

LOS EDIFICIOS DEL AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO EN LA PLATA Y PUNTA LARA. CARACTERÍSTICAS Y VALORACIÓN PATRIMONIAL.

Constanza Eliggi

Resumen

El patrimonio arquitectónico del siglo XX es un tema de estudio reciente en la Argentina, en especial el referido a creaciones producidas por el Estado. Dicha producción edilicia se caracteriza por el volumen de construcción realizado, por la variedad de programas y por las expresiones arquitectónicas utilizadas. Sin embargo, el reconocimiento de esta vasta obra, sobre todo en términos de patrimonio, es relativamente reciente, ya que desde hace pocos años algunos edificios y conjuntos edilicios son objeto de protección en los ámbitos nacional y provincial. En el período comprendido entre 1930 y 1960 se destaca el programa del Plan ACA -YPF, desarrollado en todo el país de acuerdo con los principios de arquitectura racionalista. En tal marco, dentro de los objetivos de este trabajo se propone analizar el caso particular de dos edificios pertenecientes a este plan nacional ubicados en la región del Gran La Plata. El edificio situado en La Plata presenta características que responden a una tipología urbana, en tanto que el otro edificio se sitúa en la localidad balnearia de Punta Lara, aledaña a dicha ciudad. Las hipótesis que dan pie a la formulación de este trabajo se basan en que durante el siglo XX, y en particular en los períodos citados, se han construido edificios y conjuntos de alto interés desde el punto de vista del diseño, la técnica y la estética, y que esos bienes no han sido valorados aun en toda su significación cultural.

Palabras clave: Patrimonio - Arquitectura Racionalista - Arquitectura Estatal - ACA-YPF -Identidad- La Plata -Punta Lara

INTRODUCCIÓN

La arquitectura producida en el siglo XX se caracteriza por su heterogeneidad y su extensión. En Argentina, la obra producida por las esferas oficiales del período 1930-60 no ha sido aún estudiada en su totalidad con respecto a la identificación patrimonial o bien desde el campo de la literatura específica. En dichos vacíos, podemos detectar, en la Provincia de Buenos Aires, los gobiernos de Manuel Fresco (1936-40), y Domingo Mercante (1946-52).

El objetivo de este artículo es analizar dos casos de arquitectura racionalista en la Región del Gran La Plata (La Plata, Berisso y Ensenada) como ejemplos de arquitectura generada por el Estado. Los edificios son parte de la extensa obra del "Plan ACA - YPF" (Automóvil Club Argentino y Yacimientos Petrolíferos Fiscales, respectivamente). Dicho trabajo fue proyectado y realizado a fines de los años treinta y principios de los cuarenta por el Ingeniero y Arquitecto Antonio C. Vilar; fueron 180 estaciones de servicios distribuidas en las principales rutas y ciudades del país y la sede central del Automóvil Club Argentino en la ciudad de Buenos Aires. El plan nacional respondió de manera eficiente y racional; esta visión moderna contribuyó al desarrollo turístico nacional y al conocimiento del país. Si bien la obra de Vilar ha sido caso de estudio de distintos especialistas a lo largo del siglo XX y tema de varias publicaciones, este trabajo intenta buscar una visión desde

el punto de vista patrimonial, ya que algunos bienes se encuentran en un deteriorado estado de conservación como también numerosos edificios se hallan sin uso o han sufrido notables alteraciones que no respetan su tipología original.

Dichas obras representan las ideas y preocupaciones del momento que generaron un valioso aporte para comunicar puntos distantes en el extenso territorio argentino. Tales ideas, como incentivar el turismo y fomentar, a través del automóvil, el conocimiento del país, fueron parte de un plan estatal de escala nacional, formado por YPF, uno de los pilares del proceso de industrialización, y el ACA, con la red de estaciones de servicio ubicadas estratégicamente en las principales rutas del país. El plan no podría haberse llevado a cabo sin la intervención de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) perteneciente al Ministerio de Obras Públicas (MOP) que, entre 1932 y 1943, realizó la red nacional de caminos que "marcó un momento culminante y un punto de inflexión en la injerencia de la ingeniería como campo específico y profesional en la estructura estatal de las obras públicas". (Ballent, 2008: 827)

A continuación se presenta, en primer lugar, el contexto social, económico, político y cultural del período donde se estudiará la obra pública realizada por el estado; luego, se detalla el programa de edificios de estaciones de servicio en todo el país; se-

guidamente, se aborda los casos de los edificios de La Plata y Punta Lara donde se estudian las características formales y estilísticas, el volumen de la obra realizada y las soluciones técnico constructivas de los mismos.; y por último, se exponen los argumentos de valoración patrimonial y las conclusiones del trabajo.

