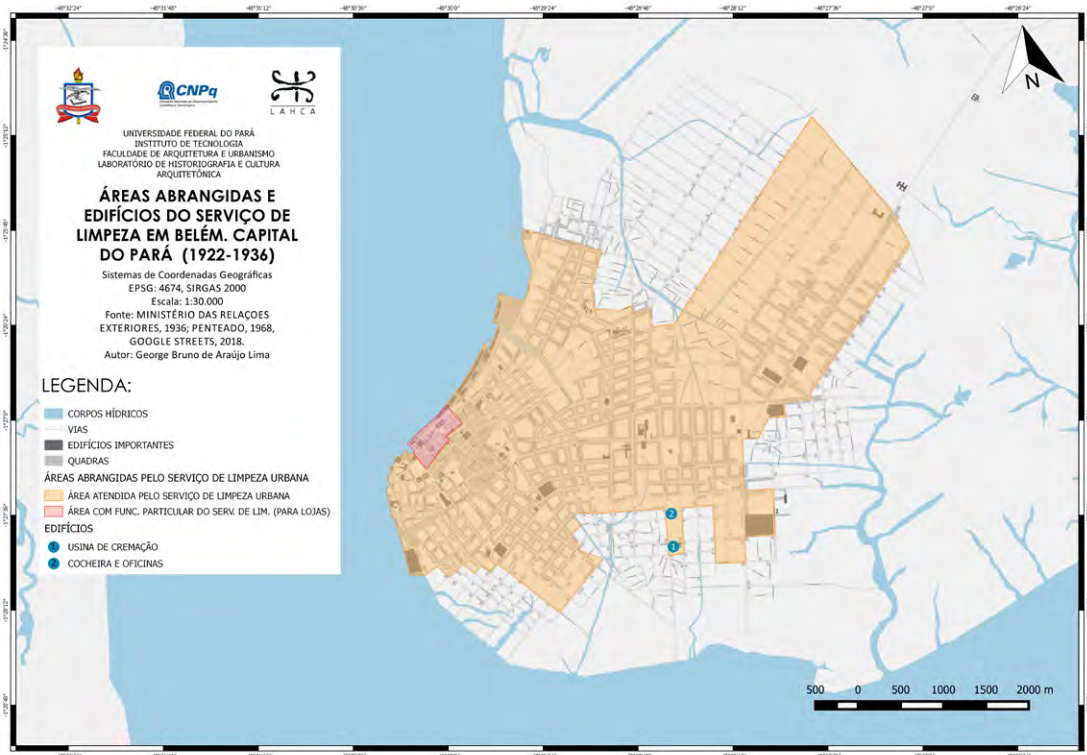


Figura 7. Mapa temático representando a área abrangida pelo serviço de limpeza pública da capital e os principais logradouros relacionados ao tratamento do lixo na capital durante o período. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

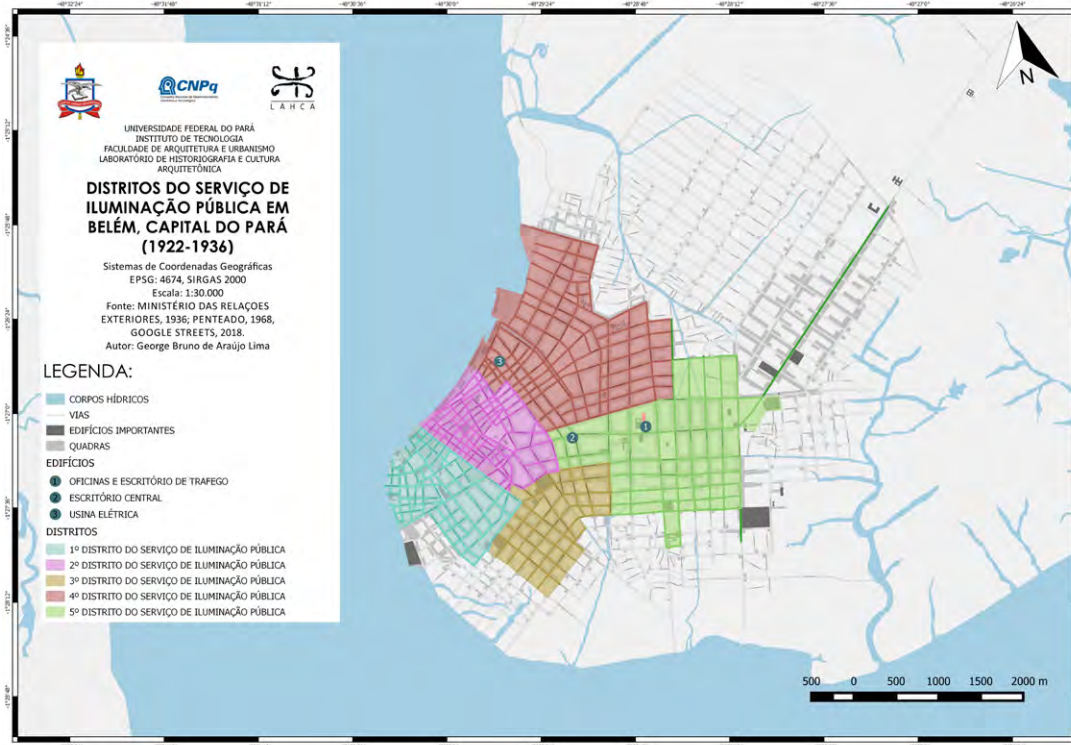


Figura 8. Mapa temático que representa os distritos do serviço de iluminação pública da capital em 1936 e os principais logradouros da companhia concessionária de energia da época a *The Pará Electric Railways Lighting Company*. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

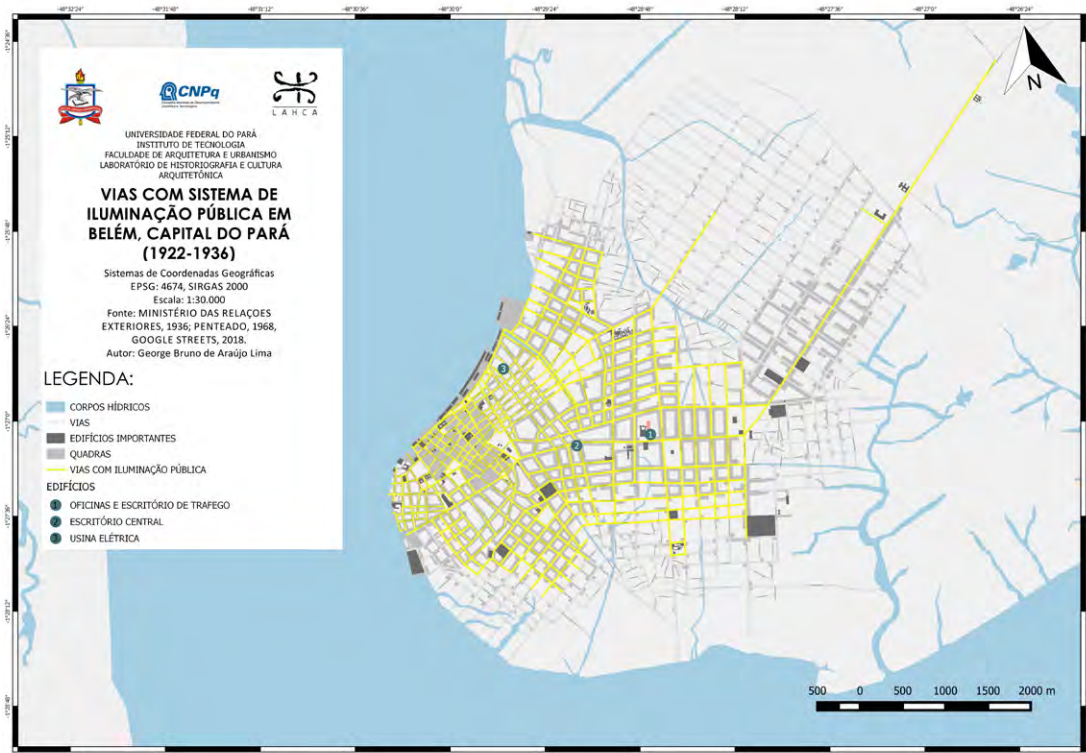


Figura 9. Mapa temático representando as vias com iluminação com o sistema de iluminação pública e os principais logradouros da companhia concessionária de energia da época a *The Pará Electric Railways Lighting Company*. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

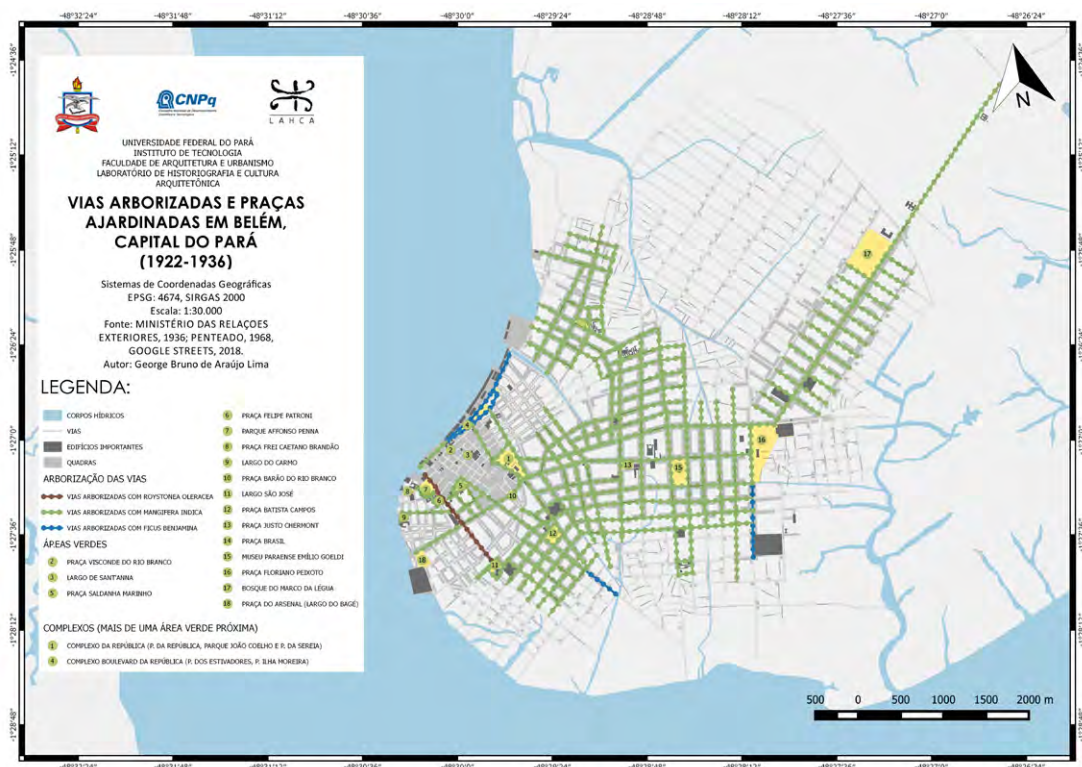


Figura 10. Mapa temático representando as vias arborizadas segundo a espécie e os principais logradouros públicos arborizados. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.

Segundo os dados obtidos no relatório elaborado pelo prefeito Rodolfo Chermont (1948), o serviço de arborização e jardins públicos da cidade, apresentou melhoria considerável com a construção de diversas praças públicas. (Figura 10) Entretanto, não se encontrou nenhum registro no aumento do número de ruas arborizadas no período, ainda que o horto municipal continuasse operando na manutenção da arborização existente:

e assim foram no período administrativo que aqui nos reportamos, realizadas obras diversas, que foram da restauração de pequenos, mas capitais detalhes, ajardinamento, pintura, calçamento e recalçamento à reforma geral das praças Almirante Tamandaré, Estado do Maranhão, Frei Caetano Brandão, do Carmo, Amazonas, do Relógio, D. Pedro II, Barão do Rio Branco, Visconde do Rio Branco, do Rosário, Felipe Patroni, Brasil, Estado de São Paulo e General Magalhães. (Belém, 1948, p. 45)

Na década de 40, a realidade dos serviços de transporte que utilizavam os bondes pautava-se na inexistência dos horários, mau estado de conservação dos carros, insuficiência no número de veículos em relação à demanda por locomoção da população e sua má distribuição entre as linhas (Pará, 1944). Magalhães Barata (1944) atribui o estado precário de preservação dos bondes à Segunda Guerra Mundial, uma vez que as peças utilizadas para a manutenção dos carros eram importadas dos países que estavam com suas indústrias dedicadas ao esforço de guerra. O prefeito Alberto Engelhard (1945) passa a utilizar a força policial para colocar bondes com defeitos em circulação na cidade. Além destes problemas, somava-se a insuficiência das linhas que “com exceção da linha da Pedreira construída em 1927, são as mesmas que a empresa concessionária iniciou as suas atividades em 1907” (Belém, 1945, p. 64). Sob estas circunstâncias, o contrato de transportes públicos por Bondes com a *The Pará Electric Railways and Lighting Company* foi cancelado. (Figuras 11 e 12).



Figura 11. Mapa temático com as linhas de bondes que representa o sistema de transporte público realizado por bondes na capital do Pará realizado pela companhia *The Pará Electric Railways and Lighting Company*. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.



Figura 12. Mapa temático com os tipos de linhas de bonde na capital. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo Lima, 2018.



Figura 13. Mapa temático com as estradas de ferro na capital do Pará. Ministério das Relações Exteriores, 1936; Penteado, 1968; Google Streets, 2018. Elaborado por George Bruno de Araújo

No relatório apresentado à assembleia estadual pelo governador Alexandre Zacarias (1955), consta na secção denominada “Delegacia Estadual de Trânsito” o Plano Diretor de Trânsito, o qual era constituído por quatro subdivisões: “Plano de Circulação e paradas de ônibus; Plano de Circulação geral; Plano de Sinalização; Plano de Estacionamento” (Pará, 1955, p. 10). A falta de regulamentação do trânsito de veículos e do transporte público por ônibus desencadeava diversos problemas ao tráfego nas principais artérias da cidade no momento em que a frota de veículos se tornava mais numerosa. No mesmo relatório (1955), acusam-se problemas graves de circulação na Rua Conselheiro João Alfredo, que por sua importância comercial, tornava-se passagem obrigatória das linhas de ônibus. Da mesma forma, a centralidade do Ver-o-Peso fazia todas as rotas se direcionarem a ele, causando congestionamentos nas vias imediatamente próximas ao mercado. No segundo volume de sua obra, Penteado (1968) apresenta um mapa com as linhas de ônibus existentes em Belém, porém, apesar de crescente, a frota veicular particular da capital ainda era restrita:

Existem atualmente em tráfego, devidamente plaqueados na Delegacia de Trânsito, três mil setecentos e setenta e um (3.771) veículos, assim distribuídos: automóveis particulares: 912. Automóveis de aluguel: 345; automóveis oficiais: 268; ônibus: 449; caminhões: 858; bicicletas: 550; carroças: 185; carrocinhas: 110; ambulantes: 30; estivas: 37; motocicletas: 27. (Pará, 1955, p. 11)

Em relação ao transporte ferroviário, a incorporação pelo governo federal da Estrada de Ferro de Bragança seguida da assimilação administrativa da mesma pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) em 1957, tornou rarefeitas as informações obtidas em relatórios administrativos estaduais e municipais. Entretanto Ferreira (In, IPHAN, 2017) afirma que em 1960, 5 anos antes da última viagem na ferrovia, o governo do presidente Juscelino Kubitschek implantou por meio de um convênio com a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SPEVEA) o ramal do entroncamento, ligando a estação de mesmo nome ao porto passando pela atual Avenida Pedro Álvares Cabral, denominada na

época de Rua dos Trilhos. A finalidade deste ramal ferroviário seria facilitar o escoamento da produção de cimento da Fábrica de Capanema. (Figura 13)

.Quanto ao sistema viário, após o período em que diversas vias de grande importância foram abertas na capital, a exemplo da Avenida 15 de Agosto, atual Presidente Vargas (figura 14), Avenida Serzedello Corrêa, *Boulevard Castilhos França* e as travessas e avenidas que compõem atualmente o bairro do Marco e da Pedreira, são raros os registros nos relatórios de propostas de abertura de novas artérias nas áreas estudadas.

Entretanto, na cartografia disponível utilizada para a confecção dos mapas aqui apresentados, destaca-se a abertura da Estrada de Tavares Bastos, da Estrada de Rodagem que posteriormente se tornará a Rodovia Arthur Bernardes, ambos presentes na “Planta da Cidade de Belém e dos terrenos situados à direita do Guajará, até o furo do Maguari” de 1936. (Figura 15) Outra via construída durante o período é a atual Avenida Bernardo Sayão sobre o dique americano (Belém, 1945).

Ao se tratar da pavimentação das vias, foram encontrados diversos registros nos relatórios acerca da sua manutenção, assim como expansão do número de artérias pavimentadas. Das obras realizadas neste período, destaca-se a pavimentação da Avenida Pedro Miranda, principal acesso ao Bairro da Pedreira, naquele momento, área periférica da cidade.

Após a saída forçada do intente Antônio Lemos em 1911 e a *debacle* da borracha (Pará, 1912), o governo municipal gradualmente diminui o ritmo de investimento nos processos de modernização da capital. As transformações aceleradas não foram realizadas somente com os lucros auferidos com as atividades econômicas municipais e estaduais, mas também com diversos empréstimos no exterior contraídos com bancos ingleses e franceses (Belém, 1905). Diante disso, desencadeia-se uma grave crise financeira na administração pública. Estas condições econômicas frágeis incorrem no corte dos investimentos em



Figura 14. Avenida Presidente Vargas em 1950. Disponível em <http://fragmentosdebelem.tumblr.com/post/30313052413>.

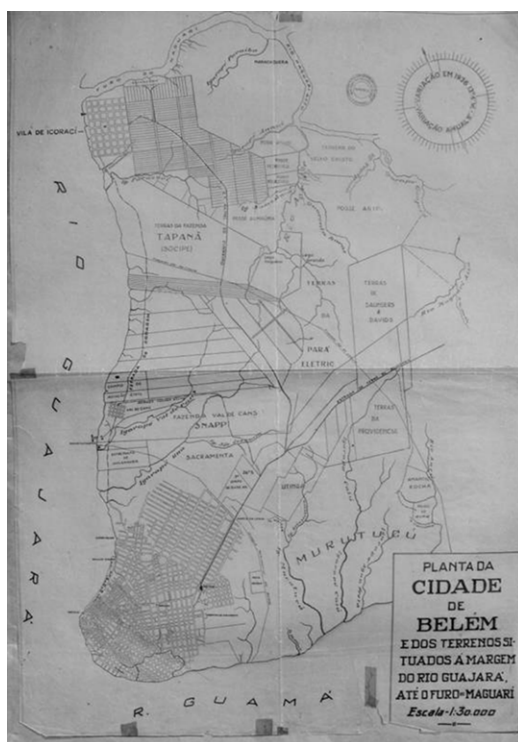


Figura 15. Planta da Cidade de Belém e dos terrenos situados à direita do Guajará, até o furo do Maguari. Ministério das Relações Exteriores (MRE), 1936.

infraestrutura, principalmente nos serviços de abastecimento público de água, eletricidade e transportes por bondes, agravando-se com a crise econômica internacional de 1929, atingindo os capitais e a indústria local e deprimindo economicamente ainda mais a região (Chaves, 2008).

Esta crise dilapida as bases econômicas nacionais resultando na instabilidade do regime instituído pela proclamação da república em 1889, de tal sorte que Getúlio Vargas, liderando um grupo de componentes do exército ligado ao Movimento Tenentista derruba o presidente Washington Luiz e estabelece o “Governo Provisório” (Fausto, 1995). O novo governo demanda novas linguagens arquitetônicas e urbanas que manifestem o regime recém-instituído. Nesse sentido, em Belém, são erguidos novos edifícios cuja linguagem modernizante busca identificar o novo regime com a mais recente arquitetura baseada nas premissas da arquitetura moderna (Chaves, 2004).

Inicialmente, o governo se identifica com uma arquitetura cujo arranjo das formas e materiais é influenciada pelo *Art Déco* da *Exposition Internationale des Arts Décoratifs et Industriels Modernes* realizada na Paris

de 1925 (Benévolo, 2001). Esta arquitetura se manifesta, por exemplo, no Edifício dos Correios (1939) na Avenida Presidente Vargas (figura 16), assim como na escola Vilhena Alves (1938).

Em relação às práticas urbanas, permanece como paradigma o higienismo vigente desde a época da borracha e os novos edifícios que são exaustivamente utilizados pelo governo na propaganda vinculada às revistas e jornais alinhados ao regime (Chaves, 2004). Realizam-se uma série de intervenções que devido às limitações econômicas e políticas não conseguem resolver as deficiências na infraestrutura, transportes e sistema viário da capital.

Desse modo, estas transformações eram determinadas por planos e pela legislação sistematizada no “Código de Polícia Municipal” elaborados ainda no início do século XX pelo intendente Antônio Lemos cujas diretrizes correspondiam às demandas da oligarquia da borracha, ainda forte na condução do governo local no intervalo adotado neste artigo. Diante disto, é válida a digressão sobre os planos da cidade elaborados nas últimas décadas do século XIX e início do século XX, como representação de uma cidade idealizada.



Figura 16. Sede dos Correios em Belém na atual Avenida Presidente Vargas em 1940. Disponível em: <http://www.conradoleiloeiro.com.br/catalogo.asp?Num=1880>.

Este modelo persiste apesar do enfraquecimento das condicionantes que o configuraram. Esse estado só se modificará na década de 1940, com a aproximação do fim da segunda Guerra Mundial. O regime estabelecido em 1930 se alinha ao nazi fascismo de Hitler e Mussolini e passa a se denominar “Estado Novo” (Fausto, 1995). Isto se manifesta na arquitetura por meio da introdução de um carácter grandiloquente dos edifícios, vide o novo prédio do Ministério da Guerra construído na então capital, Rio de Janeiro. Em relação à capital do Pará, o tom ufanista da propaganda realizada sobre as ações, e a construção em altura assumem maior importância na constituição de uma imagem de cidade moderna (Chaves, 2008).

Em decorrência disto, o imperativo imobiliário desencadeado pela restrição das áreas na capital providas de infraestrutura, encontra nos edifícios altos, uma dupla solução: melhor aproveitamento no uso do solo, assim como se tornam símbolos do desenvolvimento e da modernização ao incorporar as novidades técnicas do concreto armado, aço e elevador (Chaves, 2011). De uma forma incipiente, inicia-se a construção de edifícios ao longo do principal eixo de expansão da cidade composto pelas Avenidas 15 de Agosto, Avenida Nazaré, Avenida Independência e Avenida Tito Franco, iniciativas nas quais predominavam o investimento privado a partir de 1940 (Chaves, 2004).

A solvência destes investimentos imobiliários seria garantida pelo público alvo ao qual se destinava estas construções: a elite de Belém (Chaves, 2011). Entretanto, os grupos mais abastados ainda habitavam os palacetes da borracha com seus amplos jardins e compartimentação eclética. Assim, as plantas dos apartamentos nesses novos edifícios se adaptam às exigências da elite local: cômodos amplos divididos em ambientes determinados segundo usos típicos dos palacetes. É interessante notar como os investimentos em infraestrutura da capital e configuração de um novo sistema de transportes, cujo modal se torna rodoviário e emprega maciçamente ônibus, se concentra nas áreas onde residiam esses grupos em suas novas moradias.

A culminância desse processo se deu com a conclusão e inauguração do segundo bloco de apartamentos do Edifício Manuel Pinto da Silva em 1960, como construção mais alta da capital. Nessa época, Belém recupera-se economicamente em relação ao endividamento da borracha, enquanto novos investimentos relacionados às políticas de integração da Amazônia ao resto do país dos governos pós-1945 conferem nova dinâmica econômica à região, ainda que baseadas novamente no extrativismo, desta vez mineral. Essas políticas se efetivam ou pelo menos se intensificam com a construção das rodovias Transamazônica e da Belém-Brasília na década de 70, promovendo ao mesmo tempo abertura aos produtos externos, e a diminuição da produção local. Engenheiros e arquitetos recém formados no curso de Arquitetura da Universidade Federal do Pará, estabeleciam a nova arquitetura: a arquitetura moderna materializava-se na modernização dos novos espaços públicos e privados da capital paraense.

4. À guisa de conclusão

Evidencia-se que no decorrer do período estudado as dificuldades econômicas alteraram sensivelmente a implantação do projeto modernizador da elite do látex registradas nas plantas de Odorico Nina Ribeiro e José Sidrin, porém continuaram sendo a diretriz para as novas propostas até a década de 1930. Isso condicionou que mesmo os novos projetos de modernização pautados no *ethos* moderno, fossem restringidos diante de orçamentos escassos. Porém a adoção do *boulevard* de circunvalação, limite físico para o crescimento da capital; a preocupação com a conservação de áreas verdes; e, por fim, vias de grandes profundidades responsáveis pela articulação de vastas áreas da cidade (Salgueiro, 2001), foram algumas das ações que se observaram na cidade de Belém a partir das primeiras décadas do século XX.

A adoção de práticas que derivaram na materialização de espaços nas cidades latino americanas, “respondem de maneira geral,

aos paradigmas da modernidade, porém não é menos certo que resultam também de adoções definidas pelas contingências locais, sobre as quais nos cabe perguntar até que ponto foram assumidas pelos grupos sociais” (Collado, 2010, p. 235). Porém, continua a autora: “essa circulação (de ideias e modelos) não derivou em uma cópia mimética dos modelos originais; voluntaria ou involuntariamente esses se aplicaram com adaptações e traduções que significaram que o resultado assumira a condição de produção inovadora” (p. 235).

No caso de Belém, os *boulevares* se associam às questões paisagísticas, de higiene e de traçado, principalmente por sua localização à margem da Baía do Guajará. Constatou-se a partir de documentos, material de imprensa e relatórios da época, que a denominação *boulevard* assume um sentido popular, ao ser referida às ruas que possuíam aspectos “modernos”, seja por ser uma via por onde se instalaram transporte público como os bondes,

ou por ser o lugar onde se concentravam construções comerciais importantes ou residências de famílias abastadas da cidade.⁵ Essa adoção já não se justifica na discussão sobre a “transferência de modelos de uma haussmannização que se identifica na cidade europeia, pois a dinâmica projetual nas cidades latino americanas foi muito mais complexa, se articulando às políticas econômicas, sociais, operações imobiliárias e às ideologias, que materializaram novas situações no ambiente das cidades” (Collado, 1999, p. 263). (Figura 17)

Evidencia-se também a arborização feita dos logradouros municipais, viabilizada por caixas viárias amplas o suficiente para receber árvores de grande porte, como a mangueira, *Mangifera indica*. A escolha desta espécie para arborizar as vias e espaços verdes da capital do Pará ocorreu ainda durante a administração de Antônio Lemos, no final do século XIX e início do século XX. Segundo Gama Neto



Figura 17. Vista do Boulevard Castilhos França. Esta avenida se tornou possível após as obras de aterro e saneamento da orla portuária da cidade pela empresa *Ports of Pará* que pertencia ao magnata americano Percival Farquhar. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=42419&view=detalhes>.

(2013), as mutambeiras (*Guazuma ulmifolia*) e amendoeiras de praia (*Terminalia catappa* L.) utilizadas na arborização de Belém, foram substituídas pelas mangueiras fartamente plantadas no Horto Municipal. Esta secção da administração municipal dedicava-se aos serviços de arborização e foi administrada, ao longo da maior parte da administração Lemos, por Eduardo Hass.

A opção por esta espécie pautou-se no debate estabelecido entre as autoridades municipais e intelectuais. Ressaltavam-se as qualidades da *Mangifera indica* nos relatórios administrativos da intendência:

Estou hoje convencido da superioridade da mangueira, a arvore classica de nossos antepassados, cujas qualidades são numerosas. Com effeito, desenvolve-se com rapidez, cresce a alturas consideráveis e esgalha com regularidade. Mas todas estas vantagens, a mangueira allia ainda as de uma folhagem densa e constantemente renovada. Sua sombra é ampla e perfeita. (Belém, 1902, p. 200)

Além destas justificativas de cunho estético, térmico e que ratificam uma aclimação antiga desta espécie ao clima amazônico, o “curso prestado ao saneamento urbano pela arborização (grafia *original*) em larga escala” justificava a célere consolidação de áreas centrais ajardinadas e ruas, avenidas, travessas, etc. fartamente arborizadas (Belém, 1902, p. 199). Ainda, no caso da *Mangifera indica*, ressaltava-se que sua folhagem de bom aroma contribuiria, dentro da perspectiva da teoria miasmática, para o combate aos focos fétidos responsáveis pelas epidemias que sazonalmente assolavam o município, ainda que este argumento passasse a perder força com a ascensão da teoria microbiana ao final do século XIX.