CONTEXTO HISTÓRICO Y ARQUITECTÓNICO

Para comprender el marco en que se desarrolló el programa de construcción de edificios pertenecientes al Plan ACA-YPF es necesario introducir sintéticamente el contexto social, económico, político y cultural en Argentina. Desde el punto de vista político y social, este periodo se caracterizó por la definición de década infame, como en general se la conoce, la que comienza con el quiebre del equilibrio democrático, en septiembre de 1930, por el golpe militar de Uriburu, "tanto el gobierno de Uriburu (1930-32) como el de su sucesor, Justo (1932-38), retrotraerían al país a la situación anterior a la Ley Sáenz Peña, implantándose el fraude y el voto cantado y volviéndose a entronizar a la oligarquía como clase social dominante". (De Larrañaga: 50)

La crisis económica mundial de la década de 1930 constituye un momento significativo que dejaría huellas, dado que tuvo un efecto en la economía argentina, marcado por el descenso de las exportaciones y los precios agrarios internacionales, lo que obligó a disminuir la adquisición en el exterior de manufacturas y de insumos, obviamente encarecidos. Es por ello que en 1935 comenzó un fuerte y sostenido proceso de industrialización que generó, a su vez, un cambio social y territorial: se produjeron importantes migraciones del campo a la ciudad, acrecentadas hacia 1948, sobre todo en las grandes ciudades y periferia de las mismas.

El desarrollo industrial estuvo sostenido por varios factores: la explotación del petróleo a cargo de YPF, la red de caminos que desarrolló la Dirección Nacional de Vialidad, (perteneciente al Ministerio de Obras Públicas y creada en 1932) y los clubes sociales como el Touring Club Argentino y El Automóvil Club Argentino, que promovieron, sobre todo este último, el deporte automovilístico, las actividades turísticas y el abastecimiento de combustible a lo largo y ancho del país. El tendido de caminos se desarrolló en paralelo a las vías del ferrocarril del siglo XIX, lo que reforzó la idea de constituir un país moderno e integrado. La red vial también fue promovida en función de incentivar, por parte del Estado, el uso del automóvil.

El panorama político social, se caracterizó por contradicciones visibles: por un lado el cercenamiento de derechos políticos y la crisis económica, por el otro en el plano cultural, se evidenciaron expresiones artísticas ricas tanto en los ámbitos de elite como en la cultura popular.

siones artísticas ricas tanto en los ámbitos de elite como en la cultura popular.

ARQUITECTURA MODERNA EN ARGENTINA

Varios autores sostienen que la modernidad en la Argentina se venía dando desde años anteriores a la década del 30, con las manifestaciones de Art Deco como también con figuras como la de Alejandro Virasoro (1892-1973) como uno de los precursores de la etapa moderna. Así también podemos citar, sintéticamente, que los pioneros modernos en la Argentina más destacados fueron Prebisch, quien sobresalió como un gran predicador del racionalismo, Antonio Vilar, Wladimiro Acosta, por su preocupación por la relación de la vivienda y el clima, el asoleamiento, y la relación de la arquitectura y su entorno inmediato, como también Amancio Williams, con sus ideas "de interpretar el espíritu de la época y los recursos con que ella cuenta" y "optimizar el uso del aire, la luz y la visualidad del espacio".