Entretanto, com o *débâcle* da borracha em 1911 (Pará, 1912) e a crise de 1929, o poder rearticula-se, uma nova linguagem arquitetônica e urbanística se torna necessária. Neste sentido, criam-se novos marcos regulamentadores. Destes se destaca o decreto-lei nº166 de 03 de novembro de

1943, que legislava acerca do novo “Plano de Urbanização de Belém” uma espécie de plano diretor que buscava disciplinar diversos aspectos do crescimento de Belém segundo os princípios dos Congressos Internacionais de Arquitetura, CIAM’s, de Le Corbusier (Chaves, 2011). De longa abrangência temporal, este plano foi elaborado pelo prefeito, o engenheiro e urbanista Jerônimo Cavalcanti nomeado para o cargo pelo interventor Magalhães Barata em 21 de fevereiro de 1943 (*Folha do Norte*, 21 de fevereiro de 1943, como citado em Chaves, 2011).

O plano instituído pelo decreto-lei N° 166 de 03 de novembro de 1943 abrangia diversas áreas da administração da urbe belenense. No setor de abastecimento, Cavalcanti define o plano para Serviço Completo de Abastecimento Alimentar (*Revista Municipal de Engenharia*, 1947, p 15), com uma distribuição igualitária de mercados por toda a primeira légua patrimonial. Outras áreas consideradas por Cavalcanti foram o saneamento urbano da capital, previa-se a drenagem das principais bacias hidrográficas; um novo plano para a rede viária que estabelecia a abertura de novas avenidas (figura 18); por fim, uma nova proposta de zoneamento para a capital (figura 19). Nota-se a grandiloquência da proposta de Cavalcanti uma vez que esta acabaria por suplantando a Belém construída no período eclético. É exemplar a decisão, em seu plano, de destruir o centro comercial tradicional (*Revista Municipal de Engenharia*, 1947, p. 34). (Figura 20).

Pouco sobreviveu deste plano devido às dificuldades financeiras municipais e estaduais que impediram a sua materialização (Chaves, 2011). Entretanto, observa-se nas suas reminiscências a preocupação com uma setorização rigorosa, preocupação com a abertura de novas vias que permitam uma circulação célere de veículos, as questões sanitárias e de abastecimento:

As cidades brasileiras nasceram e cresceram sem ordem, sem disciplina, sem um plano previsor, sem um código de obras adequado. D’aí o caos que em

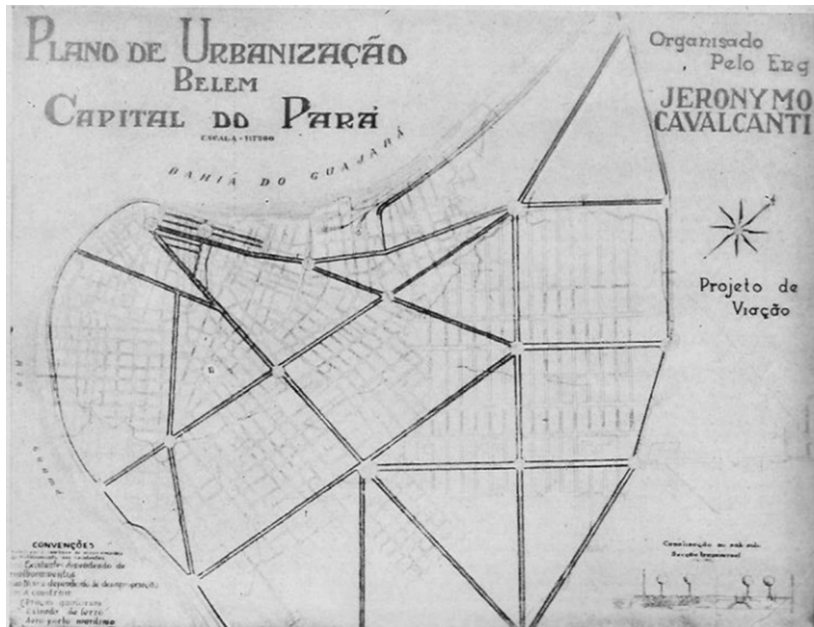


Figura 18. Plano de Urbanização da Capital do Pará, subitem sistema viário, de autoria do prefeito e engenheiro Jeronimo Cavalcanti. Nota-se a ampla caixa, grande profundidade e retilínea violência pela qual as novas avenidas rasgam o traçado das quadras de Odorico Nina Ribeiro depois ratificadas por José Sidrim. *Revista Municipal de Engenharia*, 1947.

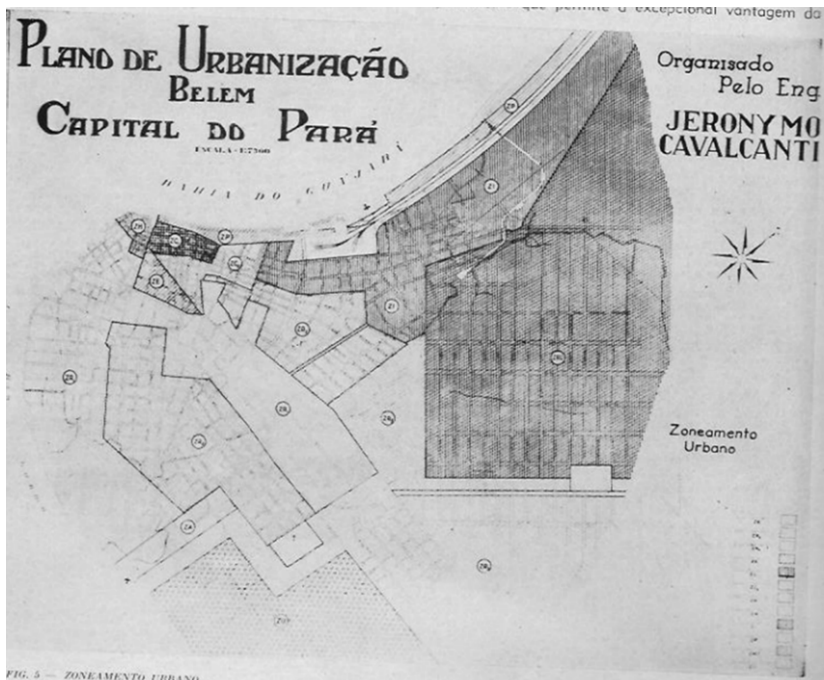


Figura 19. Plano de Urbanização da Capital do Pará, subitem novo zoneamento, de autoria do prefeito e engenheiro Jeronimo Cavalcanti. Observa-se a preocupação com a segmentação dos usos em regiões específicas da cidade. *Revista Municipal de Engenharia*, 1947.



Figura 20. Plano de Urbanização da Capital do Pará, subitem Centro Comercial, Administrativo e Social, de autoria do prefeito e engenheiro Jeronymo Cavalcanti. Neste momento, propõe-se a destruição do casario eclético construído durante o período da borracha e parte do casario colonial da Cidade Velha em detrimento de novas torres modernistas rodeadas por verde aos moldes da *ville radieuse* corbusiana. *Revista Municipal de Engenharia*, 1947.

todas se observa. A indústria está em geral localizada no centro comercial. Não há um sistema lógico e coordenado de mercados e cintura agrícola formando um órgão de alimentação urbana. O saneamento é quase sempre precário apresentando uma defeituosa rede de águas, esgotos doméstico e fluvial, e um arcaico e deficiente serviço de coleta de lixo. (*Revista Municipal de Engenharia*, 1947, pp. 12-13).

A partir do que foi discutido anteriormente, torna-se evidente que as condições econômicas deficitárias afetaram o ritmo no qual eram realizados novos melhoramentos na capital. Entretanto, apesar de limitadas, a importância de um processo de urbanização e modernização para reafirmação da elite que controlava a máquina pública torna indispensável associar a ação administrativa ao ímpeto modernizante. Por conseguinte, estabelece-se um discurso no qual obras, ainda que insuficientes para a resolução dos problemas enfrentados pela capital do Pará, são exaltadas como sinais do progresso da

capital. Penteado (1968) critica a inércia dos governantes, em especial os interventores da década de 1930, por sua inoperância diante da resolução das questões relacionadas às demandas criadas pela verticalização da cidade e acelerado crescimento de sua periferia.

Neste sentido, as principais obras de infraestrutura realizadas na cidade se relacionam àquelas consubstanciadas durante o período da borracha, principalmente no que se refere às obras de esgotamento sanitário, ainda que em determinados indicadores hajam mudanças fundamentais na década de 1950. É exemplar o caso do serviço de águas (Penteado, 1968), ainda que este apresente deficiências e que não haja planejamento em alguns bairros, como a Marambaia, a construção de novos reservatórios e a expansão da rede, garantem um fundamental melhoramento no distrito de abastecimento d'água que abrange o bairro de Batista Campos e do Jurunas, ao fazer deste distrito, totalmente abastecido por água potável. Contudo, o que se observa realmente é concentração dos serviços nos bairros os

quais a população de renda mais elevada da região metropolitana se concentra.

Considera-se a partir do exposto neste artigo, que modernidade e processos de modernização continuaram sendo pautas recorrentes nas administrações que se sucederam entre as décadas de 1930 a 1960. No entanto, a presença de novos agentes privados que detinham o capital nacional e/ou internacional e que principalmente a partir da década de 60 passam a ter participação ativa na exploração dos recursos minerais da Amazônia, somente chegaria de forma paulatina a contribuir para novas ações nos indicadores aqui abordados, evidenciando que as propostas de modernização nessa década relacionavam-se menos aos aspectos estruturais e infra estruturais da cidade e mais à construção de edifícios que definiam a nova fisionomia da capital do Pará como “metrópole da Amazônia”.

Notas

¹ Pesquisa coordenada pela primeira autora e desenvolvida com apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico (CNPQ) do governo brasileiro entre 2015 e 2018 intitulada: “Estudos de processos de modernização em Belém como subsídio para a história urbana: Belém entre 1883-1960.”

² Como resultado e produto material da pesquisa, será elaborado o atlas histórico da cidade de Belém que já se encontra em andamento, e os mapas temáticos referidos constituem seu elemento essencial.

³ Acordos firmados entre os dois países em 1942 que previa ações de caráter econômico e militar. Ver Oliveira (2001).

⁴ A Primeira Léngua Patrimonial foi uma léngua de terras doada à municipalidade pela Metrópole portuguesa em 1627 para composição do patrimônio municipal. Estas terras foram reclamadas pela Casa de Câmara de Belém com o objetivo de melhorar a arrecadação municipal (Cruz, 1973, p. 96).

⁵ Nunes, Marcia Cristina Ribeiro Gonçalves (2017), pp. 171-174.

Referências

- Belém (1902). Intendência Municipal. *O Município de Belém – 1902: Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1904 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos*. Belém: Archivo da Intendência Municipal.
- Belém (1905). Intendência Municipal de Belém. *O Município de Belém – 1905: Relatório apresentado ao Conselho Municipal de Belém na sessão de 15/11/1904 pelo Exmo. Sr. Intendente Antônio José de Lemos*. Belém: Archivo da Intendência Municipal.
- Belém (1913). Intendência Municipal. *O município de Belém – 1913: Relatório apresentado no conselho municipal de Belém na primeira sessão da decima primeira reunião ordinária da nona legislatura, em 2 de junho de 1913 pelo Exmo. Sr. Dr. Dionysio Ausier Bentes, intendente*. Belém: Archivo da Intendência Municipal.
- Belém (1945). Belém Prefeitura Municipal. *Relatório apresentado pelo prefeito Engelhard ao Exmo. Sr. Cel. Joaquim de Magalhães Cardoso Barata Interventor Federal no Pará (1943-1945)*. Belém: [s.n.].
- Belém (1948). Prefeitura Municipal de Belém. *Relatório apresentado á câmara municipal de Belém pelo prefeito da capital, sr. Rodolfo Chermont, referente ao exercício de 1948*. Belém: [s.n.].
- Benévolo, L. (2001). *História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Editora Perspectiva.
- Bourdieu, P. (2003). Os efeitos do lugar. In *Miséria do mundo*. Petrópolis: Vozes.
- Braga, T. (1916). *Guia do Estado do Pará*. Belém: typography do Instituto Lauro Sodré.
- Caccavoni, A. (1898). *Album descrittivo annuario dello Stato del Pará, 1*. Genova: A. autor.
- Cavalcanti, J. (1947, janeiro). Plano de Urbanização de Belém, capital do Pará. *Revista Amazônia Moderna*, s/n, 13-42.
- Castello, L. (2007). *A percepção do lugar: repensando o conceito de lugar em arquitetura-urbanismo*. Porto Alegre: PROPAR-UFRGS.
- Collado, A. (1999). Interpretaciones Gráficas Sobre los Procesos Urbanos en Santa Fe. *Polis*, 2, 14-25.
- Collado, A. Bertuzzi, M. L., & Del Barco, M. E. (2013, janeiro). Los Atlas Históricos de Ciudades: Instrumentos para la Interpretación de los Procesos Urbanos. *Apuntes* 26 (1), 170-185.
- Chaves, C. (2004). *La arquitectura en Belem, 1930-1970: una modernización dispersa con lenguajes cambiantes*. Tese de Doutorado em Arquitetura não publicada. Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universitat Politècnica de Catalunya, Barcelona, Catalunya, España.
- Chaves, C. (2008). Arquitetura, modernização e política entre 1930 e 1945 na cidade de Belém. *Vitruvius* 8. Recuperado de: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.094/161>.
- Chaves, T. A. P. de V. (2011). *Isto não é para nós? Um estudo sobre a verticalização e modernidade em Belém entre as décadas de 1940 e 1950*. Dissertação de mestrado em história não publicada. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Pará, Belém, Pará, Brasil. Disponível em http://repositorio.ufpa.br/jspui/bitstream/2011/7227/1/Tese_PlanoUrbanizacaoBelem.pdf.
- Chaves, T. A. P. de V. (2016). *O plano de urbanização de Belém: cidade e urbanismo na década de 1940*. Tese de Doutorado em Historia Social da Amazônia não publicada, UFPA, Belém. Disponível em <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/4590>.
- Cruz, E. (1973). *História de Belém* (Vol. I). Belém: Universidade Federal do Pará.
- Faoro, R. (janeiro/abril, 1992). A questão nacional: a modernização. *Estudos Avançados*, 6 (14), 7-22.
- Fausto, B. (1995). *História do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Fialho, D. M. (2010). *Cidades Visíveis: para uma história da cartografia como documento de identidade urbana*. Tese de doutorado em história não publicada. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Rio Grande do Sul, Brasil.
- Gama Neto, O. (2013). *Arborização urbana em Belém: diálogo entre tempos*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo não publicada. Instituto de Tecnologia,

- Universidade Federal do Pará, Belém, Brasil. Disponível em http://repositorio.ufpa.br/jspui/bitstream/2011/8615/1/Dissertacao_ArborizacaoUrbanaBelem.pdf.
- Gorelik, A. (1999). O moderno em debate: cidade, modernidade, modernização. In W. Melo Miranda (Ed.), *Narrativas da modernidade* (s.p.). Belo Horizonte: Autêntica Editora.
- Guardia, M., Monclús, F. J. & Oyón, J. L. (1996). Los atlas de ciudades entre la descripción y la comparación. El atlas histórico de las ciudades europeas. *AYER*, 23, 109-134.
- Groat, L., & Wang, D. (2002). *Architectural Research Methods*. Nova Iorque: John Wiley & Sons Inc.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). *Biblioteca*. Recuperado de <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=42419&view=detalhes>.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). (2017). *Estrada de Ferro de Bragança: memória social e patrimônio cultural*. Giovanni Blanco Sarchis (org.). Belém: autor.
- Le Goff, J. (2012). *História e memória*. São Paulo: Ed. Unicamp.
- Muniz, J. P. (1904). *Patrimônios dos conselhos municipais do estado do Pará* (pp. 93-108). Paris: Aillaud & Cia.
- Nunes, M. C. Ribeiro Gonçalves (2017). Rumo ao Boulevard da República: entre a cidade imperial e a metrópole republicana. Tese de Doutorado em História Social não publicada, Belém. Recuperado de <http://repositorio.ufpa.br/jspui/handle/2011/8819>.
- Oliveira, N. N. P. (2001). *A economia da borracha na Amazônia sob o impacto dos Acordos de Washington e da criação do Banco de Crédito da Borracha, 1942-1950*. Dissertação de Mestrado não publicada, Universidade de São Paulo, São Paulo. Disponível em: <http://pos.fflch.usp.br/node/45587>.
- Pará (1912). Dr. João Antônio Luiz Coelho. Governo do Estado do Pará. *Mensagem*. Disponível em <<http://www-apps.crl.edu/brazil/provincial/para>>.
- Pará (1930). Governo do Estado do Pará. *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Pará em sessão solenne de abertura da 1ª reunião de sua 14ª legislatura, 7 de setembro de 1930, pelo governador do Estado, Dr. Eurico Freitas Valle*. Belém: Oficinas gráficas do Instituto Lauro Sodré.
- Pará (1940). Governo do Estado do Pará. *Mensagem 09.12.1940: relatório apresentado ao Exmo. Snr. Presidente da República pelo Dr. José Carneiro da Gama Malcher interventor federal do Pará (1937-1939)*. Belém: [s.n.].
- Pará (1944). Governo do Estado do Pará. *Relatório apresentado ao senhor presidente da República pelo Coronel Joaquim de Magalhães Cardoso Barata, Interventor federal: problemas fundamentais, ideias de governo, administração e prestação de contas*. Belém: [s.n.].
- Pará (1950). Governo do Estado do Pará. *Mensagem apresentada á assembléia legislativa no dia 15 de abril de 1950, em sessão de instalação, pelo governador major Luiz Geolás de Moura Carvalho*. Belém: [s.n.].
- Pará (1955). Governo do Estado do Pará. *Mensagem apresentada à assembléia legislativa em sua reunião ordinária de 1954 pelo general de divisão Alexandre Zacarias de Assumpção, governador do estado*. Belém: [s.n.].
- Penteado, A. R. (1968). *Belém-Estudo de Geografia Urbana* (Vols. 1-2). Belém: Universidade Federal do Pará.
- Sarges, M. N. (2002). *Belém: Riquezas produzido a belle-époque*. Belém: Paka-Tatu.
- Salgueiro, H. A. (2001). O pensamento francês na fundação de Belo Horizonte: das representações às práticas. In H. A. Salgueiro (Org.), *Cidades capitais do século XIX (135-181)*. Edusp: São Paulo.

La Ciudad Universitaria de Tucumán (1947-1952)

Región, paisaje y organicismo

The University City of Tucumán (1947-1952)
Region, landscape and organicism

Silvia Mariel Alvite

Universidad de Buenos Aires, Argentina

Abstract

The project for the University City of Tucumán in the Sierra de San Javier was the site of a laboratory of discussion on emerging issues in architecture and urban planning in Argentina after the Second World War. Technique and project methods were based around a pedagogical and urban initiative that aimed to materialize a university center for the northwest region of the country. An heterogeneous group of local and foreign experts were invited to build a concrete response to the challenge. Without dwelling on possible divergences between the different cultural visions within that group or in the possible political-economic conjunctural difficulties, the aim of this article is to analyze the conceptual basis of the project from certain axes –region, landscape and organicism– that helped ideas circulation, crossing discourses and practices of political, technical and cultural actors.

Resumen

El proyecto para la Ciudad Universitaria de Tucumán en la sierra de San Javier fue sede de un laboratorio de debate sobre temas emergentes en la arquitectura y el urbanismo en la Argentina tras la segunda guerra mundial. La técnica y los métodos proyectuales se nuclearon en torno a una iniciativa pedagógica y urbanística que se proponía materializar una ciudad modelo para alojar al mayor centro de enseñanza superior de la región noroeste del país. Con el fin de construir una respuesta concreta al desafío, fue convocada una agrupación heterogénea de expertos locales y extranjeros. Sin detenernos en posibles divergencias entre las visiones culturales dentro del equipo o en dificultades coyunturales político-económicas que pudieron motivar el destino inconcluso del proyecto, el objetivo de este artículo es analizar sus fundamentos conceptuales a partir de tres ejes –región, paisaje y organicismo– que facilitaron la circulación de ideas atravesando los discursos y prácticas de actores políticos, técnicos y culturales.

Key words

University City – Tucumán – region – landscape-organicism

Palabras clave

ciudad universitaria – Tucumán – región – paisaje -

Universidad de Buenos Aires (UBA). Doctorado en Arquitectura. Arquitecta (UBA). Magister en teoría y práctica del proyecto de arquitectura (ETSAB-UPC). Doctoranda. Profesora Adjunta en Teoría de la Arquitectura I y II (UNSAM), Jefa de Trabajos Prácticos en Morfología I y II (UBA), Ayudante en Historia de la Arquitectura en Argentina y América Latina (UTDT).

salvite@hotmail.com

Recibido el 20 de marzo de 2018

Aceptado el 29 de noviembre de 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



Introducción

El proyecto para la Ciudad Universitaria de Tucumán se originó en el marco de un plan de expansión institucional y territorial emprendido por la Universidad Nacional de Tucumán a partir de los cambios políticos acontecidos a mediados de la década de 1940 en la Argentina. Los nuevos direccionamientos introducidos en la universidad en esa coyuntura fueron materia de estudios que serán comentados en el primer apartado. En relación al proyecto urbanístico y arquitectónico que nos ocupa, han habido diversas publicaciones. Durante el proceso de su construcción, la documentación completa del proyecto fue difundida en una edición trilingüe de la universidad y reeditada el mismo año por la revista *Nuestra Arquitectura* (1950).¹ También fue replicada parcialmente en ediciones italianas e inglesas como *Urbanistica* (1951) y *Architectural Review* (1952) y años más tarde, el proyecto fue ponderado en un trabajo del historiador británico Reyner Banham (1976) por ser pionero en América Latina en la experimentación con estructuras de grandes dimensiones.

En la historiografía de la arquitectura argentina, el proyecto ha sido destacado inicialmente por Bullrich (1963) por su innovación estructural y por haber sido uno de los emprendimientos más interesantes, aunque frustrados, que se iniciaron en un período de expectativas en el desarrollo económico y cultural del país.² Liernur (1995) indagó luego en la relevancia de los actores que intervinieron en el proyecto y en su contexto cultural. Estudiado con mayor profundidad por Marigliano (2003, 2013), a partir de documentación original y testimonios, el plan fue reconstruido como parte del proyecto pedagógico del Instituto de Arquitectura y Urbanismo creado conjuntamente, aspecto que también ha sido revisado por Ahumada Ostengo (2007) y luego por Blanc & Hulk (2013). Paterlini & Piñero (2006), por su parte, estudiaron el proyecto en conjunto con otros planes de reestructuración edilicia de la universidad anteriores y posteriores. Marigliano (2003) ha señalado que la idea de construir una ciudad universitaria en Tucumán tenía sus antecedentes, aunque algunos factores nuevos

e irrepetibles le dieron un especial impulso: la localización en la sierra, la conformación de un equipo de expertos especialmente destinado para ese fin y el eventual apoyo político del Estado.

Si bien se ha avanzado en investigaciones sobre los actores participantes, las circunstancias que lo propiciaron y los restos que de él quedaron, los trabajos no han profundizado lo suficiente en las ideas y las técnicas involucradas en el proceso proyectual.³ Liernur & Pschepiurca (2008) advirtieron sobre el tema y señalaron las redes internacionales detrás de la conformación del equipo proyectista. En cuanto a otros paralelismos internacionales Garciavelez Alfaro (2013) ha incluido el proyecto en una serie de ciudades universitarias que condensaron gran parte del imaginario urbanístico en la segunda mitad del siglo XX en América Latina. Se trata de un proyecto que genera gran interés, tanto por sus singulares características arquitectónicas como por su operación territorial, y por la conjunción de múltiples escalas en una única propuesta. El objetivo de este artículo es revisar el proyecto para la Ciudad Universitaria de Tucumán desde un marco conceptual conformado por tres ejes —región, paisaje y organicismo— que darán estructura al relato.⁴ Consideramos que estas líneas conceptuales nutrieron y atravesaron los discursos y prácticas tanto de los arquitectos y políticos como del promotor principal del emprendimiento, el rector de la universidad, facilitando una productiva circulación de ideas entre las partes.

La región

Para mí el cerro queda en medio de la región.
Nuestra intención, entonces, era estar en el medio
del medio.

Vivanco, 3 de abril de 1984

En mayo de 1946, a un mes de que asumiera su primera presidencia el general Perón, el Dr. Horacio R. Descole fue designado interventor de la Universidad Nacional de Tucumán (UNT) en el marco de un decreto por el cual fueron

intervenidas las seis universidades nacionales que existían en el país. Durante esta nueva gestión (1946-1951) se impulsó una transformación estructural en la institución, que involucró el incremento de la orientación científica creando un conjunto de institutos de investigación separados de las escuelas de formación profesional (Aceñolaza, 2006). El plan para la Ciudad Universitaria de Tucumán (CUT) abordaba el tópico de la región desde distintas perspectivas. Una de ellas se relaciona con el interés en el área científica que la UNT ya tenía desde su fundación en 1919, promoviendo actividades productivas locales. La reforma institucional emprendida en 1947 tomó estos pasos iniciales involucrando la ampliación del radio de influencia de la institución, gestionando convenios con las provincias limítrofes para la participación directa de la universidad en emprendimientos de escala regional (Bravo & Hillen, 2012). La apuesta tucumana se enmarcaba en una política territorial nacional que ya contaba con antecedentes, y que ponía en marcha un fuerte impulso a la región norte del país con el fin de equilibrar las diferencias interregionales existentes. Por último, desde una perspectiva más amplia, la posición geográfica de Tucumán permitiría alojar un polo cultural continental hacia el resto de América Latina (Lienurn & Pschepiurca, 2008).

En la Argentina, hacia fines del siglo XIX, factores internos y externos habían dado lugar a una estructura asimétrica entre los distintos fragmentos del territorio. Luego de la consolidación del Estado nacional y de las guerras civiles del siglo XIX, las regiones vencidas quedaron muy rezagadas con respecto a la vencedora provincia de Buenos Aires, a lo que se sumó una fuerte expansión de la economía agroexportadora de productos primarios en favor de las tierras pampeanas. En tal contexto y con el fin de garantizar ciertas relaciones sociales que no emergían espontáneamente, el Estado implementó estrategias políticas para compensar el desequilibrio entre la región litoral-pampeana y las restantes; una de ellas fue la instalación de industrias regionales, como la azucarera en

el norte, profundizada luego de 1930 (Cao & Vaca, 2006). Quintero (2002) observa que fue a través de aquel mismo proceso cuando los problemas de desigualdad emergieron como una cuestión política y comenzaron a conceptualizarse como regionales.

Ante la necesidad de conocer, ordenar y gobernar un territorio cuya soberanía nacional estaba aún en expansión, durante el primer gobierno peronista la relación entre la nación y las provincias se caracterizaba por una estructura estatal centralizada que se proponía intervenir sobre todo el territorio de manera descentralizada (Perón, 1952). Es así como durante dicho período se estableció una nueva regionalización en el país en base a la división del territorio nacional en siete regiones, mayormente definidas según criterios naturalistas de relieve y otras derivadas de otras tradiciones, como el caso de Cuyo y Noroeste, pero que en ningún caso coincidían con agrupamientos de provincias, desestimando así los límites políticos provinciales en favor de una idea de totalidad que fortalecía el poder central del estado nacional (Quintero, 2002). En esta misma dirección, otros estudios advierten que la cuestión regional en los discursos de Perón evidenció un cambio de posición entre el primer y el segundo gobierno peronista: mientras que hasta 1951 el presidente de la nación utilizaba las nociones de "federalismo práctico" y "unidad de las regiones", a partir de 1952 se hizo más recurrente el uso del concepto de nación y de la idea de totalidad del territorio nacional (Carreras, 2008).