Uno de los verdaderos canales que introdujeron las formas modernas han sido las revistas de arquitectura. La aparición de las publicaciones nacionales de Revista de Arquitectura (Sociedad Central de Arquitectos, inaugurada en 1915), y Nuestra Arquitectura (primera edición en 1929), junto con las revistas Internacionales Art et decoration y sobre todo Moderne Bauformen o Architectural Forum, marcarán a los arquitectos locales en sus construcciones y proyectos. Como veremos en la obra de Vilar, sus influencias provenientes de la arquitectura alemana (los 14 cuadernos de Bauhaus y libros como "Wohnraume der Gegenwart" circulaban en Argentina) van a dejar una fuerte preponderancia en sus primeros trabajos. Algunas de sus características se darán en el plano de lo formal: la utilización de planos lisos, líneas puras, y volúmenes blancos y despojados, luego su arquitectura tendrá una mayor sensibilidad hacia los materiales locales, también por la realidad económica que transitaba el país, donde el hormigón armado, comienza a ser imposible de utilizar por el encarecimiento del hierro durante la segunda guerra mundial. Sumado a las publicaciones, un canal de referencia y de gran relevancia fue la visita en 1929, del arquitecto Le Corbusier, uno de los principales exponentes de la arquitectura moderna.

PLANES Y PROGRAMAS DEL GOBIERNO EN EL PERIODO 1930-43 EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES.

En la provincia de Buenos Aires el programa de construcciones estatales, correspondiente a la gobernación de Manuel Fresco (1936-1940), que continuaría con la gobernación de Domingo Mercante (1946-1952) sobresalió y se destacó visible-

mente por el volumen y la heterogeneidad de la arquitectura realizada en los períodos respectivos de actuación. "El primero, desarrolló una vasta obra que comprendió tanto la edificación como obras de Ingeniería e Infraestructura. La relación de la obra realizada, compilada en "Cuatro Años de Gobierno", publicado en 1940, permite apreciar la convivencia entre las expresiones estilísticas académicas o pintoresquistas, con planteos vinculados a la Arquitectura Moderna. Entre estos últimos hallamos ejemplos paradigmáticos como la urbanización de Playa Grande en Mar del Plata o la serie de edificios para municipios, cementerios y mataderos proyectados para varias localidades de la provincia por el Ingeniero Francisco Salamone. (Conti, 2000:52)

El gobierno de Mercante se caracterizó no sólo por la cantidad de obra realizada sino también por la pluralidad de los programas arquitectónicos abordados, entre ellos vivienda social, escuelas, hospitales, centros asistenciales, edificios de correos y telecomunicaciones, clubes sociales y lugares de esparcimiento. Como explicita Gorelik, para definir la arquitectura producida en la Argentina y específicamente en la provincia de Buenos Aires del período en estudio, ¿Cómo se explica la heterogeneidad de la arquitectura producida? ¿Cómo poner en relación la Urbanización de Playa Grande, en Mar del Plata (1938) con el Concurso para el monumento a la bandera de Rosario (1936) y más aun, en la provincia de Buenos Aires, en la misma Mar del Plata, ¿Cómo explicar que junto a Playa Grande se levanten el Casino y el Hotel Provincial? (Gorelik: 99). Los factores que definen estas diferencias son múltiples: por un lado, los distintos cuerpos profesionales provinciales o el equipo de técnicos, por el otro, los encargos a Arquitectos particulares.

Es interesante comprender el marco en el que convivían planes provinciales en simultáneo con estas obras pertenecientes a un plan Nacional. En este contexto, la idea planteada de modernidad e identidad se evidencian tanto en las obras de YPF, (los laboratorios de YPF en Florencio Varela o los Clubes Sociales y deportivos, como es el caso del ubicado en la localidad de Ensenada) como en las obras de A. Vilar, para el Plan ACA-YPF, quien proyectó en su totalidad las obras distribuidas en todo el País.

El Plan ACA-YPF. Soluciones proyectuales para los edificios del ACA.

El Plan ACA-YPF se define a través de un concurso de anteproyectos, el cual es organizado y evaluado por la comisión especial del plan al que fueron especialmente invitados cinco destacados

profesionales, entre ellos: el Ingeniero-Arquitecto A. U. Vilar, Sánchez Lagos y De la Torre, los arquitectos, Jaime Roca, Alberto Prebisch y J. Rodríguez Etcheto. El trabajo ganador correspondía a Antonio U. Vilar, como su autor. El anteproyecto fue elegido con unanimidad ya que superaba ampliamente a los demás planteos, tanto los planos como la memoria eran reveladores de un estudio completo de las distintas cuestiones, que debían contemplarse y resolverse al tratar el tema. Vilar utiliza una metodología proyectual para los edificios del ACA, o como lo entiende Scarone, Vilar racionalizó y sistematizó una serie de soluciones constructivas (detalle tipo aventanamiento, soluciones de ventilación) y funcionales (disposición de las fosas de las estaciones de servicio en relación a radios de giro y tipo de lote, agrupación del área de servicios en las plantas de sus edificios multifamiliares, etc.) con respecto al manejo consciente y reiterado del edificio-tipo.