Gorelik (2001) y Mazza (2010) señalan, por otra parte que, como respuesta a aquella asimetría resultante del ciclo de modernización, existió un interés renovado por las regiones tradicionales del territorio en clave culturalista acompañado por una imaginación socio-espacial particularmente influida por las analogías organicistas. En el Norte argentino, el reordenamiento del territorio había sido tema de análisis a partir de la creación en 1939 de un Departamento de Investigaciones Regionales en la misma UNT y tuvo un momento de especial interés cuando se organizó el Primer Congreso de Planificación

Integral del Noroeste Argentino (PINOA) convocado en 1946 (Martínez, 2016). El primer PINOA surgió de una iniciativa ciudadana planteada mayoritariamente por un grupo de intelectuales de la provincia de Santiago del Estero liderados por Canal Feijóo, con el fin de promover un plan de reorganización territorial con el apoyo de los arquitectos urbanistas Kalnay, Vivanco y Sacriste y del sociógrafo José Figueroa Román. Una de las propuestas que se evaluaban intentaba establecer una unidad regional a partir de una cuenca hidrográfica que se suponía como una “unidad orgánica y viva”, tomando como referencia el proyecto norteamericano para el Valle del Tennessee (Martínez, 2016, p. 135). Según Rigotti, el planeamiento regional se consolidó fuertemente en el país hacia fines de la década del cuarenta, cuando la disciplina del urbanismo estaba transitando algunos cambios culturales dando un salto desde la operación sobre la ciudad hacia la región e implicando para los profesionales especializados, un perfil orientado hacia un rol gerencial y científico que se afianzaría recién algunos años más tarde, junto al nuevo paradigma desarrollista (Rigotti, 2012).

Mientras tanto, los temas de debate para los arquitectos argentinos interesados en el urbanismo giraban en torno a las discusiones dadas en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM). Según Mumford (2002), incluso antes de la segunda guerra, hacia 1937, Josep Lluís Sert ya cuestionaba los principios del urbanismo promovidos en los primeros congresos, argumentando la necesidad de contemplar las circunstancias geográficas, topográficas, climáticas, agrícolas e industriales de manera de poder incorporar las condiciones naturales de una región. Luego de la guerra, los CIAM retomaron esta nueva dirección que se acercaba a la idea de una planificación integradora que ampliara los esquemas abstractos y universalistas de los congresos previos. Sert proponía adaptar las pautas del urbanismo de las cuatro funciones bajo un nuevo enfoque que contemplara la escala humana y la noción de centros comunitarios o “corazones” en las ciudades,



Figura 1. Carácter regional de la UNT. *Ciudad Universitaria de Tucumán*, 1950, p.7.

incorporando ideas de las *neighborhood unit* anglosajonas, del concepto espacial de la ciudad medieval revisado por Saarinen y de las propuestas para la descentralización de Londres planteadas por el grupo MARS (Mumford, 2002). Jorge Ferrari Hardoy, Jorge Vivanco y el catalán Antonio Bonet, participaron como delegados argentinos en 1947 en el primer congreso posterior a la guerra, el CIAM 6 en Bridgewater, Inglaterra. Mientras que Bonet se opuso a las ideas de Sert, no hicieron lo mismo Ferrari Hardoy y Vivanco (Mumford, 2002); este último era ya el director de uno de los diez institutos de investigación creados ese mismo año en la UNT: el Instituto de Arquitectura y Urbanismo (IAU).

El IAU inició sus actividades en 1947 en conjunto con la gestación del plan para la construcción de la Ciudad Universitaria de Tucumán (CUT). Entre los objetivos fundacionales del instituto estaba el de abordar la “planificación total de las regiones geográficas humanas para una mayor felicidad del hombre” y el de desarrollar ideas para la reestructuración de las ciudades argentinas, iniciando investigaciones y experimentaciones en algunas ciudades de la provincia tucumana (*Proyecto de Plan Quinquenal*, 1947, p. 178). En 1948 se creó la Oficina de Arquitectura y Construcciones para la Ciudad Universitaria en San Javier, cuyo equipo técnico, encabezado por Jorge Vivanco, dependía del IAU.⁵ El proyecto urbano y paisajístico para la CUT se proponía entonces ser punta de lanza de un tipo de acción sobre el territorio: “Al crear un núcleo modelo de habitación, permitirá la aplicación de la técnica moderna y de los principios de urbanismo. Aportará soluciones urbanísticas para los problemas de la ciudad de Tucumán e impondrá nuevas normas para la planificación y remodelación de nuestras poblaciones coloniales” (*Ciudad Universitaria*, 27 de junio de 1948, p. 2).

El paisaje y el campus

El paisaje es de una hermosura excepcional que reúne en sí las condiciones climáticas más saludables, una excelente fertilidad del suelo y una vegetación que abre el campo a las posibilidades de la silvicultura.

“La Universidad Nacional de Tucumán,”
30 de mayo de 1948

Las soluciones urbanísticas se encontraban ante un desafío nuevo: la tensión y el equilibrio entre el paisaje, la ciudad y la arquitectura. Trasladar la Universidad de Tucumán a la sierra no sólo subsanaría las incomodidades de las altas temperaturas en verano, permitiría un ambiente de concentración para el estudio y una potencial extensión territorial ilimitada sino que, además, también acercaría la ciudad al contacto directo con “la belleza incomparable de la naturaleza” de la que estaría rodeada y evitaría la conformación de suburbios estableciendo un nuevo núcleo



Figura 2. El rector Horacio Descole con el equipo de arquitectos a pie de obra. *Trópico* (22 de noviembre de 1949). Gentileza Elizabeth Zuzaya

urbano capaz de reorganizar la ciudad de San Miguel, extendiéndola hacia la montaña (“Impresiones de viaje,” 24 de junio de 1948, p.1). El proyecto buscaba asignar una identidad a la nueva ciudad a través de las características del paisaje natural, conectando al habitante de las poblaciones norteñas de trazado colonial, genéricamente planeadas, con una “reconquista de la naturaleza” donde “la montaña vuelve a participar de la vida diaria” (*Ciudad Universitaria*, 1950, p. 8). Sin embargo, los modelos a seguir para el estudio del plan no recurrieron a experiencias locales sino internacionales.

Durante los meses de mayo y junio de 1948 el rector Descole realizó un viaje de treinta días a los EE.UU y Europa en una misión oficial encomendada por el gobierno nacional para conocer centros universitarios e institutos de investigación. Los itinerarios de su “gira cultural” –difundidos con continuidad en el periódico⁶

Trópico— se iniciaron en el país norteamericano y tenían el objetivo de aportar modelos e ideas para aplicar en el emprendimiento tucumano, que se proponía alcanzar “conceptos nuevos y revolucionarios” (“La Ciudad Universitaria,” 24 de junio de 1948, p.10). En las crónicas del periódico se publicaron una serie de notas consecutivas sobre las vivencias recogidas en el viaje, incluyendo informes detallados sobre las características urbanas y pedagógicas de los casos visitados. Entre las ideas a tomar en cuenta se distinguía el concepto de “ciudad universitaria” planeado respecto de los “barrios universitarios” europeos que se habían ido construyendo a lo largo del tiempo en sectores de las ciudades existentes. Este era el caso de las universidades alemanas organizadas en “islas” dentro de grandes ciudades, las cuales no convencían desde su condición urbana, ya que no respondían a un plan preconcebido.

Un caso que se acercaba mejor al concepto urbano deseado era la nueva ciudad universitaria de Madrid, valorada especialmente por sus “modernos edificios” aunque cuestionada por no alojar todas las facultades, ya que algunas dependencias aún se encontraban en el centro del casco histórico de la ciudad (“Obra sin precedentes,” 22 de junio de 1948, p.10). En cuanto a la concepción indisoluble entre universidad y ciudad eran de gran interés los modelos británicos y alemanes como Oxford, Cambridge, Marburg, Giessen y Göttingen, ubicados en pequeñas ciudades de provincia absorbidas por la propia vida universitaria, aunque sus modalidades pedagógicas no eran las buscadas para Tucumán. Entre todos los casos estudiados, la universidad europea que más se acercaba al modelo a implementar era la Sorbona de París, por brindar la posibilidad de alojamiento tanto a estudiantes como a docentes. Sin embargo, todos los casos europeos visitados, según el rector, estaban limitados físicamente por el desarrollo de los centros urbanos en los que se encontraban y ninguno alcanzaba una “organización de universalidad de las ciencias ni de las artes”, sino “sólo un concepto general” (“Impresiones de viaje,” 24 de junio de 1948, p.1).

Transmitidos primeramente en aquellas notas periodísticas, enfáticas en la necesidad de construir una ciudad completamente nueva y alejada —aunque conectada— de la ciudad existente, el discurso sobre los lineamientos del proyecto parece haber sido construido en base a una combinación de características extraídas del recorte parcial de los distintos ejemplos observados. El viaje tenía por objetivo encontrar ejemplos para presentar el proyecto a la sociedad y a los políticos, no sólo como imaginable sino también como real. El planteo general de la CUT, el programa de necesidades y su posible emplazamiento ya estaban definidos un año antes del viaje de Descole y de la formación del equipo de proyectistas por los redactores del “Plan Quinquenal de Realizaciones” del IAU, los arquitectos Vivanco, Caminos y Sacriste (*Proyecto de Plan Quinquenal*, 1947). La propuesta tucumana se proponía: “Construir una ciudad entera cerrada en sí, al sólo servicio de las ciencias, de los estudios y de la formación del hombre bajo el lema de los antiguos que se esforzaban por lograr el desarrollo balanceado de cuerpo y espíritu”. El modelo espacial más adecuado para ello era el *campus* norteamericano contemporáneo y, en lo formativo, por integrar enseñanza con cultura física, el antiguo Atheneum griego (“Resulta difícil hallar modelo,” 23 de junio de 1948, p.10). Las necesidades programáticas de la CUT se estructurarían en tres consignas: la organización del saber, la vivienda y la promoción de la cultura física, alojando todas sus dependencias en “nuevos edificios a la altura de los reconocimientos más modernos” y en “un solo terreno prácticamente sin límites a la extensión material” (“Ideas Centrales,” 25 de junio 1948, p.10). Los relatos del rector, articulaban el modelo del *campus* norteamericano con las ideas promovidas por el urbanismo internacional: “La Ciudad Universitaria ha sido estudiada de acuerdo con los modernos principios de urbanismo y en su planteo se ha tenido en cuenta la integración de las funciones de habitación, trabajo, cultura y circulación” (“La Universidad de Tucumán,” 27 de enero 1952, p. 2).

Descole Visitó Dos Universidades en E. U.: las de Princeton y Columbia

ENCUENTRO SIMILITUD CON LA NUEVA ORIENTACION IMPERANTE EN NUESTRA PRIMERA CASA DE ESTUDIOS

NUEVA YORK, 24. (Esp.)— El Dr. Horacio R. Descole, Rector de la Universidad Nacional de Tucumán, que se halla alojado en el "Waldorf Astoria", ha sido entrevistado por los representantes de los principales diarios de esta ciudad, a los que manifestó que se ha verdaderamente complacido por su visita a las Universidades de Princeton y Columbia, en las que ha encontrado sorprendentes analogías con la nueva organización que ha impuesto a la Universidad de Tucumán poniéndola de acuerdo con los ideales de la realeza argentina, sobre todo en lo que se refiere a la extensión cultural obrera y a las grandes facilidades que se prestan a los estudiantes, haciendo que la alta casa de estudios sea accesible a todas las clases sociales.

El Dr. Descole, al despedirse de los periodistas estaba preparando para trasladarse al "Hotel Victoria", donde estará alojado juntamente con sus compatriotas argentinos que viven en Nueva York.

Finalmente el Rector de la Universidad de Tucumán, manifestó que en pocos días más emprenderá viaje a Europa siguiendo así su



El Rector de la Universidad Nacional de Tucumán, doctor Horacio R. Descole al llegar a la ciudad de Nueva York, en su gira cultural.

gira de estudio y en cumplimiento de la misión cultural que le ha encomendado el Gobierno de su patria.

TROPICO
Tucumán,

Ideas Centrales en Torno a la Ciudad Universitaria de Tucumán

P. R. — Acabamos hoy con la serie de comentarios acerca de las ciudades universitarias de otras naciones que de un modo u otro podrían servirnos de ejemplo, ya sean positivos o negativos, para la construcción de nuestra Ciudad Universitaria en la sierra de San Javier.

Hemos hallado que son muy pocas y bastante incompletas las verdaderas ciudades universitarias, y que únicamente en París hallamos a una Universidad que ha encarado con amplio criterio la cuestión del alojamiento de sus estudiantes y catedráticos en el mismo centro de las actividades científico-docentes. Madrid, por el otro lado, nos había demostrado grandes realizaciones en el mismo sentido, un tanto incompletas aun por no reunir en la "Ciudad Universitaria" a todas las casas de estudio de la Universidad de aquella capital.

En los Estados Unidos de Norteamérica, cuyas Universidades han surgido en la mayoría recién en el siglo XIX, pudiendo por consiguiente desarrollarse sin gran cantidad de trabas impuestas a las universidades europeas, la concentración de las residencias en el mismo núcleo de las casas de estudio e investigación se impuso en forma muy pronunciada. Allí el sistema educacional residencial se conoce por el mote "campus". En estos campos universitarios el estudiante se halla atendido y albergado durante su estadía en la forma más completa que es imaginable. De tal manera, la Universidad puede extender su influencia inmediata a todas las actividades del estudiante y hasta las más privadas, pudiéndolas relacionar en forma coordinada y armoniosa con

Moderna edificación apropiada para Ciudades Universitarias

los más fructíferos resultados para la formación científica y personal del estudiante que en ningún momento escapa a la atmósfera elevada que emana de la Universidad.

PROBLEMAS ACTUALES Y SU SOLUCION

Vendo a los problemas con que la Universidad de Tucumán tiene que luchar a diario y a la imposibilidad de resolverlos sin una reforma completa en concepto de ubicación de sus diversas dependencias, veamos cuáles son los principales males que en tal sentido sufrimos, y cómo en la Ciudad Universitaria podrán hallar solución.

La falta de ambiente propicio para la investigación y formación universitaria de los estudiantes es otro serio obstáculo que la labor actual ofrece.

En la concentración ideal en la Sierra de San Javier se halla el ambiente adecuado para el estudio, la investigación y la formación integral universitaria.

La muy sentida dificultad de llegar a un verdadero intercambio entre las diversas Facultades e Institutos de nuestra Universidad reside principalmente en la ubicación dispersa de los locales que muchas veces impide materialmente llegar a un contacto continuo y recíproco.

Figuras 3 y 4. Crónica del viaje del rector Horacio Descole en el periódico editado por la UNT. *Tropico*, (25 de mayo y 24 de junio de 1948).

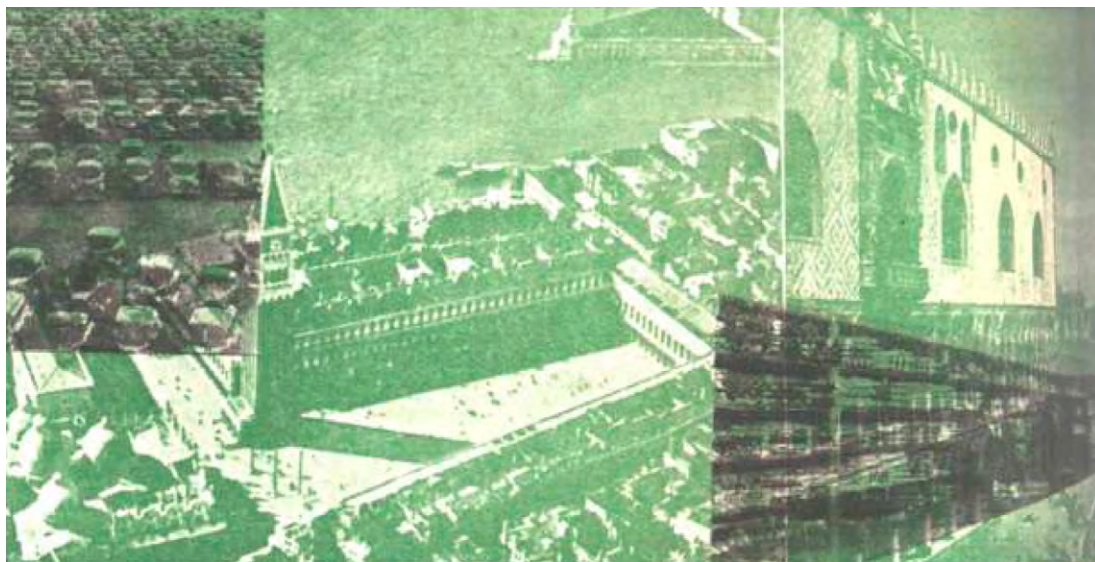


Figura 5. Fotomontaje en relación al proyecto para el Centro Comunal de la CUT *Ciudad Universitaria*, 1950, p. 28

Se trataba de una discusión que, como hemos señalado, estaba en pleno proceso de renovación y que encontró en los proyectos para las ciudades universitarias un laboratorio de ensayo de estas teorías. En los Estados Unidos, a partir de la segunda posguerra las universidades se encontraron ante la necesidad de alojar a una gran masa de estudiantes que dieron lugar a planes de ampliación de sus *campus* a partir de fines de la década del cuarenta (Allen, 2011). Uno de los primeros casos fue el proyecto de Mies van der Rohe para el *Illinois Institute of Technology* de 1947, el cual fue objeto de cuestionamientos por tratarse de un “*ballet mechanistic*” logrado a través de un equilibrio agradable entre planos y masas (Hudnut, 1947). En el planeamiento de los *campus* universitarios, según Hudnut, se debía conciliar el poder de la forma con el de la vida, mediante los conceptos unidos de “*organism and function*” y concibiéndola al igual que una ciudad, como un organismo en crecimiento, cuya forma depende tanto del pasado como de un futuro impredecible (Hudnut, 1947, p. 90-92). El autor señalaba el centro cívico de la ciudad de Venecia, la Plaza de San Marcos, como el mejor ejemplo de cómo la historia y la calidad de vida podían dar unidad a una gran diversidad de arquitecturas. No casualmente, este caso fue discutido en

el CIAM 8 de 1949 en Bérgamo, cuando el debate en torno a la idea de “corazón de la ciudad” encontraba su mejor modelo en las plazas italianas (Rogers [et al], 1961). Tampoco por azar, la plaza veneciana fue la referencia elegida para imaginar el espacio del Centro Comunal de la CUT.

Así como se planeaba un *campus* con un centro comunitario y de alta densidad también se preveía la organización de conjuntos vecinales de viviendas para profesores alejadas de este centro, cuya organización planimétrica, vínculo con la topografía y expresión de la materialidad se aproximaba a algunas variantes del organicismo arquitectónico sensible al suelo y el paisaje. Encauzado en esta línea, Tedeschi había elaborado un esquema alternativo,⁷ donde las tiras se preveían considerablemente más pequeñas, de volumetrías quebradas y acondicionadas a las direcciones de las curvas naturales del terreno, de modo similar a los proyectos que estaba ensayando Piccinato para barrios obreros en San Luis y que podrían encontrar su antecedente en un proyecto semejante de Gropius y Breuer en New Kensington, California (1941). El organicismo norteamericano había llegado a Italia principalmente por medio de Bruno Zevi, quien lo difundió primeramente en *Verso un'architettura organica* (1945) sobre la

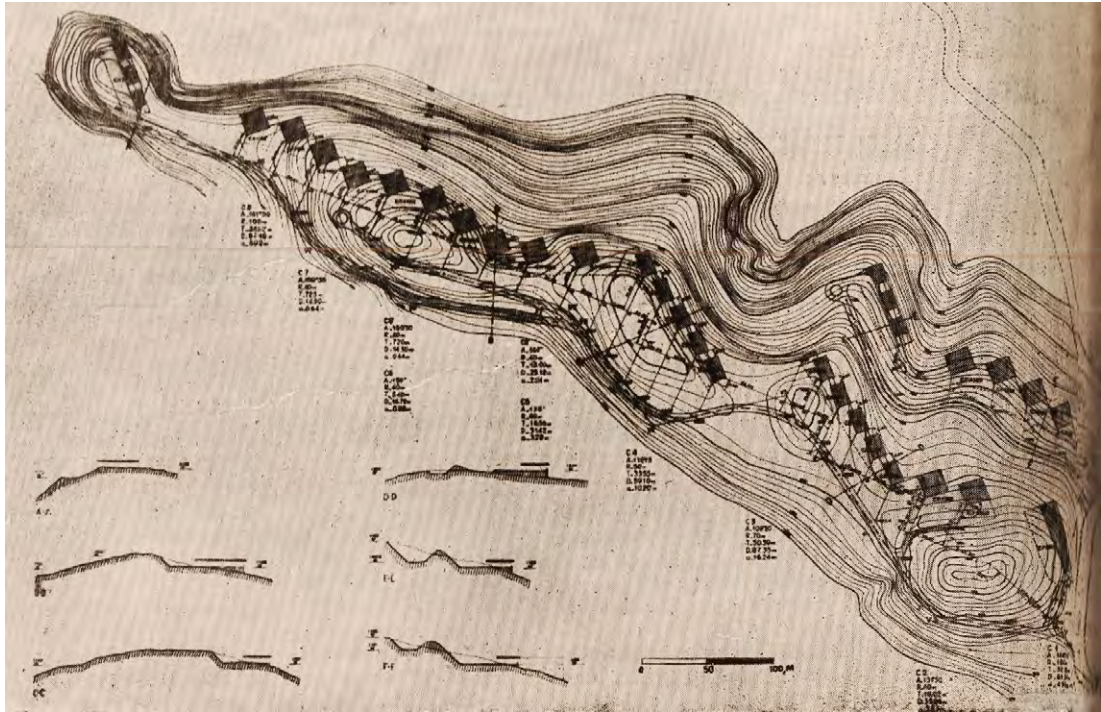


Figura 6. Grupo vecinal de viviendas individuales. *Ciudad Universitaria*, 1950, p. 34.



Figura 7. Gropius, W.; Breuer, M. Barrio obrero en New Kensington, California, 1941. Zevi, B. (1950), tavola 63.

base de una crítica a la tradición académica que determinaba la forma de los espacios en función de leyes compositivas y no relación a los condicionantes del uso y el paisaje. En el proyecto de la CUT este tipo de sensibilidad naturalista se vio representada sólo en los conjuntos residenciales para profesores y convivió con la composición de grandes espacios delimitados por la disposición de bloques modernistas y rectilíneos que modificarían radicalmente el paisaje circundante.

El organicismo

La Ciudad Universitaria de Tucumán no será una mera inversión de millones, sino el comienzo, la puesta en marcha, de una forma de vida, el ejemplo de cómo debe situarse el hombre frente al medio, descubriendo el sentido, la fuerza y la energía latentes en la naturaleza y extrayendo de ellos la semilla necesaria para su constante perfeccionamiento moral e intelectual.

“La Universidad Nacional de Tucumán,”
30 de mayo de 1948

Si bien algunos relatos historiográficos sostienen la existencia de dos visiones contrapuestas dentro del equipo de proyectistas, una racionalista, argentina y vencedora y, otra organicista, italiana y vencida,⁸ el enfoque orgánico fue dominante en el proyecto desde múltiples sentidos. La concepción del hombre ligado a un determinado medioambiente natural es uno de los modos en los que se manifiesta una mirada organicista en el proyecto de la CUT. Esta conexión entre la sociedad con su tierra y las técnicas de producción, había sido también promovida en la Argentina por algunos integrantes del equipo proyectista. En 1943, los arquitectos Caminos y Catalano, asociados con Coire, presentaron un proyecto para un ingenio de azúcar en Tucumán, reclamando por la implementación de un “plan orgánico” nacional para resolver los factores sociales del país. Bajo la consigna de coordinar esfuerzos entre especialistas para resolver los problemas de la vivienda rural y el agro, cuestionaban la posibilidad de que se estableciera una producción arquitectónica propia sin abordar la realidad social y

geográfica: “el clima, el hombre, el suelo, los factores de trabajo –azúcar, algodón–, el programa, los materiales de construcción, la técnica constructiva, etc” (Caminos, Catalano, Coire, 1944).

Otra interpretación de lo orgánico se presenta en el plan general como una teoría organizativa que se sirve de la analogía con los organismos vivientes. El documento oficial que difundió el proyecto en construcción de la CUT la definía como “una ciudad orgánicamente planeada” bajo los siguientes puntos:

- 1°) Concentración de la vida universitaria;
- 2°) Ambiente adecuado para el estudio, la investigación y para la formación universitaria;
- 3°) intercambio y colaboración entre las distintas facultades e institutos;
- 4°) (...) facilidades de estudio, vida, alojamiento y mejoramiento cultural y físico;
- 5°) Contacto directo con la naturaleza y con los problemas auténticos del campo. (*Ciudad Universitaria*, 1950, p.8)

Es decir, una diferenciación de partes con funciones específicas en un todo integrado. Desde una visión aún más amplia, el propio gobierno nacional, hacia su segunda gestión iniciada en 1952, se autodefinía como “un gobierno orgánico” por estar basado en una idea de coordinación de los distintos órdenes constituyentes: el económico, el social, el político, el cultural, etc. (Perón, 1952).

Los dos urbanistas italianos contratados por el IAU como profesores, Luigi Piccinato y Enrico Tedeschi⁹ habían sido miembros de la Asociación para la Arquitectura Orgánica (APAO),¹⁰ núcleo intelectual italiano en el que se debatieron las líneas a seguir para la reconstrucción de las ciudades europeas. Tedeschi señalaba en aquella instancia, que los principios del urbanismo de la Carta de Atenas de 1933 no habían sido posibles de aplicar en la práctica y llamaba a la creación de una nueva teoría urbanística, que lograra una comprensión más abierta de la era de la máquina y ayudara a resolver los “problemas de la vida” mediante nuevas formas, ya que las ideas propuestas en los CIAM se consideraban adecuadas pero la rigidez

formal de sus planteos requería de cierta adaptación (Tedeschi, 1946). La renovación que proponía Tedeschi se alineaba con las propuestas coetáneas de Josep Lluís Sert y con los debates norteamericanos promovidos especialmente por Lewis Mumford, enfrentado al internacionalismo y a un mundo interpretado como mecanicista. En los casos comentados, como en otros, la metáfora organicista no repercutía de manera literal en la definición formal de un proyecto sino que repercutía tanto en el modo de concebir una relación entre el hombre y el territorio como también en el aspecto organizativo, discriminando las partes funcionalmente y otorgándoles autonomía y posibilidad de adaptación a variaciones de crecimiento en el tiempo.¹¹

Por otra parte, dos de los arquitectos argentinos centrales en el equipo proyectista de la CUT, Horacio Caminos y Eduardo Sacriste, estaban inmersos en los debates norteamericanos ya que habían realizado estudios en los Estados Unidos a principios de esa década (Adagio & Schmidt, 2012). Durante su estadía como becario, Sacriste había visitado numerosas obras de Frank Lloyd Wright y entre los temas que habían despertado su interés estaba

la mimética relación de la arquitectura con el terreno y su metodología proyectual modular que, en algunos casos, recurría a la matriz poligonal, herramienta vinculada al movimiento diagonal del hombre (Sacriste, 1960). Durante las primeras tres décadas del siglo XX algunas teorías urbanísticas se basaron en esquemas ideales hexagonales buscando en esta organización una alternativa que mejorase la eficiencia del uso del suelo respecto de los esquemas en cuadrícula, ya que la disposición diagonal permitía la reducción de movimientos y superficies en las vías de circulación, esto es, un modo de humanizar una matriz racional. Por otra parte, el desarrollo geométrico poligonal y regular de estos sistemas, mediante su ordenamiento fractal, habilitaba la previsión de crecimiento (Ben-Joseph & Gordon, 2000). Estas investigaciones no eran ajenas a la cultura local. En la década del cuarenta se había editado en Argentina la versión castellana del libro de Richard Humbert, *The hexagonal City*, cuyas propuestas, basadas en estas teorías, estaban siendo difundidas por algunos grupos intelectuales del arte local.¹²

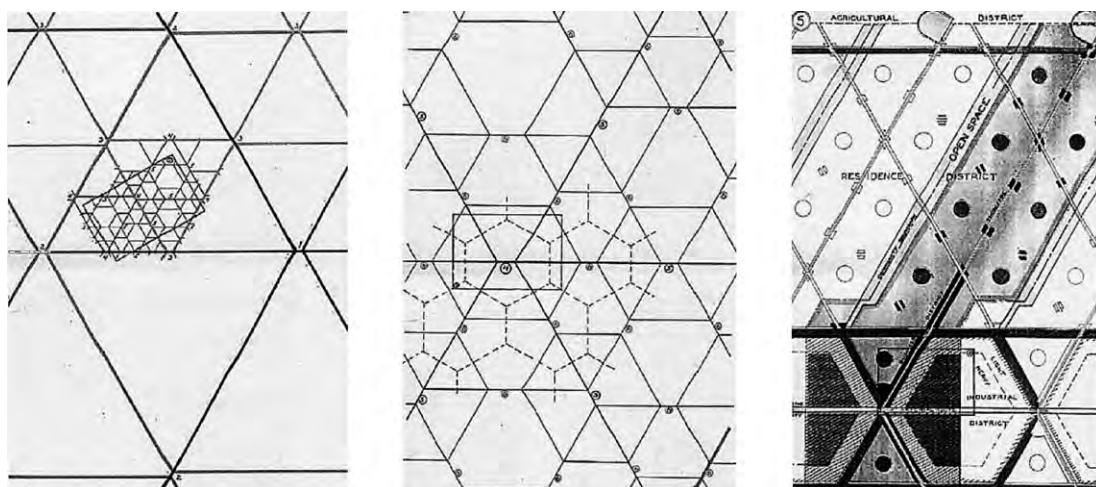


Figura 8. Arthur Comey (1923). *Progressive hexagonal city*. Fuente original, Comey, A. (1923). *Regional Planning Theory: A Reply to the British Challenge*. En Ben-Joseph, E.; Gordon, D. (2000), p. 248.