La idea de conjunto del Plan Nacional, se da también en el la totalidad del diseño de cada unidad. Esta característica de la arquitectura moderna, quizás más emparentada con la Bauhaus, maneja una visión del diseño de forma integral. De esta manera, Vilar abarca varias disciplinas: la arquitectura, el mobiliario y el diseño gráfico. En su memoria descriptiva explicita: 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: "El concepto de unidad".

La utilización de distintos usos para los establecimientos del ACA se daba según las características de las sedes. Así mismo, las estaciones insertas en el extenso territorio, fueron concebidas de manera consciente con respecto del clima en cada zona y en relación a la utilización de los materiales. Algunas de las estaciones compartían las funciones de: Alojamiento, ya sea en Camping al aire libre, el ejemplo de Punta Lara, que será uno de los casos de estudio, que están cerca de atractivos naturales turísticos, como también es el caso de Mar de Ajo, el Dique San Roque o el caso de Luján. Las funciones que se desarrollaron tenían que ver con el camping, servicios sociales, atención al turista, centro de información turística. Algunos contaban con pequeñas estructuras hoteleras de paso. Otras tenían un mayor desarrollo hotelero, como es el caso del ACA de Córdoba.

El concepto de edificio con varias funciones, (Multifuncionalidad) se evidencia en casi todas las estaciones, especialmente en las de características fronterizas, que consistió en una tipo de edificio

que permitió agrupar e instalar todas las dependencias oficiales de frontera: Inmigración, Correos y Telégrafos, Aduanas, Policía, Sanidad, etc. y en forma independiente dentro de la misma unidad, los locales para el ACA y su estación de servicio.

EL PLAN ACA -YPF COMO ANTECEDENTES DE LOS GRANDES CONJUNTOS EDIFICIOS EN TODO EL PAÍS.

En enero de 1943, se publica un número especial dedicado a la obra del ACA que pertenece a las páginas de la revista Nuestra Arquitectura. En la memoria descriptiva divulgada en dicha publicación, A. Vilar describe El plan,..."Consistió en la construcción y explotación de una gran red de aproximadamente 180 Estaciones de Servicio que, respondiendo a un Programa Nacional, detenidamente estudiado, cubren toda la extensión de nuestro país, distribuidas en las principales rutas y ciudades y distanciadas mas o menos a 150 Km. una de otra. La explotación y mantenimiento de estas estaciones esta exclusivamente a cargo del ACA. Un concepto fundamental del plan ACA-YPF es que las grandes Estaciones de los centros poblados respalden el mantenimiento (financieramente negativo) de las Estaciones de las zonas pobres y aisladas o de escaso tránsito, que son precisamente las mas apreciadas por el turista, quien valoriza si irremplazable utilidad, muchas veces en momentos angustiosos y no solo en lo referente al abastecimiento y auxilio mecánico, sino en los recursos de confort, hospitalidad, comunicaciones e información que prestan; detalles de indiscutible trascendencia dada la gran extensión de nuestro país y los vitales intereses que conjuntamente con los del turismo y muy por encima de ellos, abarca el automóvil de nuestra vida rural. (Nuestra Arquitectura, Enero de 1943, Pág.3).

Por otro lado, plantea que las obras, han respondido a cumplir con los requerimientos básicos del Plan en la forma más lógica y económica posible. Y lo más importante a mi entender, es que plantea que ha existido la oportunidad de una obra de conjunto (concepto de unidad) que no siempre se presenta y esta experiencia podría resultar aplicable a otros casos mas o menos similares. De esta frase, se desprende una de las hipótesis del trabajo de Investigación, donde encontramos puntos de conexión con el Plan Nacional de edificios de Correos y Telecomunicaciones, desarrollado en el periodo posterior (1946-1955), donde se aplican conceptos similares, en cuanto a soluciones racionales, conceptos de la arquitectura moderna, (tales como la estructura independiente, la ventana corrida), conceptos de multifuncionalidad en los edificios, como también la clasificación de los edi-

ficios según la escala de ciudad o localidad a la que deben responder, el respeto por el clima y el uso de los materiales de lugar en las líneas regionalistas del sur, o del norte, etc.