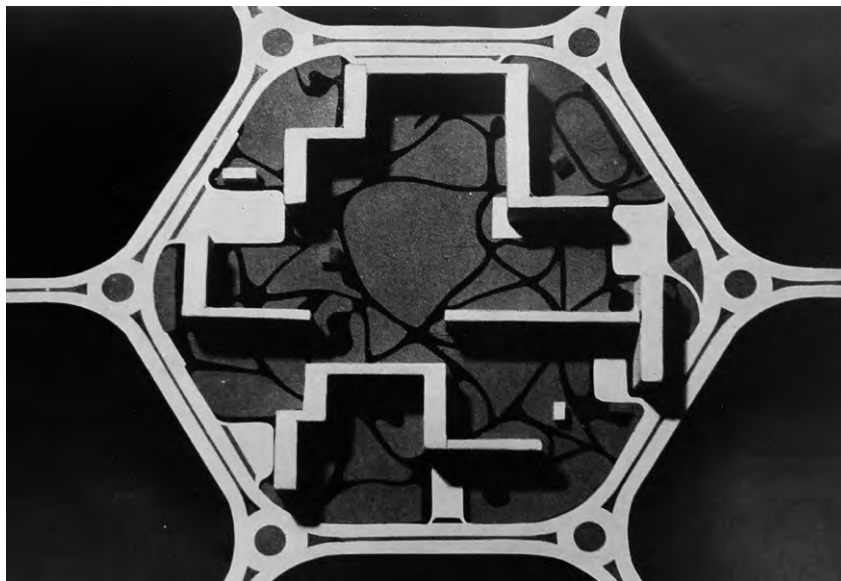


Figura 9. Esquema hexagonal de vivienda. Humbert, R. (1944). *La ciudad hexagonal*, p. 25

La memoria del Plan General de la CUT define el territorio a intervenir como un área delimitada por un triángulo conformado por dos cadenas de sierra y una lomada. La configuración planimétrica del casco principal está delineada a partir de variaciones en la geometrización de esta orografía, la cual no sólo resuelve el acortamiento de los extensos recorridos peatonales entre los bloques mediante la diagonalidad de los movimientos sino que también funciona como mediador formal entre las ondulaciones de la sierra y la rectangularidad de los edificios. El modelo adoptado para la organización espacial del casco principal se basa en una estructura geométrica de 60° , cuyo módulo poligonal –un triángulo equilátero– estructura la forma o disposición de los elementos en juego y se encuentra presente en diversas escalas. En la escala más pequeña, el módulo es utilizado para la generación de la cubierta del Centro Comunal del casco, la cual se preveía como una estructura autónoma y de crecimiento progresivo. Sin embargo, la lógica geométrica que resuelve la organización del basamento como un sistema expandido en el territorio no afecta a la forma de los edificios, de tipo

pabellonal rectangular y alargado, aunque sí determina su estrategia de ocupación, basada en la repetición sistemática y desplazada sobre las líneas oblicuas del trazado del basamento.¹³

En el conjunto de cinco bloques de vivienda dispuestos en el sector norte, el esquema se aplica a cinco pabellones apoyados sobre el terreno en pendiente, sin embargo, en los pabellones universitarios del casco principal, las diferencias de nivel están compensadas con una plataforma artificial que vincula los edificios. Los bloques de vivienda no involucraban operaciones miméticas con el paisaje sino otro tipo de organicismo, de matriz racionalista, que recurría a analogías biológicas para ensayar modelos estructurales. Los tabiques portantes del bloque de vivienda para varones se ramifican como un elemento arbóreo, la cubierta del centro comunal multiplica un módulo fungiforme a la manera de un bosque. Los sistemas estructurales de hormigón armado combinaban de este modo nuevas estrategias técnicas con formas inspiradas en las lógicas de la naturaleza (Liernur, 1995).



Figura 10. Plan General para la CUT. en la sierra de San Javier. *Ciudad Universitaria*, 1950, pp. 20-21.

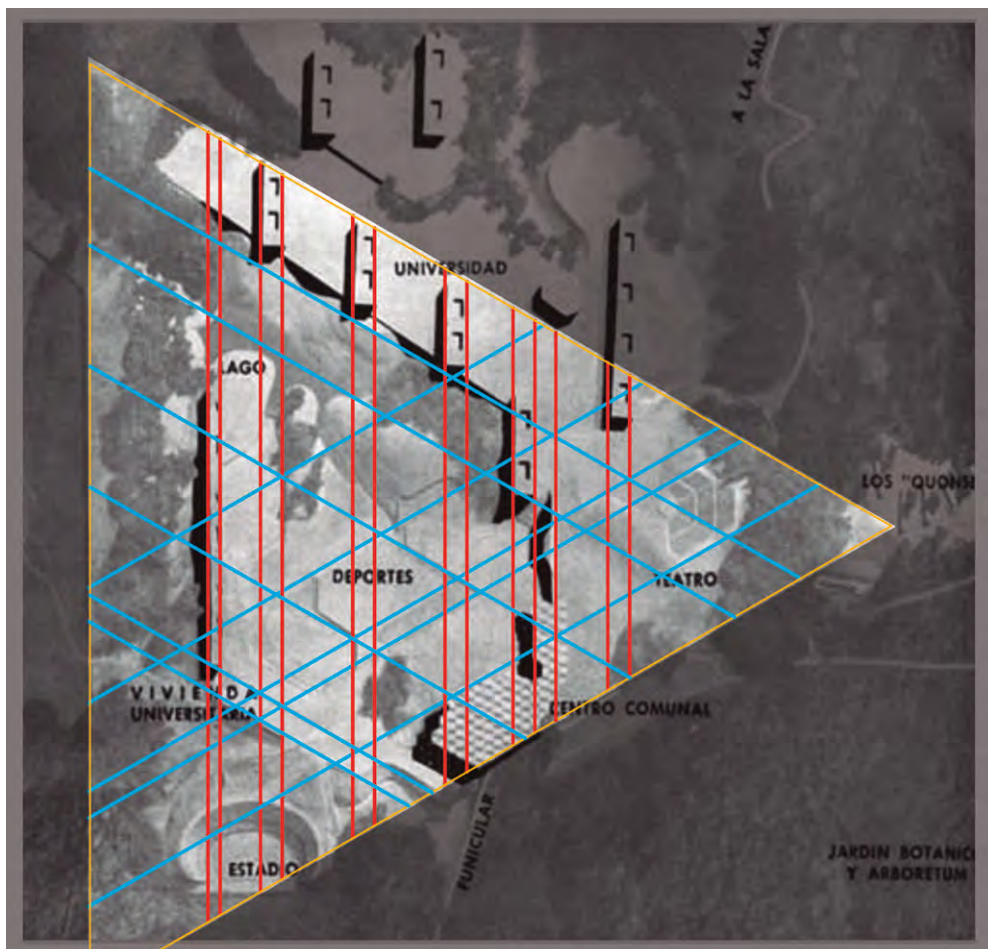


Figura 11. Trazado geométrico del Casco Principal. Dibujo de la autora

Los discursos y las prácticas en el proyecto para la Ciudad Universitaria de Tucumán develan tópicos comunes entre arquitectos, urbanistas, políticos y gestores institucionales en el abordaje de la coordinación de sistemas espaciales, sociales, ambientales y técnicos. Creando formas para las distintas partes del conjunto, articulando las actividades del programa, definiendo soluciones a las condiciones topográficas, climáticas y de recursos, o resolviendo obras de infraestructura y estructuras arquitectónicas, las diferencias culturales entre los proyectistas se vieron neutralizadas por el interés en ocupar un lugar en el campo de la acción y por la influencia de los debates internacionales predominantes. Las metáforas organicistas, mediante interpretaciones filosóficas o científicas, holísticas o naturalistas, dieron marco a concepciones morales, sociales, políticas y proyectuales, que valoraron la técnica como vía hacia un progreso deseado.

El desarrollo regional estaba en la mira desde distintas áreas del conocimiento cuyos intereses confluían en la necesidad de crear nuevos polos culturales y productivos en el país abriendo el paso a la aplicación de las teorías del planeamiento urbano. En el mismo número de la revista italiana *Urbanistica* donde fue publicado el proyecto de la CUT se estaba discutiendo sobre las políticas de descentralización territorial en Italia a partir del desarrollo industrial y sobre la historia de la colonización de los Estados Unidos desde la costa este a la oeste a partir de ciudades fluviales asentadas sobre los recursos naturales.¹⁴ La relación hombre-territorio-producción eran centrales en un contexto internacional de recuperación luego de la guerra. Este proyecto fue una de las experiencias en la Argentina que tomaron tal envión, condensando una serie de discusiones y decisiones estratégicas, luego abandonadas, sobre la ocupación territorial y la intervención arquitectónica en el paisaje natural.

Notas

¹ El documento oficial del proyecto fue publicado en 1950 por la UNT bajo el título "Ciudad Universitaria de Tucumán" fue reimpresso en el vol. 22, n°254, de la revista *Nuestra Arquitectura* del mismo año con un sutil cambio en el diseño de tapa, agregando una nota introductoria y suprimiendo la primera página del documento original encabezada por unas palabras del presidente de la Nación y la referencia a la pertenencia institucional del proyecto.

² Las obras fueron iniciadas en 1950 por la Comisión Permanente de Construcciones Universitarias dependiente del Ministerio de Educación de la Nación y estaban programadas para concluirse en su totalidad en 1958 (*La Gaceta*, 27 de enero de 1952, p. 2). Luego de la renuncia del Dr. Descole en 1951 se redujeron las actividades, hasta llegar a la paralización total con el golpe militar de 1955 (Paterlini & Piñero, 2006).

³ Un reciente trabajo que aborda las claves proyectuales desde la bibliografía del proyecto es la tesis inédita de Elizabeth Zuzaya (2018), a quien agradezco por su amable colaboración en el intercambio de información y material.

⁴ Los tres ejes conceptuales forman parte del desarrollo de una tesis doctoral en curso sobre la historia intelectual de Enrico Tedeschi en la Argentina.

⁵ Según el documento oficial, el equipo técnico de la Oficina estaba integrado por los arquitectos Vivanco, Caminos, Catalano, Sacriste, Tedeschi, Zalba, Le Pera, Onetto, Díaz Puertas, Liebich, Marfort, Pagés, Robledo, y cuatro ingenieros, entre los cuales estaba el italiano Oberti, quien colaboró en los diseños estructurales de Nervi y Bartoli, ensayados en el Politécnico de Milán (Ciudad Universitaria, UNT, 1950). Según los testimonios recabados en las tesis de Marigliano (2003) y Ahumada Ostengo (2007), el director inicial del plan general habría sido Vivanco y los proyectistas principales de los edificios en bloque habrían sido Caminos y Catalano. Sobre el rol de Sacriste, Tedeschi, Zalba y Le Pera no se tienen precisiones. Los restantes integrantes eran colaboradores que habían egresado recientemente del IAU.

⁶ Para una investigación detallada sobre la creación y disolución del periódico *Tropico* véase Acevedo, V. & Johansson, M.L. (2006).

⁷ El esquema alternativo que elabora Tedeschi para el plan general de la CUT es mencionado y publicado en la tesis doctoral de Marigliano (2003).

⁸ Tanto Nicolini-Paolasso (1978) como Marigliano (2003, 2013) sostienen que el grupo de proyectistas estaba dividido entre racionalistas y organicistas y que esta división coincidía con sus nacionalidades argentina e italiana.

⁹ Piccinato fue contratado para dictar un curso de Urbanismo en el IAU aunque no intervino en el proyecto de la CUT; debido a sus destacados antecedentes como urbanista consiguió un lugar junto a Ernesto Rogers en el equipo del Plan para Buenos Aires y luego, en el Ministerio de Obras Públicas.

¹⁰ La Escuela de Arquitectura Orgánica y la Asociación para la Arquitectura Orgánica (APAO) se formaron en 1945 por un grupo de arquitectos italianos entre los cuales se encontraba la protagónica figura de Bruno Zevi. El objetivo del grupo era debatir los problemas de la reconstrucción en Italia y promover la participación en ella de los arquitectos a partir de un programa de formación técnica y urbanística. Entre 1944 y 1947 –antes de emigrar a la Argentina– Piccinato y Tedeschi integraron ambas agrupaciones y dictaron juntos cursos de Urbanismo.

¹¹ Desde otra perspectiva, el enfoque organicista para el urbanismo contaba con antecedentes aún previos en el país. En la década de 1920, el Municipio de la ciudad de Buenos Aires había elaborado un “Proyecto Orgánico” bajo instrumentos teóricos y técnicos que fueron retomados una década más tarde por el urbanista Carlos María Della Paolera, quien utilizó los conceptos del *zoning* y la descentralización (Novick, 2000).

¹² Uno de los proyectos de Humbert había sido publicado en la revista *Arte Madí* n°1, octubre de 1947.

¹³ Liernur & Pschepiurca (2008) encuentran similitudes entre el esquema adoptado en la CUT y algunas propuestas para el plan regional del Valle d’Aosta de Olivetti con el grupo de arquitectos BBPR. Por otra parte, Marigliano (2003) lo vincula al plan de Nemours de Le Corbusier.

¹⁴ Véase Astengo, G. “Cultura e vita” y Gutkind, E., “La colonizzazione del Nord America”, en *Urbanistica XXI* (8), 1951.

Referencias

- Aceñolaza, F. (2006). La Universidad Nacional de Tucumán en la década 1945-1955. En *Actas del Primer Congreso sobre la Historia de la Universidad Nacional de Tucumán*. (pp.447-463) San Miguel de Tucumán: FAU/UNT.
- Acevedo, V. & Johansson, M.L. (2006). Cae un sueño tropical: La Universidad Nacional de Tucumán y su diario *Trópico* (1947-1950). En *Actas del Primer Congreso sobre la Historia de la Universidad Nacional de Tucumán*. (pp.383-395). San Miguel de Tucumán: FAU/UNT.
- Ahumada Ostengo, H. (2007). *Lo regional y lo universal. La herencia de la Escuela de Arquitectura de Tucumán. Antología biográfica-crítica 1947-1956 y 1957-1968*. Tesis de doctorado inédita. Universidad Nacional de México, México.
- Allen, P. (2011). The end of modernism? People's Park, Urban Renewal, and Community Design. *Journal of the Society of Architectural Historians* 70 (3), 354-374.
- Ben-Joseph, E. & Gordon, D. (2000). Hexagonal Planning in Theory and Practice. *Journal of Urban Design* 5 (3), 237-265.
- Blanc, M. C. & Huck, V. (2013). El Instituto de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Tucumán (1946-1952). En N. Adagio y A. Sella (Eds.), *Enrico Tedeschi. Work in progress* (pp. 85-89). Mendoza: IDEARIUM.
- Bravo, M.C. & Hillen, M. (2012). El proyecto universitario de Descole y el desarrollo regional, 1946-1951. En F. Gutiérrez & G. Rubinstein (Eds.), *El primer peronismo en Tucumán. Avances y nuevas perspectivas* (pp. 217-247). Tucumán: EDUNT.
- Bullrich, F. (1963). *Arquitectura argentina contemporánea*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Caminos, H.; Catalano, E. & Coire, C. (1944). Planteamiento de un Problema Urbanístico. *Tecné*, 3, 46-50.
- Cao, H. & Vaca, J. (2006). Desarrollo regional en la Argentina: la centenario vigencia de un patrón de asimetría territorial. *Eure*, XXXII (95), 95-111.
- Carreras, X. (2008). La cuestión regional en el discurso del peronismo histórico. *Actas del Primer Congreso de estudios sobre el peronismo: La primera década*. Mar del Plata, Argentina. URL: <http://redesperonismo.org/biblioteca/actas-del-1er-congreso/>
- Ciudad Universitaria* (1950). S. M. de Tucumán: Universidad Nacional de Tucumán.
- Ciudad Universitaria de Tucumán* (1950). *Nuestra Arquitectura* 22 (254). Número especial.
- Ciudad Universitaria*, (27 de junio de 1948). *Trópico* [Suplemento Cultura], p. 2.
- Garciavelez Alfaro, C. (2013). Forma y pedagogía. La ciudad universitaria del siglo XX en América Latina. *Plot*, 13, 142-156.
- Gorelik, A. (2001). Mapas de identidad. La imaginación territorial en el ensayo de interpretación nacional: de Ezequiel Martínez Estrada a Bernardo Canal Feijóo. *Prismas*, 5, 283-311.
- Hudnut, J. (1947). On Form in Universities. *Architectural Record*, 102, 88-93.
- Ideas Centrales en torno a la Ciudad Universitaria de Tucumán, (25 de junio de 1948). *Trópico*, pp. 10-11.
- Impresiones de viaje del Dr. Descole, (24 de junio de 1948). *Trópico*, p. 1.
- La città universitaria del nord-ovest Argentino* (1951). *Urbanistica XXI* (8), pp. 45-48.
- La Ciudad Universitaria de París (24 de junio de 1948). *Trópico*, p. 10.
- La Universidad de Tucumán y su obra (27 de enero de 1952). *La Gaceta*, p. 2.
- La Universidad Nacional de Tucumán reorganizada (30 de mayo de 1948). *Trópico*, [Suplemento Cultura], p. 1.
- Liernur, J. F. & Pschepiurca, P. (2008). *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina (1924-1965)*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires: Prometeo.
- Liernur, J. F. (1995). Fuochi di paglia. Architetti italiani del secondo dopoguerra nel dibattito architettonico per la 'Nuova Argentina' (1947-1951). *Metamorfosi* (25-26), 71-81.
- Marigliano, F. (2003). *El Instituto de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Nacional de Tucumán. 1946-1955. Modelo arquitectónico del estado y Movimiento Moderno en Argentina*. Tesis de doctorado no publicada, Universidad Politécnica de Madrid, España.

- Marigliano, F. (2013). La ciudad universitaria de Tucumán. El triunfo de la visión racionalista. En N. Adagio y A. Sella (Eds.), *Enrico Tedeschi. Work in progress* (pp. 85-89). Mendoza: IDEARIUM.
- Martínez, M. T. (2016). Los mapas del Primer Congreso de Planificación Integral del Noroeste Argentino, o la región como búsqueda. *Población y Sociedad* 23 (2), 115-148.
- Mazza, C. (2010). La noción de paisaje como teoría de transformación del territorio. Argentina 1940-1950. *Registros*, 7, 31-46.
- Mumford, E. (2002). *The CIAM Discourse on Urbanism (1928-1960)*. Cambridge-Londres: The MIT Press.
- Nicolini, A. & Paolasso, C. (1978) Racionalismo y arquitectura orgánica en Tucumán. En *Documentos para una historia de la arquitectura argentina* (pp.67-70). Buenos Aires: Summa.
- Novick, A. (2000). Planes versus proyectos: Algunos problemas constitutivos del Urbanismo Moderno. Buenos Aires (1910-1936). *Revista de Urbanismo*, 3, 1-26.
- Obra sin precedentes es la Ciudad Universitaria de Tucumán, (22 de junio de 1948). *Trópico*, pp. 10-11.
- Paterlini, O. & Piñero, R. (2006). La UNT y su incidencia en la construcción de la ciudad. La experiencia de localizaciones universitarias. *Actas del Primer Congreso sobre la Historia de la Universidad Nacional de Tucumán*. San Miguel de Tucumán.
- Perón, J. (1952). Conceptos pronunciados el 1º de diciembre en el Congreso Nacional por el presidente Juan Perón. *La Gaceta*, Suplemento Especial "Un plan de Perón para su pueblo", 24-12-1952.
- Proyecto de Plan Quinquenal Analítico de la Universidad Nacional de Tucumán. 1947-1951*. (1947). Tucumán: Talleres Gráficos M. Violetto.
- Quintero, S. (2002). Geografías regionales en la Argentina. Imagen y valorización del territorio durante la primera mitad del siglo XX. *Scripta Nova* VI (127), 105-132. Recuperado de <http://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/459>.
- Resulta difícil hallar modelo para la Ciudad Universitaria, (23 de junio de 1948). *Trópico*, pp.10-11.
- Rigotti, A. M. (2012). De la ciudad al territorio, del municipio a la nación: las promesas del urbanismo como alternativa tecnocrática de gestión (1928/1958). En M. Plotkin & E. Zimmermann (Comp.), *Los saberes del Estado* (pp. 159-184). Buenos Aires: Edhasa.
- Rogers, E.N.; Sert J.L. & Tyrwhitt, J. (Eds.). (1961). *El corazón de la ciudad*. Barcelona: Editorial Científico-Médica.
- Sacriste, E. (1960). *Usonia. Aspectos de la obra de Wright*. Buenos Aires: Infinito.
- Tedeschi, E. (1946). La ricostruzione in Francia. *Metron* (8), 43-53.
- University city of Tucuman, Northern Argentina, now to be moved to San Javier Mountains nearby (november, 1952). *Architectural Review*, 112 (671), 322.
- Vivanco, J. (3 de abril de 1984). ¿Un "elefante blanco" en pleno San Javier? *La Gaceta*, p.11.
- Zevi, B. (1950). *Storia dell'architettura moderna*. Turín: Einaudi.
- Zuzaya, E. (2018). *Ciudad Universitaria de Tucumán. Proyectos y ruinas en la sierra San Javier (1947-1952)*. Tesis de maestría no publicada. Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires, Argentina.

¿Urbanismo moderno?: Cuando una infraestructura vial atravesó el centro de Santiago de Chile (1965-1978)

Modern urbanism?: When a road infrastructure crossed the downtown of Santiago de Chile (1965-1978)

Gonzalo Cáceres

Arriendo Justo, Chile

Abstract

This article suggests a new approach to the alliance formed between modern urbanism, urban renewal and road infrastructure in reformist Santiago. The text examines the consensus that public and disciplinary opinion ignited the construction of a highway through the city's downtown. The text refers to the type of questioning that the project incited early on. The physical characteristics can be understood as early forms of mitigation of the project: (a) the road is built at street level, but in its extension by the microcenter it is deliberately sunken (as opposed to elevated), and (b) in its central axis the route triggered a fiscal strip for the construction of a future metropolitan line. Although it was not an international innovation, the combination of the two transportation means on the same highway provided infrastructural qualities that, for an independent observer, could moderate its intrusive nature. The Corporación de Mejoramiento Urbano was headed by a team of skeptical architects facing the most orthodox modern urbanism.

Resumen

El artículo ensaya una nueva aproximación a la alianza que urbanismo moderno, remodelación urbana e infraestructura vial materializaron en el Santiago reformista. El texto ausculta el consenso que en la opinión pública despertó la construcción de una autopista por el microcentro de la ciudad. Dos características físicas podrían ser entendidas como formas tempranas de atenuación del proyecto: (a) la vía se construye a nivel de la calle, pero en su extensión por el microcentro se despliega deliberadamente hundida en vez de aérea, (b) en su eje central el trazado dispuso una franja fiscal para la construcción de una línea del futuro metropolitano. Aunque no se trataba de una innovación internacional, la combinación de dos usos de transporte sobre una misma autopista, le confieren a la infraestructura cualidades que, para un observador independiente, podrían moderar su carácter intrusivo. El texto especula respecto a los cuestionamientos que la obra despertó tan pronto Corporación de Mejoramiento Urbano fue encabezada por un equipo de arquitectos escépticos frente al urbanismo moderno más ortodoxo.

Key words

Road Infrastructure - Modern Urbanism - Urban Planning and Urban Center

Palabras clave

infraestructura vial - urbanismo moderno - planificación urbana y centro urbano

Arriendo Justo, Chile. Director de Investigación y Desarrollo. Licenciado en Historia. Magister en Desarrollo Urbano. Consultor independiente.

gonzalvarcaceresson@gmail.com

Recibido el 23 de mayo de 2018

Aceptado el 15 de noviembre de 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



A modo de introducción

Las infraestructuras admiten múltiples clasificaciones. Una de las taxonomías con más sesgo morfológico las divide en infraestructuras de punto y de línea (Sabatini, 2015). Entre las primeras se consideran los establecimientos que concentran flujos y pueden retenerlos si fuera necesario. Entre las segundas predominan aquellas diseñadas para ser recorridas no importando si lo que se desplaza son personas, cargas o una combinación de ambas. En una infraestructura de línea, los usuarios que se movilizan, sin cambiar de túnel, puente o carretera, pueden poner en relativo suspenso las barreras administrativas que impone la geografía política de los Estados-Nación.

Por lo general, las administraciones promueven las infraestructuras de línea hasta configurarlas en formas parecidas a un tejido. Esa combinación de urdimbre con trama ocurre a diferentes escalas, pero está condicionada por los centros de interés y los recursos a explotar. La disposición de esas infraestructuras, que regularmente enlazan ciudades con ciudades, pero también ciudades con zonas productivas, suelen intensificarse en los perímetros porosos de los países. Cuando cambiamos de escala es usual que hablemos de redes.

Conectar destinos nacionales en el marco geográfico brindado por un continente sin disolución de continuidad, era uno de los propósitos basales de la carretera panamericana. Kilométrica, la ruta continental buscó convertirse en una infraestructura de línea provista de alcance multinacional. No es una novedad: las calzadas pavimentadas que la panamericana contabiliza como propias, soportan desde hace décadas el tránsito incesante de vehículos, muchos de ellos de factura norteamericana. Pese a que su trazado nunca incluyó a Washington D.C., la longitudinal permite que una multitud de materias primas y bienes se desplacen desde y hacia la mayoría de las capitales presentes en las tres américas.

Hacia mediados de la década del sesenta del siglo XX, Santiago de Chile era, probablemente, la última capital sudamericana en completar

su incorporación a la lista de ciudades que debían estar integralmente servidas por la panamericana. Su rezago relativo no es posible entenderlo como parte de una especie de resistencia anti-norteamericana, principal promotora de la obra internacional. Al contrario, desde la presidencia de Juan Antonio Ríos (1942-1946) hasta la reformista de Eduardo Frei (1964-1970), la cooperación estadounidense discurrió casi sin obstáculos tanto por canales públicos como por circuitos privados. Explicaciones alternativas a la demora, sugieren que la sección chilena de la carretera había arrancado su construcción tardíamente y que de manera excepcional al hiper-centralismo dominante en Chile, las obras habían tenido a Santiago como destino y no como punto de partida.

Existe otra explicación que es posible agregar a las anteriores si lo que queremos es entender el atraso relativo del binomio Santiago-panamericana en lo que a su parte central concierne. Una de carácter morfológico, pero de trasfondo económico y, principalmente, político. En una frase: introducir la panamericana en la capital de Chile implicaba atravesar el centro de la ciudad con una obra pública de alta visibilidad y gran coste. Pese a que la idea debía haberse ejecutado bajo la administración Alessandri (1958-1964), recién con Frei se resolvió acometer su sección más delicada. Tal y como lo señaló en un mensaje presidencial: la Norte-Sur era uno de los desafíos más significativos que jamás se hubiese hecho en Chile (Frei, 1966). Sus casi 500.000 m² distribuidos en 6 Km de extensión así parecen acreditarlo (Silva, 2001).

Convertida en idea-fuerza, Norte-Sur es otra de tantas obras intrusivas que, financiadas con dinero fiscal, se multiplicaron por cientos de ciudades durante la Guerra Fría. La sentencia es engañosa. Aunque su fisonomía parece igualarla a otras intervenciones modernas, en su semejanza anida una innovación relativa: combinar dos modos de transporte en una sola infraestructura. La posibilidad, ensayada con anterioridad en Chicago y en Ciudad de México, fue adoptada en Santiago en una vía a trinchera descubierta sobre la que correrían,

simultáneamente, rodados motorizados y formaciones electrificadas del ferrocarril urbano, tal y como se lee en *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX*, uno de los libros que más tempranamente documenta el caso (Parrochia, 1979).

Los abordajes sobre la Norte-Sur admiten múltiples clasificaciones. La voz de los ejecutores y su enfoque afín a la circulación motorizada, está fuertemente dominado por el relato biográfico de Juan Parrochia. Su narración, donde Norte-Sur figura convenientemente inserta en un plan de infraestructuras que la informa, suele adoptar un lenguaje ejemplarizante y prescriptivo. Pavez, otra urbanista, (2011 y 2015) ha descrito Norte-Sur como una idea prolijada

por un conjunto de mentes destacadas. Todos, en su guion, filiados con el Estado, sea a través de la universidad más antigua de Chile –la Universidad de Chile–, sea a través del Ministerio de Obras Públicas. Apelando a una suerte de genealogía como recurso justificador, la autora evidencia la cristalización de un consenso, pero también a Parrochia como un visionario siempre perspicaz. Con todo y sin que la Norte-Sur haya provocado la controversia disparada por la Vía Elevada en el Gran Valparaíso o, más tarde, por la Costanera Norte, en el Gran Santiago, llama poderosamente la atención el desinterés por ampliar el linaje de proyectistas o escarmenar las críticas que la obra disparó casi desde su inicio.

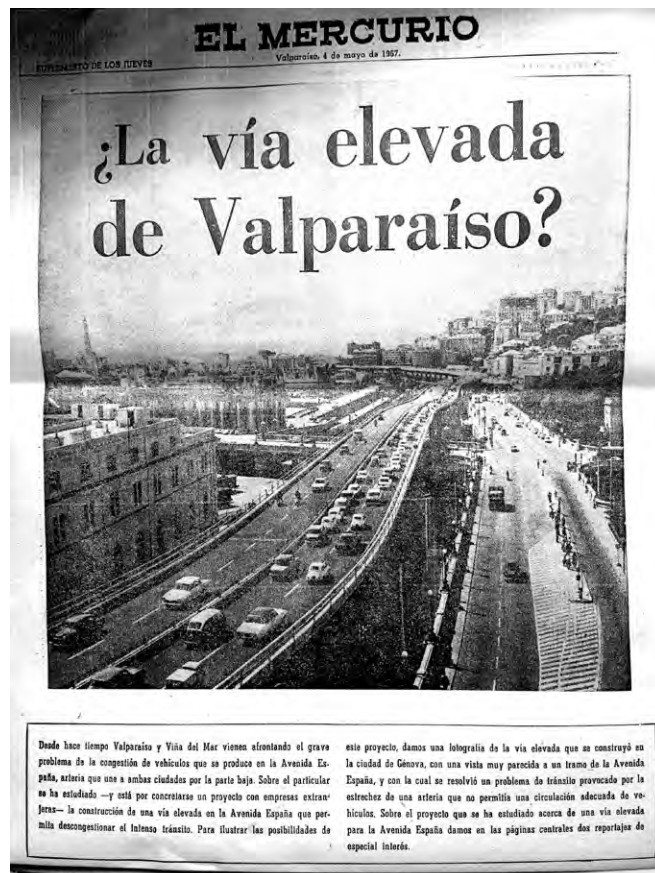


Figura 1. Proyecto de Vía Elevada en Valparaíso, 1967. Fotomontaje de *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de mayo de 1967, p 1.

La perspectiva mayormente circulatoria ha sido objeto de cuestionamiento. Contemporáneo a la obra de ingeniería y construcción, Pérez la calificó de “herida” en una fecha tan temprana como 1971. Al año siguiente, antes que las intervenciones en el sector Norte de la Norte-Sur se terminaran de ejecutar, la estatal Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) buscó impedir que su condición de “barrera” se acentuara cuando convocó a un Concurso Internacional que buscaba intervenir una fracción del centro escogida por su adyacencia a la vía. El efecto de discontinuidad que Norte-Sur introdujo, ha sido subrayado regulamente por diferentes sensibilidades (Gray, 2015). No por nada, una gama de proyectos arquitectónico-urbanísticos presentados intermitentemente en 1972, 1990, 1991, 1999 y durante el nuevo siglo, se han propuesto articular lo desarticulado.

Norte-Sur también ha disparado preguntas, hipótesis y asociaciones. Silva se interrogó por los efectos provocados por el proyecto interesado en prospectar usos, valorizaciones y tierras vacantes (2001). Aravena, por su parte, cuestionó menos la disposición en trinchera descubierta y más la ausencia de un diseño que mitigara los impactos de la vía, en especial los provocados en las rampas debido al flujo proveniente hacia y desde las caleteras y desde y hacia las calzadas de la autopista (2006). Gorelik (2008; 2014), desde otro plano, aludió a la ruta panamericana como una suerte de metáfora de los relacionamientos establecidos entre intelectuales, científicos sociales y especialistas de hemisferios más conectados que autistas.

Salvo excepciones, Norte-Sur ha sido mayormente ajustada a la condición de canal circulatorio. En este caso, una arteria a trinchera descubierta que permitió la introducción de transporte en una zona necesitada de accesibilidad. Si postergamos la preocupación por el desahogo vehicular, la congestión y otras dimensiones asociadas a la distribución y el flujo vial, advertiremos la escasez de trabajos sobre financiamiento de la operación, por lo demás, exclusivamente

estatal. Algo parecido ocurre con la discusión sobre su ejecución. En oportunidades, las obras de infraestructura son reducidas a la condición de medidas contracíclicas.

Es importante recordar que junto a la torre de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL), la Norte-Sur, a la altura de su cruce subterráneo por la Alameda, forman una suerte de postal tecnológica para una enorme cantidad de personas que provenían del sur popular y desasistido de la ciudad. Sin pretender estudiar una variedad tan amplia de asuntos, el texto se propone asediar la obra, por arriba, como una inversión fiscal realizada bajo los criterios de la planificación generalizada afines al reformismo desarrollista y, por abajo, como una infraestructura de línea que nunca pudo ser confundida con un equipamiento aventajado.

Por su envergadura, pero también por los desafíos asociados a su edificación, Norte-Sur exigió el compromiso de cuatro administraciones gubernamentales sucesivas. Más allá de las orientaciones presentes en tan disímiles experiencias, las últimas dos, tanto el gobierno encabezado por Salvador Allende (1970-1973) como la dictadura unipersonal de Pinochet (1973-1990), prosiguieron el proyecto original concebido bajo la presidencia de Jorge Alessandri (1958-1964), pero materializado bajo la de Eduardo Frei. Este punto es clave y ya ha sido relevado (Chastain, 2018). Si los neoliberales suelen oponerse a las obras públicas y habían coronado su ascenso en el régimen militar con políticas de *shock* aplicadas en 1975, ¿por qué permitieron la conclusión y posterior operación estatal de una empresa pública monopólica para cuyo funcionamiento el fisco requeriría grandes desembolsos? Aunque la pregunta anterior no es exactamente la misma que ha contestado Andra Chastain, la interrogante que me formulo es tributaria de su investigación. En el caso de la pregunta por la anuencia/resistencia neoliberal al metro en Santiago, su contestación fuerza a entender al neoliberalismo como una corriente significativa, pero cuya influencia es necesario

modular. Lo anterior, incluso bajo una experiencia autoritaria como la chilena donde el “pensamiento único” consiguió el control efectivo de ministerios y reparticiones públicas, sería un error entender al neoliberalismo como omnicompreensivo. Al menos en las coyunturas 1973-1975 y 1983-1985, la influencia neoliberal convivió con otras corrientes con las que debió concordar entre ellas el liberalismo y también el reformismo. En este punto, llamaremos reformismo al impulso desarrollista que domiciliado en el Estado buscaba reformar la sociedad desde arriba bajo una promesa de inclusión extendida. Una idea similar Neil Brenner la llama keynesianismo espacial y otros la han traducido como keynesianismo urbano (Sevilla, 2017).

La panamericana: del territorio a la ciudad

La construcción de un camino, carretera o ruta panamericana pertenece a las discusiones tenidas en las Conferencias homónimas, en especial después de que en 1910 se creara la Unión Panamericana y en 1911 la Asociación Nacional de Carreteras (NHA, por sus siglas en inglés). Aunque se suele identificar al Congreso Panamericano de Carreteras oficiado en Buenos Aires en octubre de 1925 como una suerte de parteaguas, lo cierto es que resulta difícil establecer una autoría y un momento constitutivo porque las discusiones entre ingenieros y políticos tenían una agenda sumamente amplia en fechas más tempranas que la conferencia porteña. Donde no existe controversia es en la menor actividad que la panamericana registraba en Chile si comparamos los trabajos domésticos con los ejecutados a causa de la construcción de la ruta interamericana que enlazaría por tierra Panamá y Estados Unidos, y cuyos primeros estudios datan de 1930. El cuadro no cambió hasta que Eduardo Frei, Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación (1945-1946), dictó un decreto para el inicio de las faenas entre Santiago y La Serena. La decisión, que aparentemente contó con financiamiento norteamericano, adquiriría mayor significación durante la administración de Gabriel

González (1946-1952). Elegido por una coalición que incluyó votos comunistas, su presidencia cambió de rumbo político hasta conseguir la proscripción cívica de los que antes había considerado aliados. El giro, aupado por Estados Unidos y que colocó a Chile por primera vez en el mapa de la Guerra Fría, tuvo, como contrapartida, apoyo estadounidense para proyectos estratégicos. Una de esas operaciones, pero que no contó con asesoramiento norteamericano directo, fue el Plan Serena. La intervención estatal fue tributaria de la planificación urbano-regional implementada por la Autoridad del Valle de Tennessee desde 1933 (TVA por sus siglas en inglés) y ofició de espaldarazo a la panamericana en Chile. Aditivamente, la ejecución privada de la obra arrojó grandes consecuencias directas e indirectas. Entre las segundas, una convergencia decisiva para la actividad privada: la creación de la Cámara Chilena de la Construcción (CchC).

La decisión de construir una infraestructura vial intrusiva que facilitara el acceso y salida del centro de Santiago, era una idea pretérita y colectiva. Una de las primeras huellas de la Norte-Sur en la capital propiamente dicha, comparecen con la construcción de la población Miguel Dávila en el, por ese momento, desurbanizado sur de la ciudad. Si atendemos al partido original de la población, para 1947 su diseño contemplaba el trazado de la carretera pese a que, finalmente, la vía no se emplazaría donde la urbanización de la población lo había previsto sino que a unas decenas de metros de distancia (Garcés, 2009). Tal y como Parrochia narra (1979), la autopista fue materializándose progresivamente durante las administraciones de Carlos Ibáñez y Jorge Alessandri. Fue, precisamente, al término de la primera de ambas que se conocieron diseños específicos para el tramo central de la infraestructura, todavía concebida de manera exclusiva para flujos vehiculares.

Durante la coyuntura abierta por el Seminario del Gran Santiago (1957), la prensa capitalina había divulgado un proyecto que proponía atravesar el centro de la ciudad con una

vía expresa. El torneo, una oportunidad para debatir entre urbanistas originalmente formados casi todos ellos en arquitectura, incluyó la presentación de proyectos formulados en ministerios, pero también en otras instituciones y organismos. Precisamente y pensada urbanísticamente en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica, la propuesta comunicada por Emilio Duhart contaba con precedentes en el quehacer de Centros que originalmente relacionaron vivienda con urbanismo, pero que migraron declarativamente a la planificación cuando se comienza a convertir, en los cincuentas, en el paradigma predominante.

El arquitecto Duhart lideraba la iniciativa si atendemos a su justificación multi-escalar, pero también a sus detalles (1960). Además de la autopista semi soterrada, las vistas sobrevivientes refieren a torres enfrentando la Norte-Sur como si colindaran con una externalidad positiva (Cáceres, 2017). Supuestamente atraídos por una intervención vial renovadora, los contingentes de compradores adquirirían departamentos en funcionales edificios habitacionales, circularían por pasajes aéreos o se detendrían contemplativos en escenográficas promenades encementadas. Autos a combustión y volúmenes acristalados, condimentaban un total que exigía vías para desenvolverse y recintos donde debía erigirse una densificación opuesta a la manzana regular y a la calle corredor.

Por su parte, los arquitectos urbanistas adscritos al Ministerio de Obras Públicas suscribían un proyecto parecido. El total era una intervención atricherada que se ahorra mitigaciones que moderaran los impactos visuales y acústicos. Extrovertida más que moderadamente incrustada, la vía también suponía la presencia de células habitacionales que la contorneaban jerarquizándola. La comparecencia de los volúmenes no estaba dispuesta al modo de un frente continuo. Por el contrario, se preveía que los edificios adoptaran una presencia espaciada.

Ambas posiciones convergían en que el cruce por el centro sería agazapadamente aunque diferían en la multimodalidad de la ruta. Para el equipo formado en la Universidad de Chile y que trabajaba en el Ministerio de Obras Públicas bajo el liderazgo de Juan Honold y la colaboración de Juan Parrochia, la autopista incluyó una línea férrea aunque no sabemos cuándo deciden integrar ambas circulaciones ni quién es el autor de la propuesta. Todo hace pensar que la condición mixta de la autopista se comenzó a cavilar a mediados de la década del 60 o inclusive más adelante. A modo de antecedente, por 1965 ya estaba en operaciones la *Eisenhower Expressway* de Chicago que incluía múltiples calzadas vehiculares con una vía férrea en terraplén. A ese año, Parrochia ya había sido becado por la Agencia Interamericana de Desarrollo para seguir una capacitación en planificación y transporte rápido. Echegoyen, otro proyectista afincado en Chile, pero con experiencia de funcionario internacional, había propuesto en 1964 una vía con una línea de metro en su centro. Metro-Vía había sido mediáticamente exhibida y, de algún modo patrocinada por la CChC.

De vuelta a Duhart, que había estudiado Arquitectura en Harvard y recibido la influencia de J. L. Sert, es necesario detenerse en el proyecto que sustentaba su Vía Central Expresa. La cuantía de la inversión obligaba, en su criterio, a someter a los propietarios adyacentes a impuestos progresivos. Aunque la ciudad registraba alguna experiencia en la recaudación de contribuciones por mejoras, la convicción de Duhart respecto a la plusvalía que suscitaría el proyecto, parecía incombustible.



Figura 2. Paso sobre nivel Avenida Matta-Autopista circa 1966. Ministerio de Obras Públicas

Las convicciones de Parrochia eran similares, pero la financiación de la obra era exclusivamente fiscal. En su visión, Norte-Sur era la pieza mayor de un sistema integral. Cuando la parte final del trazado por el centro fue presentada 1966, se había puesto en funciones o estaba por iniciar operaciones,

el paso sobre nivel de Avenida Matta-Parque Cousiño. Más allá de la circunstancia, el optimismo de los tomadores de decisión era ilimitado. De igual manera pensaba el Presidente Frei y varios de los integrantes de su gabinete, muchos de ellos estrechamente filiados a la (CChC).



Figura 3. Exposición de Obras Públicas, Santiago 1966. Ministerio de Obras Públicas

Santiago 1966: maquetas blancas contempladas por hombres vestidos de gris

La imagen destaca a un grupo de civiles, todos ellos hombres, observando un llamativo conjunto de representaciones. Protocolariamente vestidos, la comitiva figura encabezada por el presidente Eduardo Frei que comparece atento a maquetas y planos. En las pocas imágenes que han sobrevivido de la exhibición, junto al mandatario se contabilizan altos funcionarios del Ministerio de Obras Públicas. En su mayoría, se trata de ingenieros y arquitectos responsables de concebir y ejecutar un plan de infraestructuras para Santiago y, presumiblemente, para Valparaíso-Viña del Mar.

El eje de la propuesta descansaba en proyectos de infraestructura para incentivar el transporte. Los beneficiarios no serían peatones o ciclistas, sino automovilistas y pasajeros del metro. La imagen no es inhabitual. Frei había impulsado proyectos arquitectónico-constructivos de enorme significación para el país y la ciudad (él suscribió la prolongación del barrio cívico capitalino a partir de un sistema de recuperación de plusvalías). Sin ir más lejos y al inicio de su propio mandato, el mandatario había asistido, curioso, a la exhibición que Echegoyen había preparado y donde su monumental Metro-Vía figuraba ilustrada por enormes y performativas maquetas.

Si tenemos que conferirle importancia simbólica a los lugares, que el recinto escogido para la

exhibición de 1966 haya sido un hangar en vez de los salones de un ministerio, sugiere una materialización inminente y posiblemente adyacente. Si tenemos que atribuirle importancia a los onomásticos, que la fecha seleccionada para la presentación haya sido el 15 de septiembre de 1966, le confiere a la exhibición una importancia casi estratégica. Apenas cuatro días más tarde y en el mismo lugar, una multitud volvía a reunirse para contemplar el desfile militar en homenaje a las glorias del Ejército. Así venía ocurriendo con regularidad más que centenaria en el Parque Cousiño, suerte de Campo de Marte vernáculo. En rigor, no había en el calendario nacional una fecha más patriótica ni conmemoración más popular. País, ciudad y gobierno, se confundían, en un solo sitio y con apenas días de diferencia, con nación, capital y Estado.

El gobierno demócratacristiano estaba por cumplir dos años de ejercicio al momento en que Frei recorrió la exhibición preparada por la Dirección de Planeamiento y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas (Parrochia, 1979). Los proyectos informaban un plan, eran de exclusiva ejecución estatal y correspondían a obras que recargarían un poco más la sobrecalentada economía nacional. La exhibición estaba compuesta por intervenciones de gran escala, grandes para una capital cuya modernidad era vivida por los especialistas como una permanente desilusión. En el mínimo, para los técnicos urbanistas se trataba de obras sumamente demoradas. Dicho de otro modo, las mínimas imaginables para una administración que utilizaba un *slogan* revolucionario, pero que cultivaba una identidad reformista, hoy por hoy, finalmente reconocida en todo su contenido progresista (Exss & Torrent, 2017).

La metropolitización y el ascenso (nominal) de la planificación urbana

Santiago, hacia mediados de la década del sesenta, no había conocido una intervención substantiva como la que los urbanistas venía exigiendo para conjurar sus principales dolores –vivienda, pero también tráfico vehicular–.

Agravaba el cuadro, el cuestionamiento que una comedia musical muy exitosa hizo del urbanismo, con base en la caracterización de un urbanista sumamente afectado (Aguirre, 1986). Coincidentemente, mientras *La Pérgola de Las Flores* desataba un superávit de risas y emociones en el teatro, en los medios, los urbanistas parecían haber perdido ese encanto original que por décadas les había significado muy poco poder, pero buena prensa. La urbanización y sus problemas –es casi el título de un seminario internacional realizado por UNESCO-CEPAL por esos mismo años en Santiago (Hauser, 1967; Gorelik, 2008 y 2014) –, parecían reclamar un profesional capaz de encarar la acuciante realidad de la ciudad subdesarrollada. Como ya había ocurrido en otras latitudes, la ruta panamericana, esta vez como metáfora de una irradiación cultural direccionada, proveyó los cuadros especializados para encarar los nuevos retos. Por 1961, cuatro planificadores urbanos norteamericanos fueron destacados en algunas de las ciudades conmovidas hasta sus cimientos por el cataclismo ocurrido en mayo de 1960: Valdivia, Puerto Montt, Concepción y Coronel fueron los centros seleccionados por la misión norteamericana en Chile. No eran los primeros planificadores urbanos que llegaban al país como parte de una misión académica, comercial o que combinaba ambas, quizás también con formas de espionaje, pero sí fueron los primeros en insertarse en equipos burocratizados que venían operando con metas, atribuciones y presupuestos.

El panorama de la capital era diferente al de la mayoría de las otras ciudades. El centralismo hacía casi obligatoria la existencia de planes más actualizados para la capital pese a que había ciudades con equivalente tradición urbanística como Valparaíso o La Serena que habían sido objeto de una intervención rigurosa. Su primacía le permitió contabilizar, antes que ninguna otra ciudad del país, con un Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) legalizado, –su extenso nombre parecía empatar con el desafío metropolitano que buscaba conjurar–. Pese a que la formalización jurídica del instrumento había superado

todas las etapas en 1960, las intervenciones deducidas de su puesta en operación se desplegaban discretamente, salvo en lo que se refiere a la permisividad con que la suburbanización mantuvo sus incentivos. Las parcelas de agrado, un arreglo desruralizador, fueron legitimadas inmoderadamente por el PRIS. El Estado había creado mecanismo tributarios para reproducir la baja densidad apenas urbanizada y que con algunas décadas de distancia se volvería explosiva.

De vuelta al PRIS y sus retrasos, las demoras en inversión concerniente a infraestructuras y equipamiento solían justificarse en la cuantiosa deuda social heredada, en los efectos del cataclismo ya aludido –y que había obligado al fisco a realizar onerosas reposiciones– o, exagerando el relato, en la desfocalización de recursos endosable a la realización del Mundial de Fútbol de 1962.



Figura 4. Exposición de Obras Públicas, Santiago 1966. *El Mercurio*, 14 de septiembre de 1966. B 1

El programa de obras adoptado por el Ministerio de Obras Públicas en 1966 tuvo originalidades respecto al PRIS que la misma repartición había conducido, propuesto y aprobado. A la base, en cualquier caso, existía un consenso: Santiago, la capital de un país subdesarrollado, requería obras que la modernizaran vertical y automovilizadamente. A favor de la transformación se nuclearon los profesionales del rubro y, muy especialmente, la CChC. La patronal, pero también los Colegios de Ingenieros y Arquitectos e, inclusive, algunos centros universitarios, ya participaban en la esfera pública amparando a sus afiliados a intervenir como especialistas o expertos. En su mayoría, a los profesionales proyectistas los llamaremos reformistas aunque no todos ellos y ellas flirtearon con el desarrollismo, la planificación y adoptaron la tecnocracia como inspiración. Con matices, un predicamento moderno por racionalista, de sesgo económico y gerencialista, caracterizó la corriente principal del discurso proyectual sin perjuicio de la existencia de posiciones divergentes basada en otros predicamentos ideológicos y desdoblamientos políticos.

Juan Parrochia representa bien al especialista que hemos descrito. Arquitecto, cosmopolita, funcionario del Ministerio de Obras Públicas, académico universitario, urbanista, columnista ocasional, conocedor de metodologías cuantitativas y consultor internacional, Parrochia siempre mostró apego por la modernidad, la modernización y el modernismo. Su desempeño, competitivo y vertical, fue sumamente intervencionista respecto de la ciudad pre-existente.

La Norte-Sur modifica la ciudad y su léxico

Como se ha insinuado hasta ahora, la Norte-Sur también podría ser homologada a la condición de atentado urbano. Si contemplamos las imágenes presentes en films como *El burócrata González* (Davison, 1964) o *Tres Tristes Tigres* (Ruíz, 1968), advertiremos la vigencia de la calle corredor vista con un enfoque, rústico en *El burócrata*

y, nostálgico en *Tres Tristes Tigres*. A diferencia de lo que Silva sostiene, la destrucción de manzanas completas donde lo que prevalecía era la calle corredor y cuyas construcciones privadas carecían de desperfectos visibles, fue justificada bajo la muy modernista admonición contra los “puntos blandos”. Como Jacobs evidenció, la retórica moderna se empecinó en finiquitar barrios cuyo tejido social pudo haber sido superlativo. Primero los maltrató verbalmente descalificándolos por sub-utilizados, disfuncionales y hasta anti-estéticos. Más tarde, objetó su presencia dilapidadora de espacio a tan poca distancia de la centralidad.

La destrucción que disparó Norte-Sur, y antes de ella, la Remodelación San Borja, vino a permitir un realineamiento de la opinión pública en favor de las tradiciones. Propiciada por medios conservadores, la patrimonialización se disparó a consecuencia de los efectos provocados por la implantación del urbanismo y la planificación urbana moderna. Vista así, es importante matizar el razonamiento de Palmer (1984) respecto a que la preocupación por el patrimonio, con anterioridad a 1968-69, apenas recaía en extranjeros o en profesionales singulares. Yolanda Schwartz, pero también Gonzalo Mardones o Fernando Riquelme, solo para consignar arquitectos, fueron personalidades suficientemente expresivas como para imaginar la conveniencia de un revisionismo obligatorio del desinterés. Mientras Riquelme participaba en una Comisión del Consejo de Monumentos Nacionales, Mardones jugó un destacado papel en la estatización con patrimonialización de la Casa Colorada. Su cometido, más allá de las lecturas de rigor, coincidía con Mumford, Rossi, Jacobs y Lynch al tiempo que discrepaba fuertemente con los urbanistas modernos, siempre tan proclives al ensanche y a la automovilización. Schwartz, tan destacadamente como Mardones, fue una de las primeras en reconocer virtudes en las manzanas del centro pobladas de calles corredor a veces con dobles y hasta triples alturas. Sus crónicas publicadas en la revista *Auca*, deben ser entendidas

como una manifestación del debilitamiento en la intransigencia profesada por ciertos arquitectos modernos, pero también admiten ser interpretadas como un síntoma del viraje de profesionales que nunca fueron tan ortodoxos. La rehabilitación impulsada que CORMU hizo del Claustro del 900 desde 1971 (Lawner, 1979), es posible situarla en la misma corriente donde arquitectura modernidad, socialismo y patrimonio no parecen tan incompatibles.

Era evidente que para Schwartz la ejecución de una obra invasiva tenía la capacidad de suscitar procesos de identificación y hasta colaborar en la construcción identitaria. Fue el caso de lo que ocurrió en Santiago. Pensando en el centro de la ciudad y en las postrimerías de la década del 60, la idea de casco antiguo buscó reivindicar las bondades de una zona amenazada por el desembarco extrovertido del urbanismo moderno. Su uso fue concomitante

a la implantación de un término que tendría mayor empleo: Santiago poniente. Mientras Santiago poniente pretendía señalar con algo de nostalgia el desamparo de barrios que las élites habían dejado después de migrar hacia el Este precordillerano (Brasil y Yungay, principalmente), casco antiguo evocaba un *stock* material en riesgo. La interpretación es incompleta sin la identificación del menoscabo. Ni casco antiguo ni Santiago poniente abundaban sobre al deterioro supuestamente irreversible que tenía aparentemente postrado todo el sector Oeste de la comuna de Santiago. Al contrario, a riesgo de ser tímidas, casco antiguo y Santiago poniente son expresiones formuladas con posterioridad a la destrucción ocasionada en el centro por la autopista Norte-Sur. Hasta ahora, el registro más temprano de uso de la expresión Santiago poniente es 1972.



Figura 5. Norte-Sur, acceso norte, 1988. Fotografía de Luis Ladrón de Guevara

Antes de la dictadura: La Norte-Sur como problema o el problema es la Norte-Sur

Los ejecutivos de Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) nombrados por Salvador Allende a fines de 1970, una entidad semi-fiscal que no tuvo responsabilidad en el diseño de la infraestructura y que lideraba las remodelaciones en el país, evaluaron insatisfactoriamente la solución urbana que Norte-Sur significaba. A juicio de su director ejecutivo, se trataba de una intervención que debía ser prontamente atemperada (Lawner, 2015). Una primera y temprana oportunidad para un remozamiento tuvo lugar en el marco del Concurso Internacional Remodelación Santiago Centro-Poniente (Aliata & Loyola, 2015; Rigotti, 2015; Pavez, 2015).

Gracias al reciente y concienzudo estudio realizado por Carolina Tobler, sabemos que las bases del Concurso incluyen críticas directas a una infraestructura que es acusada de haber provocado “un impacto fuerte sobre la ciudad y en especial sobre su área céntrica” (2018). Las objeciones también se transmitieron en las aclaraciones enviadas a los postulantes. Pese al tono diplomático de las contestaciones, las puntualizaciones subrayaban la necesidad de que los concursantes hicieran todo lo necesario para desacentuar la condición de barrera física y espacial que la Norte-Sur presentaba. Que varios proyectos amagaran cubrir Norte-Sur cuando ni siquiera había sido terminado la vía, vistas las críticas respecto de su radical implantación, ahora cobran mayor sentido.