De alguna manera, el plan ACA-YPF, sería el antecedente del conjunto de edificios generados a través de un grupo de jóvenes arquitectos que pertenecían a la Dirección de Arquitectura de la Dirección General de Correos, creada en 1948. El conjunto edilicio, que abarca todo el país, presenta las características más notorias de la arquitectura moderna, lo que le otorga un notable grado de valor como testimonio de su época. Analizando los proyectos de los edificios de Correos y Telecomunicaciones, podemos afirmar que se trata de edificios modernos. No sólo por su lenguaje sino también por la adopción de estructura independiente del cerramiento (generando la ventana corrida) y la elección del programa (multifuncionalidad). Otros aspectos arquitectónicos que reafirman su modernidad se ven reflejados en el diseño de su mobiliario, en la inclusión de obras de arte como parte de los edificios (murales, esculturas, mosaicos), como también la elección de materiales y tecnología de avanzada, muchas veces adaptándose a las características climáticas de la zona y utilizando materiales del lugar, como es el caso del correo de Puerto San Julián, en Santa Cruz. (Eliggi: 2008)

INFLUENCIA ALEMANA EN LA ARQUITECTURA DE VILAR.

Si bien, Vilar es uno de los pioneros racionalistas locales, entre el año 1936-1940, ingresa a trabajar en su estudio el arquitecto alemán Ludwig, que había llegado en 1935 a la Argentina y como muchos otros arquitectos trabajaron en el periodo de entreguerras en nuestro país, Ludwig, trabaja junto a Antonio Vilar en varios de los proyectos, concursos y obras. Como explica Gutiérrez, donde más se evidencia en la participación del alemán, es en las obras del automóvil Club Argentino, particularmente en las de la sede central de Mar del Plata, Paraná y Tucumán.

DOS CASOS DE ESTUDIOS. EL A. C. A. EN LA PLATA Y PUNTA LARA. (1938-39)

Automóvil Club Argentino. Sede en La Plata. Año 1938-39. Avenida 51 esquina 9

Implantación

El edificio se localiza en un terreno en esquina, ubicado en calle 9 y Avenida 51, siendo esta última una de las avenidas que conforman el eje cívico de la ciudad de La Plata, ubicada en el centro administrativo de la misma (Fig. 1). La edificación se dispo-

ne claramente en dos volúmenes longitudinales paralelos a la Avenida 51. El programa adoptado responde a su carácter de ciudad capitalina, de similares características como los edificios de Tandil, Mar del Plata, Mendoza, Bahía Blanca, Tucumán, Rosario, Córdoba, Santa Fe, Paraná, etc.

Función

El programa básico consta de estación de servicio, garage y sede social. En la planta baja se encuentran los surtidores de combustible, la rampa de acceso al estacionamiento en plantas superiores, cuatro lavaderos, taller, gomería y baños. El estacionamiento está conformado por rampas a medio nivel que permiten superponer losas, ampliando la superficie de estacionamiento.

El proyecto original planteaba el acceso al estacionamiento por Avenida 51 donde se tomaba la rampa paralela a calle 9. La fachada inferior sobre dicha calle estaba compuesta por un gran paño de ladrillo visto que fue demolido debido a la intervención urbana que se realizó años más tarde, sobre la Avenida 51. Esta modificación, obligó a los proyectistas del A.C.A., a efectuar las modificaciones sobre la fachada de calle 9, dejando el acceso al bloque de estacionamiento sobre dicha calle, lo que genera actualmente un conflicto vehicular visible. El ingreso a la sede social y administrativa es por Avenida 51. Se accede a un hall en planta baja y escaleras que conducen al primer nivel, allí funcionan oficinas administrativas y la oficina del director de la sede. La sala de comisión directiva y sala de reuniones, se ubican en el nivel superior, con los servicios respectivos (Fig. 2).