En esa mismo ciclo de obra pública y pensamiento urbano, las afinidades del urbanismo para con el capitalismo urbano, había sido objeto de escrutinio por autores tan diferentes e influyentes como Aldo Van Eyck y Henri Lefebvre. No por nada, los dos habían sido invitados a conocer la vía chilena al socialismo cuando el concurso de marras, una feria internacional de vivienda y el edificio sede para la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD III, por sus siglas en inglés), estaban en plena realización o abiertos al público. Sus

cuestionamientos, a los que habían arribado por rutas diferentes, informan, en parte, el desasosiego que a los directivos de CORMU les provocaba el visionado de una obra tan invasiva como la Norte-Sur. No eran los únicos. Como ya he mencionado, Yolanda Schwartz desde las páginas de *AUCA*, había iniciado una reflexión con muchas líneas de afinidad a la expuesta por Jacobs en *Muerte y vida de las grandes ciudades*. La arquitecta conocía los múltiples entresijos de los barrios Yungay y Brasil al tiempo que apreciaba los microscópicos movimientos de oposición que suscitó la carretera a tajo abierto.

Retóricas belicistas, demoliciones sumarias

Improvisada como teatro para operaciones bélicas, Santiago, en especial su centro, estaba en obras cuando se produjo el Golpe de Estado. Los trabajos cumplían algunos años como se advierte en algunos pasajes iniciales de *El fin del juego* (Cornejo, 1970) o en varias de las tomas del corto publicitario *Santiago salta al futuro* (Cormu-Chile Films, 1969). Las excavaciones derivadas de la ejecución del metropolitano que se construía en plena Alameda explican parte del aspecto desangelado.

La construcción de una autopista a tajo abierto aportaba, quizás más que ninguna otra, a proporcionar una apariencia conturbada al centro y a tramos del pericentro. No era igual lo que se apreciaba a miles de metros de altura. Volando en círculos sobre el valle que se extiende entre los ríos Mapocho y Maipo, los pilotos de los *Hawkers Hunters* podían apreciar la sección central de la autopista que, por su aspecto, también conoce el nombre de longitudinal. Distinguirlo, en el extremo, era disponer de contacto visual con el objetivo terrestre más importante de los jerarquizados para la jornada. Aunque se suele omitir, la autopista perfora el centro apenas a 500 metros al Oeste del Palacio Presidencial.

Más extensa que una pista de aterrizaje y tan ancha como la mayoría de ellas, la localización

y orientación de la carretera coincide con la aproximación de combate adoptada por los pilotos que participaron del ataque aéreo. Para Gustavo Leigh, recién nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en agosto de 1973, asediar e impactar el edificio más significativo del Estado, incluso con el Presidente adentro, era un precio que estaba dispuesto a pagar. Pensar una alternativa del tipo solo puede imaginarse cuando existe la posibilidad de un Golpe de Estado.

Consumado el suicidio de Allende y con toda la frialdad que impone una transmisión televisiva, Leigh enfatizaría el imperativo moral que obligaba a las Fuerzas Armadas a remover el “cáncer marxista”. En pleno desarrollo del Terrorismo de Estado, Leigh, pero también otros generales insistirían hasta la saciedad en expresiones como destrucción y extirpación, siempre con el marxismo como enemigo civilizatorio.

Guardando las proporciones, un lenguaje similar sobrevivía en varias disciplinas que no se habían sacudido del todo del higienismo. Sin ir más lejos, una fracción del urbanismo moderno predominante en Santiago de Chile por esos años, participaba de un discurso regenerador que se autojustificaba en la obsolescencia que padecían amplios sectores de la ciudad, muy especialmente fracciones de su único centro. La idea, ya reiterada durante el artículo, tiene filiaciones pretéritas. Sin ser exhaustivo, el punto bien vale un párrafo adicional.

Reformar la ciudad para cambiar la sociedad era un objetivo que legitimaba la remoción de lo que Parrochia llamó “puntos blandos” en varias de sus intervenciones realizadas frente a los medios durante la década del sesenta (VEA, 1967). Que Parrochia hubiese estudiado en Estados Unidos y visto en acción algunas de las controvertidas, pero intrusivas operaciones del *Urban Renewal*, no parece coincidencia. Solo por escoger aquellas voces presuntamente más historicistas, también es importante mencionar a Gustavo Munizaga. Uno de los primeros arquitectos criollos que estudió Diseño Urbano

en Harvard no difería substancialmente de Parrochia cuando apenas llegado de Boston declaró con severidad la necesidad de hacer desaparecer “los males físicos de Santiago”. La nómina, particularmente indisputada contra el hábitat popular, contabilizaba casi como una lista de víctimas futuras, las: “zonas de conventillos, barrios marginales (...) callampas”

La Norte-Sur: una circulación desde la democracia a la dictadura

Si por un momento entendemos una autopista intraurbana como una gran externalidad negativa, su construcción suele provocar toda clase de oposiciones como era posible contabilizar desde la década del cincuenta en Estados Unidos. Pese a que Pavez, la principal biógrafa de Parrochia, lo omite con regularidad (2011; 2015), una infraestructura tan disruptiva como Norte-Sur disparó algunas resistencias, en parte porque se trató de una imposición con muy poco de negociación. Aunque su trazado específico evitó la destrucción de mansiones y edificios de pasado patricio –decisión que Parrochia tuvo que aceptar, pero en la que no estaba de acuerdo–, sí significó la demolición de decenas sino centenares de construcciones plebeyas, algunas, como sostiene Gray (2015), toda una contribución a la arquitectura de la ciudad.

Aunque el millar de expropiaciones tuvieron un procesamiento diferenciado, el desalojo y la demolición conocieron un tratamiento generalmente sumario, homogéneo y expeditivo. Lo cierto es que desde el anuncio hasta el desalojo, podían pasar 90 días. Lapso durante el cual no se percibían contraprestaciones para los propietarios, que, además, se pagaban a un precio fiscal más que de mercado.

En un capítulo que es necesario entender mejor, la contestación registra dos conflictos de cierta magnitud: la embajada de Brasil en Santiago y un colegio de elite. La excepción principal viene dada por la comunidad de vecinos,

apoderados y directivos del Liceo Alemán. Al igual y como ocurrió dos décadas antes con la muy céntrica Iglesia de San Francisco (Cáceres, 2017), la “defensa” del establecimiento provocó manifestaciones, movilizaciones y la judicialización del “caso”. En un capítulo totalmente omitido, la oposición al derribo del colegio privado, extendió la sobrevivencia del recinto y se convirtió en un obtáculo para la prosecución de las obras, encareciéndolas y demorándolas substancialmente.

Sin que la palabra patrimonio fuera ocupada, substitutivamente se empleaba tradición y cultura, la movilización hizo parte de un ciclo seminal de contestaciones que la ciudad registra en medio de su modernización y que suscitó posiciones encontradas en algunas voces de la cultura y que explica, en buena medida, el dictado de una Ley de Monumentos Nacionales en 1970.

En lo que concierne al Liceo Alemán, la demolición del recinto se trasladó a 1974. Que el derribo haya finalmente ocurrido bajo la dictadura militar, viene a probar la vigencia de posiciones reformistas y modernizadoras en el autoritarismo. Mientras Honold y Parrochia prolongaron su actuación en el aparato estatal, otros retornaron a cargos públicos después del Golpe de Estado, y lo hicieron con las facultades todavía vigentes del Estado intervencionista (Sabatini & Arenas, 2000). Para esos tecnoburócratas, la “coyuntura” impuesta por el régimen militar fue, al menos inicialmente, una ventana de oportunidad extraordinaria para ejecutar obras. Sus actuaciones, por lo pronto, operaron en medio del temor que el Estado infundaba a cualquier clase de oposición doméstica. Con el aval de las nuevas autoridades, afines algunas de ellas al reformismo, y mientras pudieron, terminaron intervenciones demoradas (Norte-Sur) y avanzaron con algunos proyectos que se venían estudiando desde fines de la década del sesenta (Nueva Providencia). Desde un ángulo general, más que una mera inercia, lo que hemos venido describiendo pertenece al plano de las resonancias urbanas. Herencias que encuadran situaciones futuras de

acuerdo a arreglos pasados, pese a que las condiciones de contexto se han modificado substancialmente (Sabatini & Arenas, 2000). Que todo eso haya ocurrido en medio del ascenso del neoliberalismo, es algo sobre lo que debemos seguir reflexionando.

Conclusiones

El eslabón más céntrico de la ruta panamericana perforó el corazón de Santiago. Norte-Sur fue la vía atricherada más grande de toda la ciudad. Al igual y como había ocurrido en Chicago y Ciudad de México, la infraestructura vial anegó el centro de vehículos, pero también integró al tránsito una autopista unida a una línea segregada de metro.

Cuatro administraciones de signo diferente perseveraron de manera desigual en la construcción de la panamericana por el centro de la ciudad. Axiales a la organización imaginada de los flujos vehiculares, las autopistas fueron concebidas, por décadas, como obras de ingeniería, pero también, como instrumentos de un reformismo que quería expandir los mercados. Sin perjuicio del ámbito donde tuvieron lugar ni de su contenido, el urbanismo moderno prometió una renovación radical de todas infraestructuras que una keynesiana *Enciclopedia de planificación urbana* acentuaba en favor de servicios, instalaciones y medios de transporte (Withick, 1973). Aunque la expresión siembra autopistas, cosecha congestión sea discutible, es imposible olvidar que la edificación de la Norte-Sur fue un poderoso incentivo fiscal a la automovilización privada.

Al igual y como ocurriría en Estados Unidos, primero, y América Latina, después, los efectos urbanos, arquitectónicos y, finalmente, ambientales de las carreteras fueron y son controversiales. El desembarco de las autopistas en la ciudad, fue, en muchas oportunidades, traumático y el urbanismo moderno consumió parte importante de su crédito cuando desatendió el impacto de las vías en las comunidades.

Quizás por influencia moderna, las interpretaciones académicas han sido sumamente condescendientes con los efectos de la Norte-Sur. Pese a lo anterior, el rechazo ciudadano contra la infraestructura se ha vigorizado. En este sentido, el texto se propuso explorar el clima que precedió y acompañó la construcción de una autopista, pero cuya aceptación mudó rápidamente a la baja.

Finalmente y a diferencia de lo que se suele afirmar sobre la relación entre dictadura y obras públicas, ni los neoliberales vencieron todas las batallas, ni los reformistas las perdieron todas. Pese a ser contrarios a las inversiones contra cíclicas, a las empresas estatales y al gasto fiscal, el metro de Santiago entró en operaciones. La combinación de autopista con metro es, probablemente, una de las principales justificaciones para una obra cuyas resistencias no han sido estudiadas. El texto, diagonalmente, entrega pistas que hacen pensar en reevaluar por completo su implantación en la ciudad, muy especialmente en su centro.

Agradecimientos

Quisiera reconocer las observaciones que Nicolás Aguirre, Carolina Tobler, Pablo Páez, Daniel Talesnik y los revisores pares hicieron de una primera versión argumento. Es importante consignar, además, que el texto se beneficia de las discusiones sostenidas en el marco del proyecto Fondecyt "Segregaciones. Habitar la periferia popular en Santiago, Concepción y Talca", donde participan Alejandra Rasse, María Paz Treblicook, Sarella Robles y Francisco Sabatini. Finalmente, mis más sentidos agradecimientos a Javier Contreras, Tai Lin, Elizabeth Lizama, Andrés Keller, Rodrigo Urbano, Nicolás Verdejo, Alejandra Monti y, en especial, a Magdalena Gatica por las informaciones, facilidades, crítica y el apoyo, inclusive en la adversidad.

Referencias

- Aguirre, I. (1986). *La Pérgola de Las Flores*. Santiago: Editorial Andrés Bello [1960].
- Aliata, F. & Loyola, O. (2015). La VIEXPO y el Concurso Internacional Area de Remodelación Centro Poniente de Santiago de Chile – CORMU U.I.A. 1972. En M. I. Pavez (Ed.), *Diseño urbano inclusivo para Santiago Centro* (pp. 96-107). Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Aravena, A. (2006). Prólogo. En A. Galetovic (Ed.), *Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos* (pp.XV-XXVIII). Santiago: CEP.
- Cáceres, G. (2017). Política y ciudad bajo el reformismo urbano. *Estudios del Hábitat*, 15 (1), e016. <https://doi.org/10.24215/24226483e016>
- Chastain, A. (2018). Chile, France, and the Construction of the Santiago Metro. <https://globalurbanhistory.com/2018/06/05/chile-france-and-the-construction-of-the-santiago-metro/>
- Duhart, E. (1960). Catholic University of Chile. Faculty of Architecture and Art, 1960. Mimeo.
- Exss, U. & Torrent, H. (2018). Escuelas para una “Revolución en Libertad”. La arquitectura, el Estado, y el desafío de la escolaridad masiva en Chile durante los años 60. *Registros*, 14 (1), 28-47. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/220/174>
- Frei, E. (1966). *Segundo mensaje del Presidente de la República de Chile don Eduardo Frei Montalva al inaugurar el período de Sesiones Ordinarias del Congreso Nacional*. Santiago: Departamento de Publicaciones de la Presidencia.
- Garcés, R. (2009). *Los orígenes de la población Miguel Dávila Carson 1947-1953: una construcción desde la memoria*. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Historia. No publicada. Universidad Alberto Hurtado.
- Gray, S. (2015). “El origen de las torres”. *El Mercurio*, 08 de Agosto de 2015. <http://www.elmercurio.com/blogs/2015/08/08/34192/El-origen-de-las-torres.aspx>
- Gorelik, A. (2008). La aldea en la ciudad. Ecos urbanos de un debate antropológico, *Revista del Museo de Antropología*, 1 (1), 73-96. Recuperado de: <http://revistas.unc.edu.ar/index.php/antropologia/article/viewFile/5398/5842>
- Gorelik, A. (2014). Miradas cruzadas. El viaje latinoamericano del planning norteamericano. *Bifurcaciones*, 18, 1-20. Recuperado de: <http://www.bifurcaciones.cl/2014/12/gorelik/>
- Hauser, P. (1967). *La urbanización en América Latina*. Buenos Aires: Solar/Hachette [1961].
- Jacobs, J. (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing [1960].
- Lawner, M. (1979). Desalojo en el “San Luis”. *Araucaria* 7, 51-66.
- Lawner, M. (2015). La remodelación Santiago Centro-Poniente. En M.I. Pavez (Ed.), *Diseño urbano inclusivo para Santiago Centro* (pp.16-24). Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Palmer, M. (1984). La comuna de Providencia y la ciudad-jardín. *Eure*, 11 (31), 75-95. Recuperado de <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/944>
- Pavez, M. I. (2011). Una arteria norte-sur y el Santiago de Chile "non plus ultra": la historia de un largo trayecto. *Revista de Urbanismo*, (24) junio, 49-75. doi:10.5354/0717-5051.2011.15497
- Pavez, M. I. (Ed.). (2015). *Diseño urbano inclusivo para Santiago Centro*. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Pérez, M. (1971). *Remodelación: edificio de departamentos y placa comercial Moneda-Agustinas-M. Rodríguez-Vía Norte Sur Santiago, Chile*. Tesis de grado para acceder al título de arquitecto. No publicada. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Chile.
- Rigotti, A. M. (2017). El otro cruce de Los Andes. Megaformas proyectadas en Argentina para Santiago. H. Mondragón (Ed.), *Sudamérica moderna. Objetos–edificios–territorios* (pp.206-235). Santiago: Ediciones ARQ.
- Sabatini, F. & Arenas, F. (2000). Entre el Estado y el mercado: resonancias geográficas y sustentabilidad social en Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 26 (79), 95-113. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-7161200007900006>
- Sabatini, F. (2015). Transformación de la periferia urbana popular: entre el estigma y la devolución espacial. En A. Lindón & C. Mendoza (Eds.), *La periferia metropolitana: entre la ciudad prometida y un lugar para habitar la Ciudad*

- de México (pp 57-91). Ciudad de México: Gedisa y Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.
- Sevilla, A. (Ed.). (2017). *Neil Brenner: Teoría urbana crítica y políticas de escala*. Barcelona: Icaria.
- Silva, P. (2001). *La Avenida Norte-Sur como intervención urbana en el centro de Santiago*. Tesis para la obtención del título de arquitecto y el grado de Magister en Desarrollo Urbano. No publicada. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Chile.
- Tobler, C. (2018). *El proyecto como forma de resistencia. La grilla moderna en el Concurso Internacional para la remodelación del Centro de Santiago*. Tesis para acceder al grado de Magister en Arquitectura. No publicada. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Chile.
- VEA (abril, 1967).
- Wittick, A. (1973). *Enciclopedia de planificación urbana*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

¿Transparencia o esplendor? Perret, Bustillo y Álvarez: el espectáculo de la modernidad en la arquitectura de Estado en Argentina

Transparency or splendor? Perret, Bustillo and Álvarez: the spectacle of modernity in State architecture in Argentina

Claudia Shmidt

Universidad Torcuato Di Tella, Argentina

Abstract

A museum, a hotel-casino, a bank, an exhibition pavilion, a theater or a ventilation tower, all State architecture: what could they have in common? It is a set of works whose civic character was in the core of the public commission. Both Alejandro Bustillo and Mario Roberto Álvarez and their associates (all followers of Auguste Perret from diverse points of view) understood, in different ways, that a show of modernity had to be offered. The problem of the representation of state architectures supposes a tension between the search for a national and modern character. Excluding each other or merged, these characters are accentuated in certain programs and political conjunctures. Transparency has historically been naturalized as an inherent condition of so-called modern architecture. So did the use of reinforced concrete. At the intersection of both resources, the luminous and monumental splendor had been part of the spectacle of modernity. A look at some cases helps to show the alternatives deployed in the face of similar demands made by different governments: the request to give a symbolic character, whose urban presence contrasts the two faces of metropolization, the spectacle and the anomic indifference.

Resumen

Un museo, un hotel-casino, un banco, un pabellón de exposiciones, un teatro o una torre de ventilación, todas arquitecturas de Estado: ¿qué podrían tener en común? Se trata de un conjunto de obras cuyo carácter cívico se encontraba en las bases del encargo público. Tanto Alejandro Bustillo como Mario Roberto Álvarez y sus asociados (todos seguidores del belga Auguste Perret desde puntos de vista diferentes) comprendieron, de modos diversos, que había que ofrecer un espectáculo de modernidad. El problema de la representación de las arquitecturas de Estado supone una tensión entre la búsqueda de un carácter nacional y moderno. Excluyentes entre sí o bien, fusionados, estos caracteres se acentúan en determinados programas y coyunturas políticas. La transparencia ha sido históricamente naturalizada como una condición inherente a la llamada arquitectura moderna. El uso del hormigón armado también. En la intersección de ambos recursos, el esplendor lumínico y monumental, han sido parte del espectáculo de la modernidad buscado. Un recorrido por algunos casos permite ver las alternativas desplegadas ante una demanda sostenida por diferentes gobiernos: el pedido de imprimir un carácter simbólico, cuya presencia urbana contraste las dos caras de la metropolización, el espectáculo y la indiferencia anómica.

Key words

Auguste Perret - Alejandro Bustillo - Mario Roberto Álvarez - State architecturer

Palabras clave

Auguste Perret - Alejandro Bustillo - Mario Roberto Álvarez - arquitectura de Estado

Universidad Torcuato Di Tella (UTDT). Escuela de Arquitectura y Estudios Urbanos. Arquitecta. Doctora en Historia. Profesora Investigadora Asociada.

cshmidt@utdt.edu

Recibido el 26 de noviembre de 2018

Aceptado el 19 de diciembre de 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



Un museo, un hotel-casino, un banco, un pabellón de exposiciones, un teatro o una torre de ventilación, todas arquitecturas de Estado: ¿qué podrían tener en común? Se trata de un conjunto de obras cuyo carácter cívico se encontraba en las bases del encargo público. Tanto Alejandro Bustillo como Mario Roberto Álvarez y sus asociados (todos seguidores del belga Auguste Perret desde puntos de vista diferentes) comprendieron, de modos diversos, que había que ofrecer un espectáculo de modernidad. El problema de la representación de las arquitecturas de Estado supone una tensión entre la búsqueda de un carácter nacional y moderno. Excluyentes entre sí o bien, fusionados, estos caracteres se acentúan en determinados programas y coyunturas políticas. La transparencia ha sido históricamente naturalizada como una condición inherente a la llamada arquitectura moderna. El uso del hormigón armado también. En la intersección de ambos recursos, el esplendor lumínico y monumental, han sido parte del espectáculo de la modernidad buscado.

No se trata de una concepción abstracta del "estado" sino de reconocer algunos aspectos que se mantienen presentes al momento de tomar las decisiones para la construcción de obras portadoras de una carga simbólica que identifique la proveniencia del encargo. El período en el que se inscriben estos rasgos particulares es el del ciclo del llamado estado de bienestar en la Argentina, desde comienzos de los años 1930 hasta fines de 1960. En este lapso se registra un conjunto singular de obras producidas durante el transcurso de gobiernos de distintos sesgos políticos, no siempre democráticos, cuyas duraciones en varios casos, tampoco han completado los tiempos constitucionales. Aun así, las demandas de particularidad han persistido. Por ello se propone aquí un recorrido por una selección de obras en las que, además, se ha acudido a firmas, a autores por fuera de los equipos constituidos en las oficinas públicas. Si bien la calidad y la eficiencia de esos cuerpos técnicos estaban probadas, aún para cumplir con esos requisitos simbólicos –como se ha

demostrado con la arquitectura escolar, para las burocracias, la salud o los servicios– la búsqueda de singularidad ha persistido. Se propone prestar atención a distintas alternativas desplegadas ante una demanda sostenida por diferentes gobiernos: el pedido de imprimir un carácter simbólico, cuya presencia urbana contraste las dos caras de la metropolización, el espectáculo y la indiferencia anómica.

Perret

En un artículo de 2001, Karla Britton, la biógrafa y experta en Auguste Perret (1874-1954), presentaba algunos de los nudos clave a través de los cuales el arquitecto belga fue afirmando su posición teórica respecto de la estética del hormigón armado. El artículo giraba en torno a un episodio puntual: el hallazgo en el archivo Perret de una hojita de papel escrita a máquina con una pregunta que el poeta Paul Valéry le hizo llegar y la breve respuesta ensayada por el arquitecto. La inquietud giraba en torno al manejo conservador del hormigón armado por parte de Perret. La conversación transcrita al inglés por Britton, fue la siguiente:

P.V.: Dado que el hormigón es sobre todo una pasta [plástica] ¿por qué no utiliza Ud. más a menudo la curva?

A.P.: Sí, el concreto es plástico pero le damos forma en moldes y estos moldes son usualmente de madera, de donde viene esa repetición de líneas rectas que nos remite a la arquitectura de los antiguos, ya que imitaba la madera, y nosotros usamos madera que es lo más legítimo. Las formas curvas en madera serían costosas y se convertirían además en una pieza de trabajo (*carrosserie*) entonces, ¿no es acaso, el uso económico de los materiales lo que determina el STYLE? (Britton, 2001, p. 176)¹

El artículo de Britton ahonda de un modo sutil en los vericuetos de este diálogo. El interés en este caso está en su observación sobre esa veta del pensamiento perretiano. Según este registro, Perret buscaba en la tradición clásica francesa (ligada a Laugier y a Viollet le Duc

por ejemplo), el vocabulario técnico para la arquitectura en hormigón armado. Y esta es la principal impronta explorada por la mayoría de los arquitectos modernos en la Argentina formados durante la presencia de Rene Karman como profesor en la Escuela de Arquitectura de Buenos Aires desde 1914 hasta su muerte en 1951.

Fue precisamente por iniciativa de Karman que Perret visitó Buenos Aires en 1936. Durante la primera conferencia había presentado la misma idea:

El empleo del encofrado de madera le da al cemento armado su aspecto de obra de carpintería y le da semejanza con la arquitectura antigua. Porque la arquitectura imitaba la construcción maderera y el cemento armado se sirve de la madera, de ahí ese aire de familia debido al empleo repetido de la línea recta impuesta por la madera. Se puede hacer encofrados en curva, pero el cálculo de las piezas es difícil. Estos encofrados son costosos y prohibitivos y ¿no es el empleo económico de la materia lo que determina el estilo? (Perret, 1936, p. 427)

Bustillo

El arquitecto argentino Alejandro Bustillo (1889-1992), seguidor del maestro belga, declinaba en cambio, otro registro valeryano, centrado en un helenismo híbrido universal con el fin de hallar un “estilo nacional”. Bustillo encontraba a través de Eupalinos (Valery, 1923) que la herramienta que daría plasticidad, forma y espacialidad a la arquitectura era la luz.

Puede tomarse como una puesta en práctica el atelier de trabajo que construyó en el campo de su familia en la localidad de Plátanos en 1931. Aunque no se trata de una obra en hormigón armado, allí no sólo adhiere de manera literal a la línea recta defendida por Perret en aquel breve diálogo sino también, a los efectos que produce la iluminación diurna, diáfana e indirecta que entra por paños vidriados ubicados por encima de la vista. El esplendor es lo que inunda ese ambiente

“sagrado” que transforma un cobertizo en el remedo de un templo (Liernur, 2001, p. 156). Dicho de otro modo, mientras Perret, ante la inquietud estética de Valéry, respondía por el camino de la técnica, Bustillo interpretaba al poeta a través de la luz, la abstracción y la blancura.



Figura 1. Alejandro Bustillo. Atelier en Plátanos. Interior. 1931. Fondo Alejandro Bustillo, Archivos Di Tella, Universidad Torcuato Di Tella (en adelante: FAB, ADT, UTDI).

La presencia de Valery en la revista *Martín Fierro* y de sus ideas en los círculos culturales en Argentina en general, es ampliamente conocida. Lo que se articula en este caso es el cruce con la figura de Perret. Debe señalarse que era bastante más reconocida que la de Le Corbusier quien había visitado Buenos Aires –y Sudamérica– en 1929 (Liernur, 2012). Perret, quien también pasó por la región más tarde, en 1936, era seguido oficialmente desde la Escuela de Arquitectura de Buenos Aires a través de su principal admirador y promotor, el profesor Karman.

En 1929 Bustillo había terminado las casas para Victoria Ocampo y para el banquero e industrial Carlos Tornquist en la flamante urbanización de Palermo Chico en Buenos Aires. Al mismo tiempo empezaba a tener los primeros encargos estatales. Su relación directa con distintos estamentos del poder político y económico formaba parte de su procedencia familiar.² Ya contaba para entonces con varias casas de campo, *petit-hôtels* y edificios de renta construidos para miembros de la élite agroexportadora e industrial del país. Sumaba a su experiencia una estadía de algunos años en París trabajando junto al arquitecto francés Charles George Raymond desarrollando edificios como inversiones de capital para Tornquist. El empresario en ese entonces era propietario de Tamet (la principal productora de insumos de hierro) y director a la vez de GEOPÉ, la constructora más importante del país, especializada en hormigón armado (Grementieri & Shmidt, 2010). Poco después Bustillo comenzaría a obtener una serie de importantes encomiendas de obras de Estado por adjudicación directa.

El 6 de septiembre de 1930 el general José F. Uriburu interrumpía con un golpe de estado el gobierno de Hipólito Yrigoyen. A poco de asumir la presidencia y renovar toda la burocracia administrativa, en 1931 el pintor Jorge Soto Acebal tuvo a su cargo redactar el nuevo plan de estudios de la Escuela de Bellas Artes. Fue también el impulsor de la gestión ante Uriburu para obtener una nueva sede para el museo que funcionaba de manera deficiente en el reconstruido Pabellón Argentino realizado para la exposición internacional de París de 1889 ubicado en la cota alta de la Plaza San Martín, en el barrio del Retiro en Buenos Aires. Durante su breve gestión logró la cesión del predio y de las instalaciones de la ex-casa de bombas de agua en Recoleta. Fue Soto Acebal quien asignó de manera directa el proyecto de reformas y ampliación para la nueva sede del Museo de Bellas Artes a Alejandro Bustillo. Al mismo tiempo, asumía la dirección del museo el escritor Atilio Chiapori (Chiapori, 1940). Paradójicamente, en enero de 1931 un grupo de intelectuales que residían en París entre los

que se encontraba Silvina Ocampo, hermana de Victoria, habían enviado una carta abierta a Soto Acebal repudiando una nota que pocos meses antes, el director del museo había publicado en la revista *El Hogar* (Chiapori, septiembre 1930) en contra del arte moderno (Ovalle-Child, 2013, p. 234-235).



Figura 2. Alejandro Bustillo. Museo Nacional de Bellas Artes. Pórtico frontal. 1933. FAB, ADT, UTDT.

Junto con el emprendimiento del edificio por parte del Estado se creó también en 1931 la Asociación Amigos del Museo de Bellas Artes cuyo fundador y primer presidente fue Eduardo Jorge Bullrich, integrante del cuerpo editorial de la flamante *Revista Sur* (lanzada en ese mismo año) dirigida por Victoria Ocampo. Estas relaciones explican el protagonismo de Bustillo. Con la designación de José Hortal (Fiorito, 2014, p. 377) como Director General de Arquitectura dependiente del Ministerio de Obras Públicas de la Nación a poco de asumir la presidencia Agustín P. Justo en febrero de 1932, la construcción pudo terminarse a tiempo y fue inaugurada en 1933.

Si se coteja el tratamiento de la luz en los interiores de la casa de Ocampo y en las salas del museo se descubre una disposición espacial que difícilmente Bustillo supere en sus obras posteriores. En los años 30 en particular el problema de la luz era una cuestión sensible. Desde el punto de vista higienista, era clave para optimizar la visión y estimular el bienestar –en los estudiantes, los soldados, los presos o los enfermos–; pero desde el punto de vista simbólico, las acepciones son múltiples. Hay algo en ese espíritu de la llamada luz difusa ligado al esplendor (etimológicamente del latín *splendor*, que brilla, tanto en sentido figurativo como moral). Esa luz difusa que se derrama en la escalera de la casa de Victoria cambia de escala pero no de efecto, en el vestíbulo de entrada del museo. Una luz que ilumina, de la cual preferentemente no se identifica la fuente (el sol, el foco). Ese rasgo junto al despojo austero de ornamento, aunque sin perder la solemnidad fueron valorados por los dirigentes políticos y por los colegas profesionales. El director del museo tituló sus memorias *Luz en el templo*. En ellas describía los “recintos amplios, luminosos, serenos –sin un adorno, sin una moldura que pudiera distraer a los concurrentes– realzados por la severa pureza de sus líneas” y una tonalidad neutra, monocroma (Chiapori, 1940, p. 95). La publicación de los planos y fotografías de la flamante obra –sin textos que los acompañen– en las revistas especializadas celebraban estos rasgos. En el único epígrafe que se incluyó en *Nuestra Arquitectura* se hacía notar que “las modificaciones indispensables han sido realizadas con excelente criterio y medios muy limitados de acuerdo a planos del arquitecto Alejandro Bustillo” (Bustillo, setiembre 1933, p. 41). Lejos de las vanguardias, las apreciaciones se encuadran dentro del corsé de una modernidad conservadora, en términos políticos.



Figura 3. Alejandro Bustillo. Museo Nacional de Bellas Artes. Hall de entrada. 1933. FAB, ADT, UTD.



Figura 4. Alejandro Bustillo. Casa de Victoria Ocampo. Foyer. 1931. FAB, ADT, UTD.



Figura 5. Alejandro Bustillo. Edificio Volta-CHADE. Salón de ventas. 1935. FAB, ADT, UTDT.

También por esos años, en 1931, la empresa de electricidad que constituyó el consorcio Volta-CHADE llamó a un concurso para su sede en la avenida Diagonal Norte, en plena ejecución en Buenos Aires. Resultó ganadora la firma norteamericana Dwight P. Robinson & Cía., que contrató a Bustillo como arquitecto consultor ya que la empresa constructora fue GEOPÉ y la estructura de hierro sería realizada por Tamet, ambas dirigidas por Tornquist. Su tarea igualmente se concentró en el diseño de

la planta general y el local de la planta baja pero no intervino en las oficinas. En este caso, la demanda respecto de la luz cobraba una relevancia distinta. Bustillo articuló aquí un juego doble entre la transparencia literal de las vitrinas —es decir, lo que se ve a través— y la representación de la técnica de la iluminación. Por un lado, ya no se tratará de la luz natural, divina o cósmica, sino de la luz como artificio de la ficción metropolitana.

Bustillo participó en esta obra desde una posición atípica en su carrera, pues no tendría un dominio pleno sobre el proyecto y la ejecución, que quedaron en manos de los ingenieros. De hecho, dejó constancia respecto a las modificaciones ejecutadas sin su aprobación. En el número dedicado a la obra de la *Revista de Arquitectura* (órgano de la Sociedad Central de Arquitectos) se publicó un croquis de la esquina. Una nota aclaratoria explicaba que ese dibujo mostraba que su proyecto fue modificado “con perjuicio de esa parte de la fachada según opinión del arquitecto” (Bustillo, abril 1935, p. 146).

El edificio estaba destinado a albergar dependencias de la compañía distribuidora de energía eléctrica de Buenos Aires que, debido al aumento explosivo del consumo, decidía abrir un salón en la zona céntrica de la ciudad, dedicado a la exposición y venta de los productos –mayormente novedosos– relativos a los artefactos y dispositivos para el uso de la corriente eléctrica. Si bien no se trata de un encargo estatal directo, en el fondo era la compañía que ofrecía uno de los servicios más modernos al Estado. La transparencia acentuada por un brillo literal logrado a través de mármol pulido, vidrio y bronce más que por un esplendor sugerido, domina la representación de la exhibición publicitaria y comercial de los dispositivos para la electricidad. La obra finalizó en 1935.

En febrero de 1936 Manuel Fresco asumió como gobernador de la provincia de Buenos Aires y nombró como Ministro de Obras Públicas al ingeniero agrónomo José María Bustillo, hermano del arquitecto. De inmediato, se iniciaron los proyectos para la reforma de la rambla de Mar del Plata, la alteración de la costa marítima para favorecer la incidencia de los vientos y la construcción del Hotel y Casino provinciales entre otras. De todos modos, su otro hermano, Ezequiel Bustillo, ya en 1934 había sido nombrado presidente de Parques Nacionales, dependiente del Ministerio de Agricultura. A través de estos vínculos el arquitecto desarrolló el Hotel Llao Llao en Bariloche y el complejo de hotel y casino Provinciales, que en ese momento eran unos

de los pocos hospedajes estatales (Pastoriza, 2008, p. 8).

En este último revierte la búsqueda del esplendor. Apartado de aquellas primeras incursiones valeryanas, Bustillo se enfrenta a una contradicción respecto de las bondades del hormigón armado. La estructura es perretiana: columnas, vigas, emparrillados y cáscaras de finísimo espesor en las bóvedas. Sin embargo, en una operación que el maestro belga detestaría, Bustillo le coloca aquella *carrosserie*. Se tratará de una retórica vuelta hacia un interior ampuloso, celebratorio aunque con marcas inequívocas de grandiosidad, centradas en la repetición de cielorrasos casetonados, un motivo que será recurrente en sus obras más monumentales y que aluden decorativamente al interior del Panteón romano. Para Bustillo, la transparencia literal sólo podrá darse en el espectáculo directo de la metrópolis. La misma operación de contención y representación se dará en el contrastante esfuerzo estructural y técnico en el caso del Banco Nación en la Capital Federal iniciado hacia 1938 (Shmidt, 2007).

Es notable que mientras esto sucedía, Auguste Perret (1874-1954) visitó Buenos Aires durante los primeros días de septiembre de 1936, invitado por iniciativa del Centro de Estudiantes de Arquitectura de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Buenos Aires, con el apoyo del Instituto de la Universidad de París en Buenos Aires. Fue recibido por la figura más importante de la escuela, su antiguo compañero de estudios René Karman. En esa oportunidad brindó siete conferencias centradas en el elogio de la técnica del hormigón armado y del clasicismo moderno, entre el 18 de agosto y el 8 de septiembre.³

Durante esos meses se desplegaban en todo el mundo los preparativos para la *Exposition Internationale des Arts et des Techniques appliqués à la vie moderne* a celebrarse en París entre mayo y noviembre de 1937. Bustillo entendió que para una feria mundial de estas características la transparencia literal era fundamental. Con sus dos hermanos en distintos estamentos del gobierno –José María



Hotel
Comedor y Panoir frente mar
15/IV/47

Figura 6. Alejandro Bustillo. Hotel Provincial Mar del Plata. Estructura comedor. 1947. FAB, ADT, UTDT.



Hotel Provincial
Patio de la Sección "B"
31-1-47

Figura 7. Alejandro Bustillo. Hotel Provincial Mar del Plata. Estructura de la cúpula. 1947. FAB, ADT, UTDT.

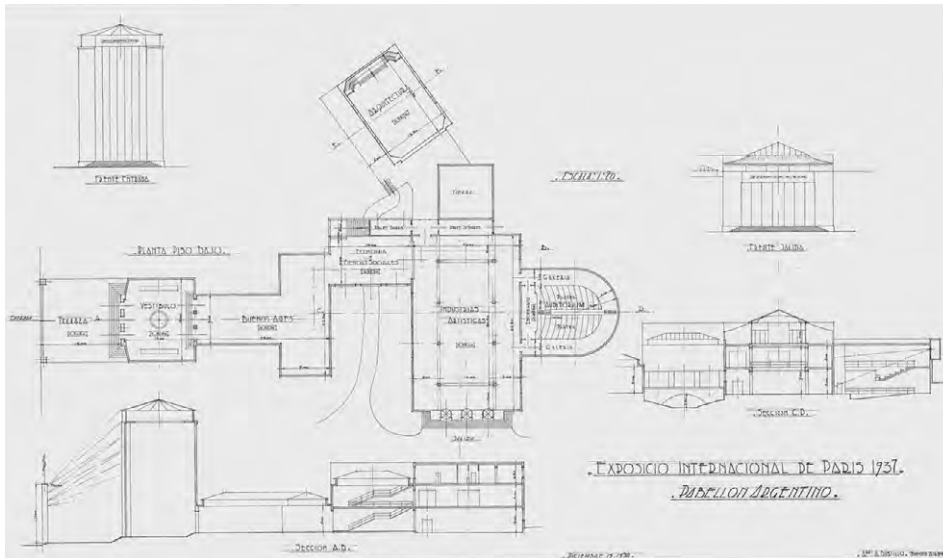


Figura 8. Alejandro Bustillo. Exposición Internacional de París 1937. Pabellón Argentino. 1936. FAB, ADT, UTDT.

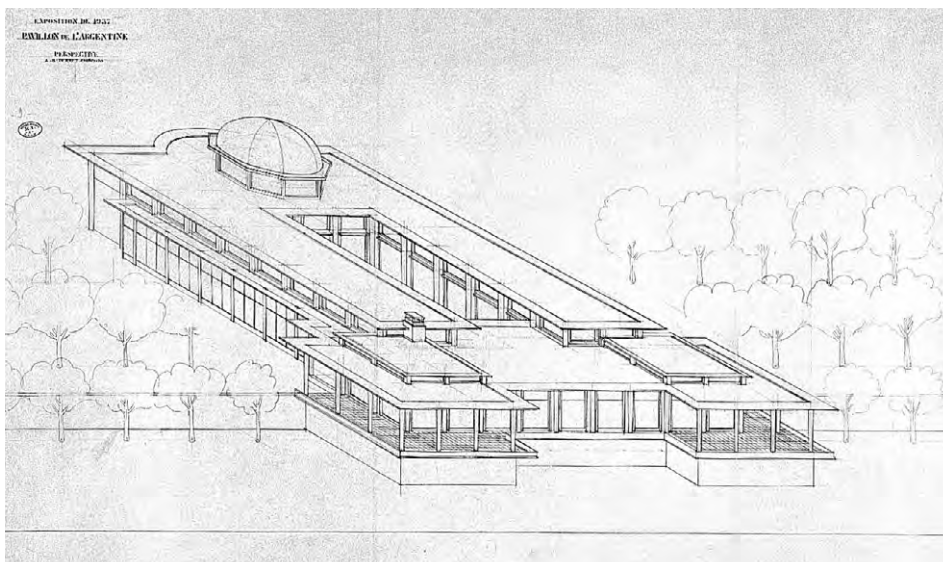


Figura 9. Auguste Perret. Pavillon de l'Argentine à l'Exposition internationale de Paris, 1937. 1936-1937. Dossier: 535 AP 204/1 (doc. CNAM-36-08-0001). Fond Perret, Auguste et Perret frères.

en el provincial y Exequiel como Director de Parques Nacionales— elevó una propuesta de pabellón para representar a la Nación en diciembre de 1936. Su proyecto estaba completamente despojado de ornamentos, de *carrosserie* y, en compensación, desde las formas adquiría cierta carga simbólica por medio de una torre que oficiaba de vestíbulo que se destacaría a través de la iluminación nocturna en su frente.

En tanto Perret, quien probablemente en el marco de su visita haya sido tentado para hacerlo, propuso un proyecto encarado desde la transparencia total inclusive con una cúpula vidriada. En su archivo se conservan los dibujos que dan cuenta de un desarrollo fuertemente horizontal que descuidaba en cierto modo el carácter monumental.⁴

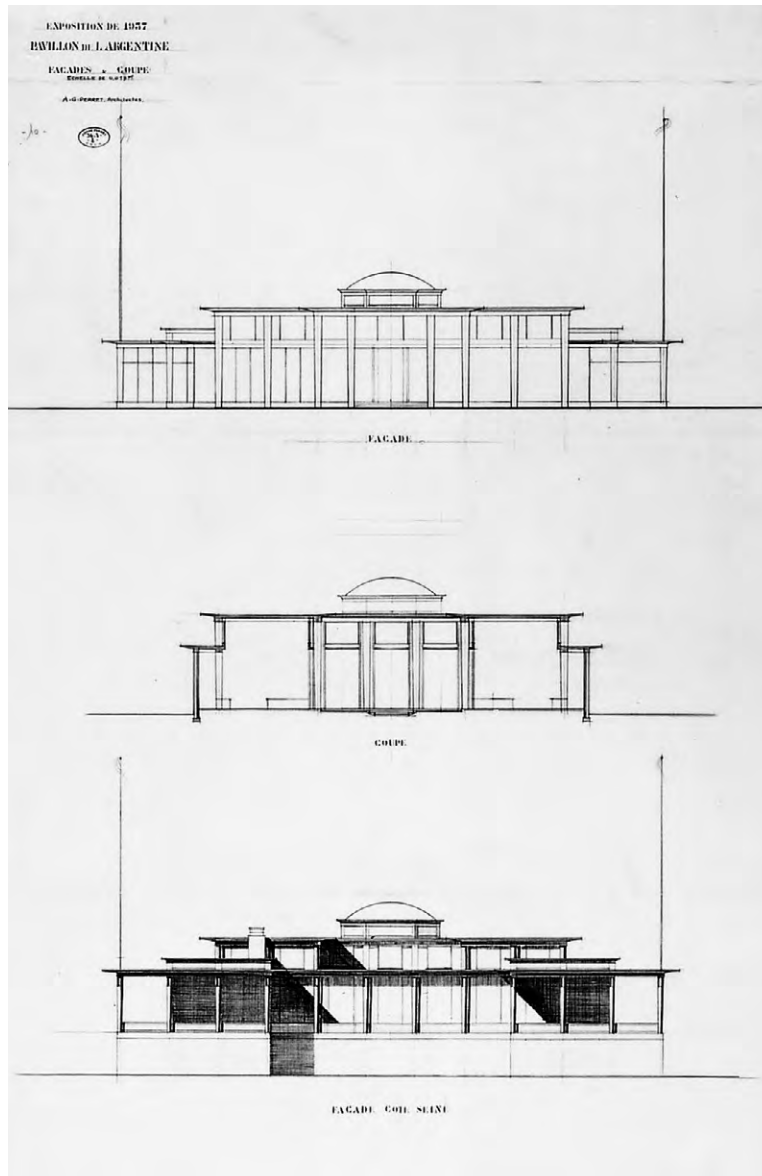


Figura 10. Auguste Perret. Pavillon de l'Argentine à l'Exposition internationale de Paris, 1937, coupe, façades. 1936-1937. Dossier: 535 AP 204/1 (doc. CNAM-36-08-0002). Fond Perret, Auguste et Perret frères.

Ni uno ni otro fueron los que se montaron sino el realizado por el ingeniero estructural Marcelo Martínez de Hoz quien estuvo a cargo anteriormente del cálculo del rascacielos para el Ministerio de Obras Públicas de la Nación proyectado por Hortal entre 1932 y 1934. El proyecto resultó un híbrido con algunos rasgos del presentado por Bustillo. Las fotografías de las maquetas permiten

reconocer la articulación de los distintos salones organizados en torno a un patio ajardinado y los criterios de distribución del programa. El lote en el que se ubicó estaba en un lugar privilegiado en el área de pabellones extranjeros muy cercano al Palais Chaillot aunque, como señalaba el crítico de la revista *La construction moderne* (Favier, noviembre 1937) era de difícil visibilidad.



Figura 11. Marcelo Martínez de Hoz, Pabellón Argentino. Exposición Internacional de París 1937. Maqueta. 1938. CEDIAP-AABE.



Figura 12. Marcelo Martínez de Hoz, Pabellón Argentino. Exposición Internacional de París 1937. Maqueta. 1938. CEDIAP-AABE.

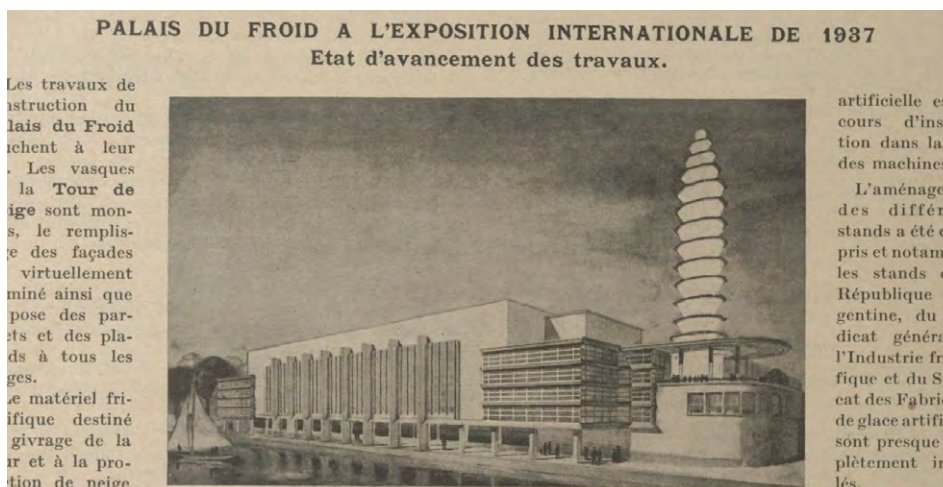


Figura 13. Pavillon du Froid. Revue générale du froid. Avril 1937, 110.



Figura 14. Stand de la République argentine au Palais du froid à l'Exposition internationale de Paris, 1937: perspective sur l'entrée. 1936-1937. (Objet HERAN-E-36-2. Dossier 060 lfa 614. Doc. AR-03-10-13-03). Fonds Hermant, André.

Tres intervenciones más marcaron la presencia de Argentina en la exposición de París. Las dos piezas expuestas por Pablo Curatella Manes –La tierra argentina y Los dos hemisferios– le valieron al escultor la invitación a participar del jurado de escultura. Allí también la Argentina tuvo un lugar destacado por las tecnologías de conservación en frío en el modernísimo *Palais du Froid*.⁵ El proyecto museográfico del sector fue realizado por André Hermant, consultor

técnico y miembro del equipo editorial de *L'Architecture d'aujourd'hui*, quien había diseñado para esta oportunidad el *Pavillon du Caoutchouc*. Los planos que se conservan en su archivo así lo demuestran. Sin embargo, en una carta dirigida a la empresa Maquette Perfecta reclamaba la autoría pues entendía que el arquitecto Armando D'Ans habría copiado sus planos.⁶

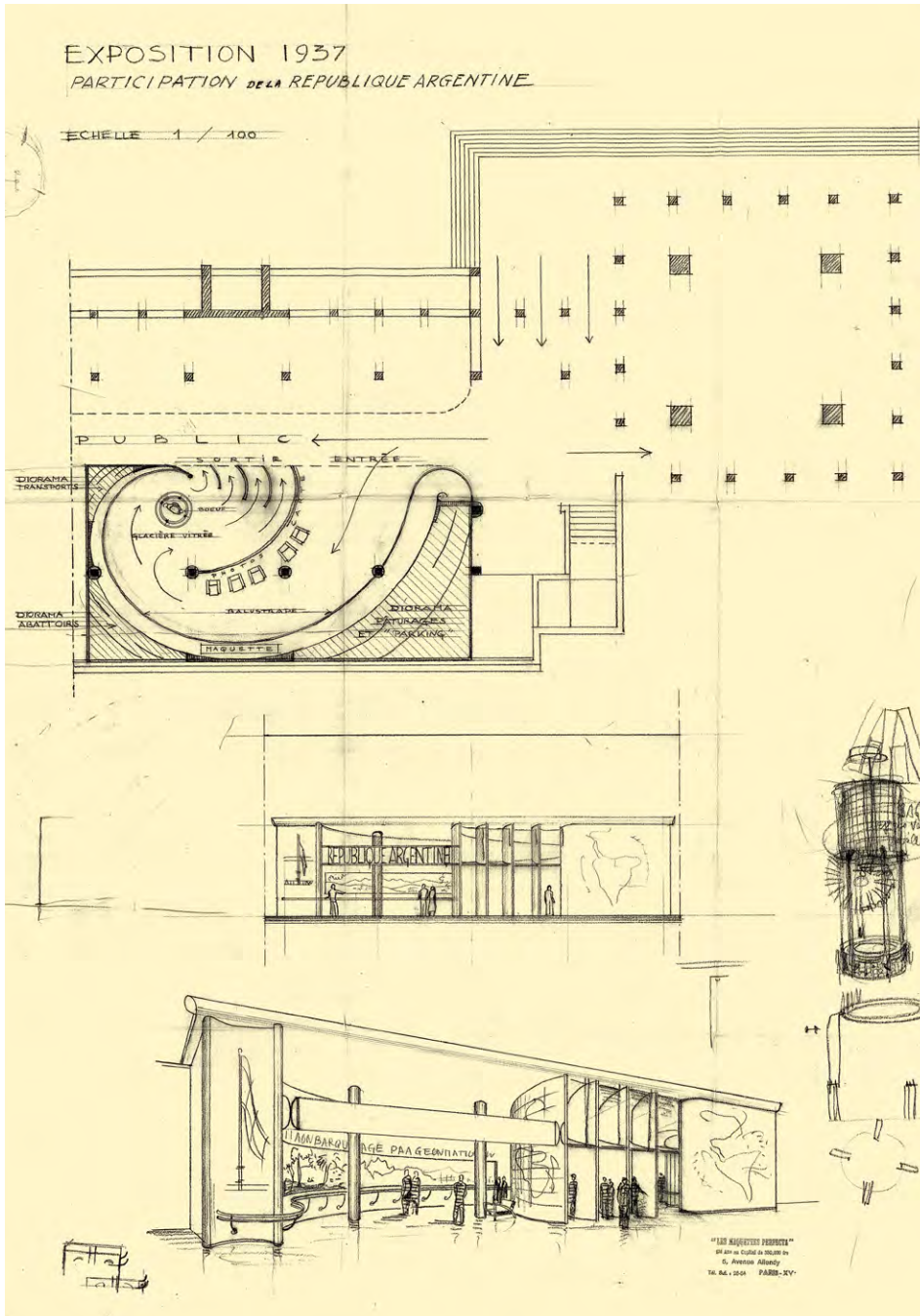


Figura 15. Stand de la République argentine au Palais du froid à l'Exposition internationale de Paris, 1937: croquis, plan, élévation et perspective (éch. 1/100e). Dossier: 060 lfa 614. Fonds Hermant, André.



Figura 16. Armando D'Ans, Restaurant Pampa. Exposición Internacional de París 1937. *Revista de Arquitectura* (mayo, 1938), p. 216.

La atracción mayor, sin embargo, se centró en el Restaurant Pampa preparado dentro de una *peniche* cuyo diseño interior estuvo a cargo de D'Ans. La idea fue del embajador argentino en Francia, Tomás Le Breton (D'Ans, mayo 1938). La barcaza estaba amarrada a orillas del Sena y constituía el final del recorrido demostrativo del proceso de preparación de las carnes expuesto en dioramas en el *Palais du Froid*. El restaurant Pampa contaba con un detalle más bien bizarro. Por idea del embajador Le Breton, se mandó a hacer en Estados Unidos un modelo de un novillo que contenía un altoparlante en

el interior. Con algunos grados de animación –movía la cabeza y la boca imitando el habla– una grabación en varios idiomas explicaba la calidad de los bifes que se servían allí.

Claro que si hay una arquitectura de Estado para el espectáculo de la modernidad más literal y explícita es sin dudas la de los pabellones nacionales en las exposiciones internacionales. De todos modos, Bustillo ya no acudirá ni a la transparencia ni al esplendor en sus obras de Estado posteriores.

Álvarez

En el mismo número de la *Revista de Arquitectura* (mayo, 1938, p. 220) que incluía el Restaurante Pampa, más precisamente a continuación, Mario Roberto Álvarez (1913-2011), recién graduado de arquitecto publicaba en las páginas cedidas al Centro de Estudiantes de Arquitectura, un dibujo que representaba a la facultad en la que él estudió, como La Cenicienta. Álvarez provenía de la clase media, de un hogar alejado

de las familias acomodadas. Desde muy joven comenzó a trabajar en dependencias municipales y paulatinamente fue recibiendo en la década de 1940, una serie de encargos –sin dudas sustancialmente diferentes a los de Bustillo– que le permitieron experimentar con el carácter moderno para un período en el cual el modelo de estado benefactor de fuerte intervencionismo, adquiría luego de la segunda guerra mundial, otros rasgos políticos.



Figura 17. Mario Roberto Álvarez. La Cenicienta. Dibujo. *Revista de Arquitectura* (mayo, 1938), p. 220.

Los primeros edificios construidos durante su labor en la Municipalidad de Avellaneda lo introdujeron rápidamente en los vericuetos de la gestión técnica dentro de las burocracias estatales. Pero una experiencia clave para la construcción de un criterio particular en las arquitecturas cívicas fue el desafío del encargo de los centros de salud para el ministro Ramón Carrillo durante la primera presidencia de Juan D. Perón. En 1948 los requisitos exigidos eran francamente incumplibles para los arquitectos contemporáneos: la normativa determinaba explícitamente el uso de techos de tejas, columnas salomónicas y una arquitectura muraria del tipo del *Mission Style* californiano. Al igual que Amancio Williams –aunque este último tuvo menos suerte ya que no alcanzó a construirlos– (Müller, 2018) Álvarez sorteó esa situación con persuasión política y astucia en el diseño (Shmidt, 2012).

Pero la posibilidad durante el mismo gobierno peronista de conseguir el encargo del Teatro

San Martín fue sin dudas el laboratorio para una arquitectura moderna de Estado que en el caso de Álvarez y Macedonio Oscar Ruiz pasó a ser la búsqueda de un carácter metropolitano, aunque contundente en la impronta urbana y con una notable gracia artística en la disposición de las salas. No se trató de ofrecer un espectáculo urbano esplendoroso sino de la concreción de un programa para el espectáculo contemporáneo. La transparencia en este caso se ensayó de múltiples maneras. Literalmente, entre la calle y el hall a través de un sinfín de puertas vaivén vidriadas, cuya continuidad se afirma con la marquesina que se excede tanto sobre la vereda como en el interior. Por el cuidado en la inserción urbana, el San Martín constituye una pieza que juega con un sutil equilibrio entre la indiferenciación dentro de una sucesión de fachadas y el toque de gracia que brinda el acceso al foyer, a través del recurso del voladizo que irrumpe y llama la atención provocando un cambio de ritmo en la *demarche* anónima de las multitudes.

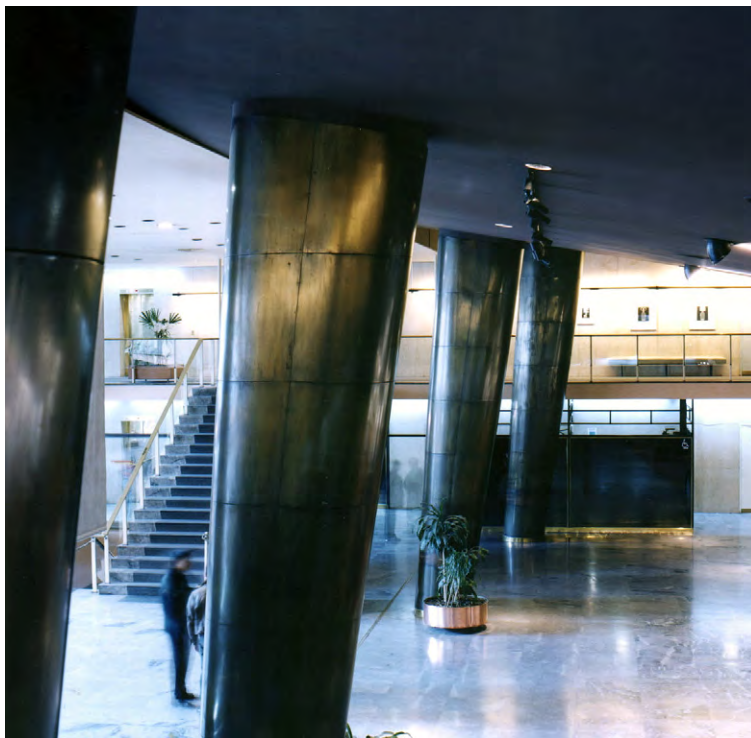


Figura 18. Mario Roberto Álvarez, Oscar Macedonio Ruiz. Teatro San Martín. Hall de entrada. Ca. 2014. Foto Silvio Plotquin.

En el San Martín Álvarez y Ruiz cuidaron con rigor el concepto estructural perretiano logrando despejar la idea de *carrosserie* y jugando con la exhibición de las estructuras de sostén en hormigón armado con la claridad cartesiana con la que se rige la composición, un principio que no abandonará en sus futuras obras. Un manejo que también fue sofisticando para admitir otras formas estructurales en las que cuidaba muy bien que se perciban como autónomas. Es el caso de la exageración de la presencia de la forma de la sala Martín Coronado como un techo negro, pesado, oscuro que crea otra sala teatral virtual en el hall principal.

El teatro en su conjunto fue producto de una alquimia que tuvo que sostener ante diferentes gobiernos. La primera demanda fue durante la breve intendencia del arquitecto Jorge Sabaté (1952-1954) en la Capital Federal en el marco de la segunda presidencia de Juan D. Perón.

El encargo apuntaba hacia la creación de un complejo de teatros masivo que albergara otras dependencias como la radio, oficinas o el museo de arte moderno. La habilidad para convencer al gobierno siguiente, enconadamente contrario en su signo político –a punto tal que consideró demolerlo– le permitió también llegar a la representación de un carácter internacional, descartando la monumentalidad como un rasgo asociado a las arquitecturas de Estado.

Pero poco después de la inauguración la misma fórmula no fue la adecuada para el caso de la Biblioteca Nacional. Las bases del concurso, precisamente pedían volver a las manifestaciones altamente simbólicas y aquellos proyectos que apostaron por la transparencia ocuparon puestos recién a partir del tercer premio obteniendo Álvarez, con la colaboración de Eduardo Santoro, Leonardo Kopiloff y del ingeniero Atilio Gallo el cuarto premio.⁷

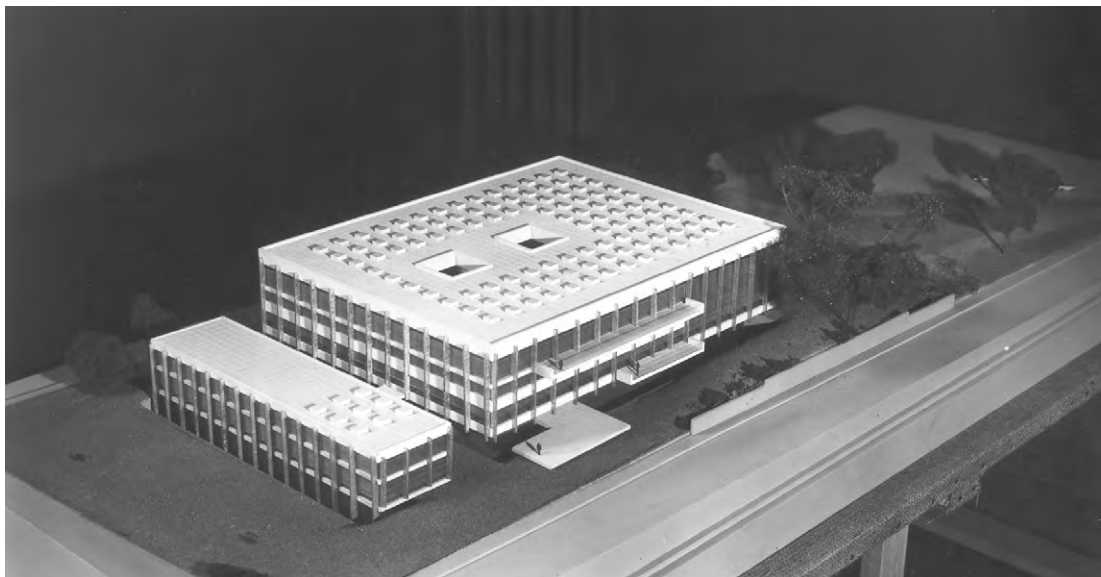


Figura 19. Mario R. Álvarez y Asoc. Proyecto Biblioteca Nacional. 3er premio, 1961. Archivo MRA+A.

Sin embargo, en esos mismos años Álvarez fue contratado para la realización del paisaje y las cabeceras de una obra emblemática del desarrollismo y la intervención del estado moderno: el Túnel Subfluvial Santa Fe-Paraná, una obra que desafió al poder central ya que fue emprendida por los gobiernos provinciales (Müller & Costa, 2017). La realización

estuvo a cargo de varias empresas privadas: Hochtief A.G (Essen-Alemania), Vianini SPA (Roma-Italia), Sailav S.A (Buenos Aires, Argentina). Esta última a cargo de los planos y la documentación. El proyecto paisajístico además del programa de peajes y ventilaciones fue encargado a la oficina de Álvarez en 1965.



Figura 20. Mario Roberto Álvarez. Equipamiento paisajístico. (1965). 2010. Foto Luis Müller.



Figura 21. Mario Roberto Álvarez. Equipamiento paisajístico. (1965). 1970. Archivo MRA+A.

Allí tuvo muy claro el sentido del paisaje y de la marca en el territorio que debía tener una infraestructura de grandes dimensiones. En la propuesta, atípica respecto de la producción del estudio, desarrolló un diseño cuidado en términos de eficiencia técnica y también simbólica. El proyecto está más ligado a un juego onírico de *optical art*. La curva con la pendiente descendiente tiene un diseño de radios coordinados entre los requerimientos de Vialidad Nacional respecto del peralte y el control de las velocidades. Pero la cadencia del trayecto, durante el cual el cielo se mantiene en el horizonte permite dosificar paulatinamente con el dimensionamiento preciso de los quebrasoles, el paso de la luminosidad diurna plena a la iluminación artificial del interior del túnel. Ese recorrido cuenta en ambos inicios –entrada o salida según la dirección hacia la cual el automóvil se dirija– con las esculturas espaciales y transparentes de las torres de ventilación que dejan de entenderse mecánicamente para convertirse en un motivo singular, icónico y universal.

Por sobre un despliegue infernal de tecnología inédita, estas piezas artísticas representan casi una performance de *land art* para ser vistas a la distancia y en movimiento. Al respecto, decía Álvarez en la memoria:

Los tres elementos esenciales de ésta composición arquitectónica a saber: chimenea de toma de aire, chimenea de expulsión de aire y el edificio anexo están vinculados entre ellos por una baja galería, que a manera de cinta los interrelaciona espacialmente.

Otra de las características perseguidas por el proyecto es lograr que la percepción del conjunto de ventilación se realice durante las 24 horas. Es decir, una arquitectura que a distancia se adapte tanto de día como de noche, usando durante ésta última de la iluminación artificial enfatizando determinadas líneas de fuerza de la composición. Dichas líneas de fuerza son: la altura de la torre de aspiración, destinada tanto de día como de noche por la asistencia de una de sus paramentos con

cerramiento acrílico de color; el borde de la galería de unión de los elementos y el muro perimetral del edificio anexo tratado como banda horizontal revestida con mayólica color turquesa sobre el que juega durante el día la sombra de la gran cenefa y durante la noche la iluminación que parte tras ella. (Álvarez, s.f)

De las transparencias literales, artísticas y simbólicas,⁸ Álvarez aún ensayará una serie combinaciones que afinan su percepción metropolitana. Sin embargo, el edificio para la sede administrativa de SOMISA en la Capital Federal será un caso particular. La empresa productora de acero, de capitales mixtos privados y estatales, fue creada en 1947 y su planta recién inaugurada en 1960 bajo el gobierno de Arturo Frondizi. En 1966 se llamó a un concurso para la construcción de las oficinas que ganó el estudio de Álvarez. Pero aquí su concepción perretiana lo llevó a mantener un diseño estructural de gran exhibicionismo pero proyectado como si fuera de hormigón armado, desaprovechando las capacidades del acero.

En el reverso del tipo de las últimas arquitecturas de Estado realizadas por Bustillo, como el desproporcionado Banco Nación, una de las piezas que tal vez resume los valores modernos metropolitanos de una obra de gran impacto urbano es el Puente sobre las vías del Ferrocarril San Martín. La traza del Arroyo Maldonado entubado por debajo de la avenida Juan B. Justo determina su forma. El enclave dio lugar a una propuesta de gran despliegue plástico, entendiendo el modelado del hormigón armado en términos perretianos, pero no estilísticos, sino conceptuales. Las terminaciones del material visto colado *in situ* se articula en este caso con componentes premoldeados. El cuidado de la curva parabólica continua fue especialmente atendido en una pieza que se proponía introducir una marca contundente y escultórica encuadrando la visual de un parque que pasaría por debajo. Los apoyos combinaban con sus formas la contención de la pendiente con criterios técnicos y a la vez estéticos.

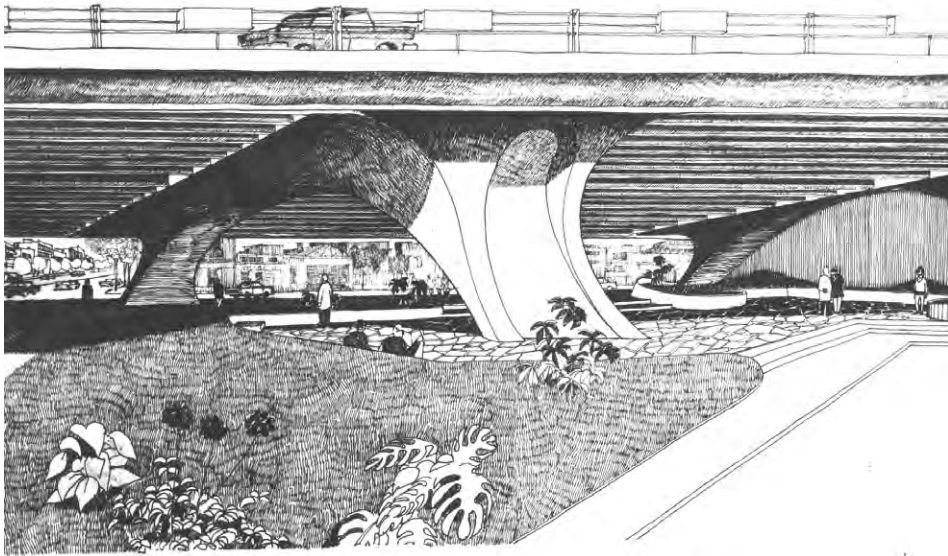


Figura 23. Puente sobre Avenida Juan B. Justo. Buenos Aires. 1966. Archivo MRA+A



Figura 24. Puente sobre Avenida Juan B. Justo. Buenos Aires. 1966. Archivo MRA+A

Transparencia. Esplendor. Espectáculo metropolitano

¿Transparencia o esplendor? Pueden ser valores urbanos, arquitectónicos y espaciales a ser considerados a la hora de señalar aquellas piezas que configuran la ciudad moderna en sus múltiples, variadas pero claras manifestaciones metropolitanas. Lo que se propuso hacer notar es la fundamental incidencia del Estado, es decir de la incidencia de las tensiones entre las demandas de los políticos, heterogéneas y cambiantes, a lo largo de los gobiernos y la pericia que los técnicos manejan en el afán de interpretar esa relación. Las ideas de Perret pesaron en la tradición de los arquitectos modernos tanto en los más extremos como Bustillo, que continuaron buscando hasta el final la creación de un estilo nacional (llegando a idear el “orden argentino” propuesto en el pórtico del Museo de Bellas Artes, basado en el palo borracho), como de los más convencidos hacedores de ciudad-metrópolis como Álvarez, que llegó a consolidar la “cuadra Álvarez”⁹ (una serie de edificios que fue construyendo en lotes adyacentes sin solución de continuidad). La búsqueda de una claridad técnica como garantía de contemporaneidad, la representación directa de la “verdad de los materiales” que profesó el arquitecto de la reconstrucción de posguerra de Marsella fue un valor intrínseco de las arquitecturas de Estado en una vasta producción a la largo del siglo veinte en la Argentina que se disolverá en los años setenta, luego de la declaración de la crisis del petróleo en 1973.

A partir del gobierno de Frondizi, la cultura de los concursos dio lugar a una valoración máxima de las arquitecturas del espectáculo, obras únicas significativas y validadas por premios. Guy Debord (1967) definía el espectáculo como el capital acumulado al punto donde se convierte en imagen. Según Hal Foster (2002), el problema radica en el desplazamiento de esta ecuación, es decir, cuando la imagen acumulada se convierte en capital. Según el crítico norteamericano, esto sucede a partir del posmodernismo, de Frank Gehry y el efecto Bilbao. Pero, podría decirse

que esa ecuación invertida podría considerarse desde mucho tiempo antes. Se ha hecho notar una serie de arquitecturas de autor, requeridas en este caso por el estado argentino, en sus mayores instancias de representación y con la inevitable tentación de separarse de la indiferenciación extendida en el tejido. Este conjunto de obras puesto a la par de la gran cantidad de arquitecturas de estado sin firma, surgidas de las oficinas técnicas contrasta aún más por el afán de singularidad más allá inclusive de los esfuerzos por congeniar tal contraste por parte de Álvarez, por ejemplo. Es que la utopía de la representación del Estado ya no como vanguardia sino como representante del espectáculo de la modernidad, ya sea con transparencias o esplendores, se estrellará poco después con la metropolización degradada en los bordes de la pauperización informal. Para ese entonces el Estado se retiró definitivamente.

Notas

¹ Traducción propia. El texto original en inglés: “... P.V. Since concrete is above all a paste, why don't you more often use the curve in your works?” A.P. “Yes, concrete is a paste, but we shape it in molds and these molds are usually of wood, from whence comes this repetition of the straight line which brings us close to ancient architecture, since it imitated wood and we, we use wood, which is the most legitimate. The curved forms of wood would be costly, which would become a piece of work (carrosserie), and isn't it the economical use of the material which determines STYLE?”.

² Su madre, María Luisa Madero Ramos Mejía era la hermana de Eduardo Madero, el artífice del puerto de Buenos Aires durante la década de 1880. Su padre, José María Bustillo era un abogado proveniente de familia militar cercano al presidente Julio A. Roca.

³ Las conferencias de Perret en Buenos Aires fueron publicadas en sucesivos números de la Revista de Arquitectura entre septiembre de 1936 y marzo de 1937.

⁴ Fonds Perret, Auguste et Perret frères. 535 AP. Inventaire complet, réalisé par Rosine Cohu,

Sonia Gaubert, Réjean Legault, Simon Texier, Martine Fayet, Frédéric Chèvre, 1992-1999; Hubert Lempereur, Bénédicte Chaljub et Marcel-Carlos Maudire, 1999-2000 sous la direction de Gilles Ragot, David Peyceré, Sonia Gaubert. Mis à jour le: 2004-05-01. Lieu de conservation du fonds: Centre d'archives de l'IFA.

⁵ "Palais du froid à l'Exposition International de 1937. État d'avancement des travaux". *Revue générale du froid*. Avril 1937, 110.

⁶ "Hermant affirme dans une lettre adressée aux Maquettes Perfecta que son projet a été copié par l'architecte argentin. Les plans d'Hermant (60 IFA 614) sont datés de mars à juin 1936; il est probablement l'auteur du projet puisque les documents de d'Ans sont datés de juin. Fonds Hermant, André (1908-1978). 060 lfa". Centre d'archives de l'IFA. HERAN-E-36-2. Exposition internationale de Paris, 1937: stand de la République argentine au Palais du froid. 1936-1937.

⁷ Ver la nómina de los principales premios en *Boletín SCA* (enero, 1963) (48), 7-17.

⁸ Un debate contemporáneo tuvo lugar desde mediados de los años 50 a partir de las críticas al ampliamente difundido texto de Sigfried Gideon, *Space, Time, Architecture*, publicado en 1941. Las críticas estaban lideradas por Colin Rowe y Robert Slutzky quienes publicaron una serie de artículos *Perspecta* de Yale University entre 1954 y 1963. El más significativo fue Rowe, C. & Slutzky, R. (1963).

⁹ Se trata de una serie de edificios de oficinas que se extienden frente a la avenida Leandro N. Alem al 900 entre las calles Marcelo T. de Alvear y Paraguay en el centro de Buenos Aires. El proceso de construcción se desarrolló entre 1975 y 1986.

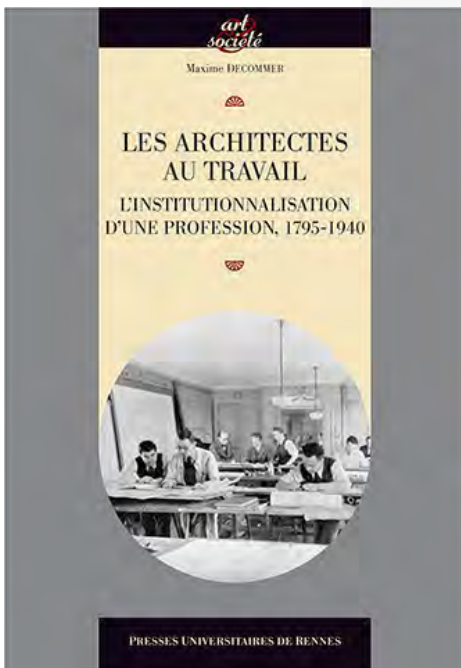
Referencias

- Álvarez, M. R. (s.f). Túnel Subfluvial Santa Fe-Paraná. Memoria descriptiva. Archivo Mario Roberto.
- Bustillo, A. (septiembre, 1933). Museo Nacional de Bellas Artes. *Nuestra Arquitectura*, 50, 41-46.
- Bustillo, A. (abril, 1935). Edificio Volta. *Revista de Arquitectura*, 172, 145-161.
- Chiapori, A. (septiembre, 1930). El momento actual de la pintura. *El Hogar*, 1092, 7, 22, 68. Recuperado de <https://icaadocs.mfah.org/icaadocs/ELARCHIVO/RegistroCompleto/tabid/99/doc/733960/language/es-MX/Default.aspx>
- Chiapori, A. (1940). *Luz en el templo*. Buenos Aires: Ministerio de Justicia e Instrucción Pública.
- D'Ans, A. (mayo, 1938). Argentina en la Exposición de Paris 1937. *Revista de Arquitectura*, 209, 216-219.
- Favier, J. (noviembre, 1937). Exposition Internationale Paris 1937. Le pavillon de l'Argentine. Par M. Marcelo Martinez de Hoz, Architecte. Collaborateur français: M. Danis. *La Construction Moderne* (53) 5, 102-104.
- Fiorito, M. I. "Anexo I. Tabla 2. Listado de presidentes y funcionarios." En *Diseño integral como política estatal: arquitecturas para la enseñanza media en el Estado argentino (1934-1944)*. Tesis del Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos. Santiago de Chile, Universidad Católica de Chile.
- Grementieri, F. & Shmidt, C. (2010). *Alemania y Argentina. La cultura moderna de la construcción*. Buenos Aires: Ediciones Larivière.
- Liernur, J. F. (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Buenos Aires: Fondo Nacional de las Artes.
- Liernur, J. F. & Pschepiurca, P. (2012). *La red austral. Obras y proyectos de Le Corbusier y sus discípulos en la Argentina. (1924-1965)*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- Müller, L. (2018). Instrucciones para armar un hospital. *Registros. Revista de Investigación Histórica*, 14(1), 4-27. Recuperado a partir de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/223>
- Müller, L. & Costa, C. (2017). Vencer al río. Técnica, política e integración territorial en el caso del Túnel Subfluvial Hernandarias. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia y Centros de Estudios Históricos de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional de Mar del Plata. Recuperado de url: <https://interescuelasmardelplata.files.wordpress.com/2017/09/76-muller.pdf>
- Ovalle-Child, A. (2013). *Objetos de deseo en los cuentos de Silvina Ocampo*. Dissertation. Boston University. Recuperado de https://open.bu.edu/bitstream/handle/2144/14098/OvalleChild_bu_0017E_10093.pdf?sequence=1
- Pastoriza, E. (2008). El turismo social en la Argentina durante el primer peronismo. Mar del Plata, la conquista de las vacaciones y los nuevos rituales obreros, 1943-1955. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Debates*. Recuperado de: <http://nuevomundo.revues.org/index36472.html>
- Perret, A. (1936, septiembre) ¿Qué es Arquitectura? 1a Disertación del Ciclo de Conferencias en al Aula Magna de la Facultad de C.E.F. y Naturales. Agosto 18 de 1936. *Revista de Arquitectura*, 189, 425-429.
- Shmidt, C. (2007). Alejandro Bustillo. Un modernista contrariado. En M. Levisman, *Alejandro Bustillo. Un proyecto de arquitectura nacional, Archivos de Arquitectura Contemporánea* (pp. 447-470). Buenos Aires: Arca.

Shmidt, C. (julio, 2012). "...mucho costó que la arquitectura oficial fuera moderna...". En torno a las obras del Estado nacional en Argentina (1947-1955). *Block*, 9, 60-69.

Valéry, P. (1923). *Eupalinos ou l'architecte précédé de l'Âme et la Danse*. Paris: Éditions de la nouvelle revue française.

Rowe, C. & Slutzky, R. (1963). Transparency: Literal and Phenomenal. *Perspecta*, 8.



Reseña de

Maxime Decommer (2017).
Les architectes au travail.
L'institutionnalisation d'une profession,
1795-1940. Rennes, Presses
Universitaires de Rennes, 402 pp.

En Francia, los estudios sobre la historia de la institucionalización de la arquitectura como profesión, han surgido progresivamente en el panorama de la investigación especialmente después de la aparición en 1992 de los tres tomos de *Architecture, une anthologie (La culture architecturale; Les architectes et le projet; La commande en architecture)* publicados por Pierre Mardaga Éditeur y dirigidos por el arquitecto e historiador de la arquitectura Jean-Pierre Epron. Sin embargo, la historiografía existente no ha abordado en toda su complejidad la historia de dicha institucionalización durante los siglos XIX y XX, la cual comprende no sólo la historia de los debates y de los combates profesionales que se dieron para ello, sino además aquella historia que se ocupa e interroga la misión del arquitecto en diferentes épocas, y el conjunto de sus prácticas profesionales, sus modalidades de ejercicio y las formas de organización adoptadas para ello.

El libro que nos ofrece el arquitecto Maxime Decommer (actualmente docente e investigador en la ENSA Paris-Malaquais), originado en su tesis doctoral, *Les architectes au travail: les conditions d'apparition, d'évolution et d'uniformisation des lieux et des structures d'activités des architectes, 1795-1940*, hace parte de una serie de trabajos recientemente publicados por Presses Universitaires de Rennes (entre ellos: *L'enseignement des arts au XIX^e siècle. La réforme de l'École des Beaux-Arts de 1863 et la fin du modèle académique*, de Alain Bonnet, 2006, 372 p. ; *L'enseignement*

Andrés Avila Gómez

Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Investigador asociado, Centre de recherche en Histoire culturelle et sociale des arts – HiCSA, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Arquitecto, Universidad de Los Andes, Bogotá (Colombia). Magíster en Urbanismo, Universidad Nacional de Colombia, Bogotá (Colombia). Magíster en Ville, architecture, patrimoine, Université Paris 7 Diderot. Doctorando en Histoire de l'Art, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (École doctorale 441), Paris (Francia).

andresavigom@gmail.com

à l'Académie Royale d'Architecture, de Hélène Rousteau-Chambon, 2016, 344 p.) que enriquecen el horizonte de investigaciones surgidas gracias al renovado interés por el estudio de la historia de la enseñanza de la arquitectura y de la institucionalización de la disciplina en Francia. Justamente en este contexto sobresale actualmente el proyecto "Histoire de l'enseignement de l'architecture au XX^e siècle" – HEnSA20, financiado por el Ministère de la Culture et de la Communication, y que se desarrolla desde 2016 y hasta 2020.

Tomando como límites cronológicos el periodo inmediatamente posterior a la Revolución Francesa (cuando desaparece la Académie Royale d'Architecture) y el año de 1940 (cuando se promulga la Ley del 31 de diciembre de 1940 reglamentando el título y la profesión de arquitecto, reforzado con el Decreto del 4 de septiembre de 1941 que establecía el Código de obligaciones profesionales), las preguntas a las cuales Decommer busca repuestas a través del análisis de la prensa profesional y de un vasto corpus de documentos originales que reposan en archivos públicos y privados, son muy concretas: ¿de qué manera han cohabitado en la historia de la profesión, las formas de ejercicio liberal, asociada, y asalariada?, ¿cuáles han sido las formas de distribución del trabajo que estas han implicado?, ¿a qué tipos de estatus al interior de la organización profesional han estado asociadas estas formas de ejercicio de la profesión?, ¿qué tipo de relaciones se establecieron entre tales modalidades y la configuración de los espacios físicos (denominados en ocasiones *agence*, *cabinet*, o *atelier*) en los cuales los arquitectos realizaban su trabajo?

El libro se estructura en tres partes organizadas de acuerdo a una lógica que no sigue un orden cronológico, sino que obedece a una categorización de los principales actores que determinaron las formas concretas del ejercicio profesional y la definición de las reglas de dicha actividad: la primera parte examina el rol del Estado y de sus instituciones; la segunda parte examina lo ocurrido en el seno de los servicios públicos de arquitectura a nivel local; y la tercera parte examina lo relacionado con

la práctica liberal de la profesión, promovida a partir de 1895 con la adopción del *Code des devoirs professionnels de l'architecte* – también conocido como *Code Guadet*-. El autor analiza el rol jugado por instituciones del Estado como el departamento de Bâtiments Civils (órgano administrativo creado en 1795) o el departamento de Édifices Diocésains (creado en 1884), como también el rol de asociaciones profesionales como la Société Centrale des Architectes Français - SC (creada en 1840) o la Société des Architectes Diplômés par le Gouvernement - SADG (creada en 1890), y por supuesto, el modus operandi de arquitectos independientes y de agencias de arquitectura que oficiaron la actividad especialmente durante la primera mitad del siglo XX.

Decommer reconstruye y pone en evidencia conexiones y rupturas que caracterizaron la evolución de la profesión en el medio francés: una evolución marcada por las tensiones políticas, sociales y económicas, e inmersa en vicisitudes de origen externo e interno al propio medio profesional, que dificultaron durante largo tiempo la obtención de una autonomía largamente deseada, y que sin embargo sería prontamente cuestionada en los años posteriores a la Segunda Guerra, época en la cual se convirtió en objeto de debates y polémicas que incidieron de alguna manera en la disolución de la sección de Arquitectura de la École des Beaux-Arts tras los sucesos de Mayo de 1968.

Un centenar de ilustraciones acompañan el texto de Decommer, entre las cuales sobresalen las numerosas fotografías de arquitectos en sus oficinas y ateliers (Charles Garnier, Jean-Louis Pascal, Victor Laloux, Henri-Paul Nénot, Le Corbusier, entre otros), así como planos y fotografías de dichos espacios de trabajo (aquellos de Michel Roux-Spitz, de Jean-Charles Moreux, de Roger Hummel, de los hermanos Perret, entre otros) publicados en revistas especializadas como *L'Architecture d'Aujourd'hui* o *La Construction Moderne*.