Inicialmente, el proyecto de Vilar, constaba con un vestíbulo, hall, sala de Comisión Directiva, Sala de Presidencia, peluquería, bar, un amplio salón de lectura, locales sanitarios para socios, office y depósito. Sobre las dependencias de la sede so-



Figura 1:

cial, exceptuando el salón de lectura, se ubicaban dos departamentos de dos dormitorios y dependencias para jefes de la estación. Se puede observar el interés del proyectista por resolver varias funciones en el mismo edificio, como explicita A. U. Vilar en la memoria de la publicación en Nuestra Arquitectura de enero de 1943: "En las grandes Estaciones se ha dado marcada importancia a las oficinas de información previendo futuras funciones relacionadas con el turismo y otras actividades y afines."... "Los edificios tienen también una amplia recepción con gran hall, sala de lectura apto para auditorium, conferencias, exposiciones, etc."... "en algunas estaciones se han instalado peluquerías y bares..."

En el Plan ACA-YPF, se evidencia el interés de Vilar por diseñar las instalaciones sanitarias y viviendas para los jefes de las estaciones: como se expresa en la memoria de la publicación dedicada al ACA, "...en general en todas las Estaciones de servicio, se ha dado especial preferencia a las instalaciones sanitarias para Socios y Señoras y otras comodidades, lo mismo que a las habitaciones de departamentos para la vivienda de los Jefes de las Estaciones, con lo que el ACA ha querido dar un ejemplo de merecida consideración hacia su personal."

Más allá de las escalas de los edificios del plan ACA y las condiciones de localización, es posible



Figura 2:

reconocer la tipificación de los sectores o actividades que requerían funciones determinadas: 1) Sector de surtidores y servicios del automóvil, 2) a sector de cobranzas, b) accesos a administración, sector social en altura y c) estacionamiento. 3) Sector de atención mecánica. 4) Sector administración y social (en altos). 5) Sector de estacionamiento (En altos para sedes de importancia). Este sistema de agrupar funcionalmente en bandas, se adaptaba a las condiciones del terreno disponible, donde dichas actividades intentaban disponerse paralelas a las avenidas principales, como es el caso de estudio (La Plata) y Mar del Plata. Entre los dos volúmenes, se genera una brecha o ranura, lo que permite la iluminación y ventilación de las caras internas de los mismos. Los sectores social y administrativo que cubren el sector de surtidores presentan su perímetro con amplias aberturas.

Lenguaje

Vilar proyectó la totalidad de los elementos, con un concepto de diseño integral, que incluyó la gráfica de las estaciones, el mobiliario interior, la señalización y la arquitectura de la totalidad del conjunto. Esta particularidad, también podríamos decir que esta relacionada con la presencia de Ludewig, que como señala Gutiérrez: "había realizado importantes diseños gráficos en Alemania entre 1928 y 1933 por lo que no debe sorprendernos su interés específico en el tema" y refiriéndose a Ludwing, "le pertenece el logotipo de la presentación al concurso del Automóvil Club y otros de los elementos claves de la comunicación." (Gutiérrez: 126)

En el caso de la Estación de Servicio de La Plata, como en otras estaciones, Vilar incorpora el mapa de la República Argentina, como ícono en la fachada de la Sede Social, donde se distingue el trazado de las distintas rutas nacionales y las estaciones como puntos de encuentro, que evidencian el alcance nacional del Plan ACA-YFP. El diseño es extenso y simple, ya que proyecta una serie de elementos muy sencillos y fácilmente identificables: el logo en letra metálica, el mapa de la República Argentina y "el muñeco del ACA", donde esta el mapa de la localización del entorno inmediato y la referencia de la estación que diseña. De esta manera, este cartel con forma de silueta de hombre, llama la atención del viajero que transita por la ruta y logra que sea un elemento reconocible a la distancia. La imagen del edificio en estudio, se resolvió con un aventanamiento horizontal en el estacionamiento, mientras el sector Administrativo Social, posee un aventanamiento de mayores dimensiones, en relación a su función. Se enfatizan las líneas horizontales que acompañan la Avenida 51, en ambos volúmenes,

con un aventanamiento que acusa la función de cada destino (administrativo-social y técnico).

Materialidad

La estructura es de hormigón armado, con amplias luces y rampas en las cabeceras del garage, divididas en dos tramos a media altura, con patio de luz y junta de dilatación entre ellos, como en los edificios de Mar del Plata, Rosario y Córdoba. El garage tiene dos niveles, con estacionamiento de emergencia en la terraza. La capacidad es de 120 coches. Las innovaciones tecnológicas de las estaciones que utiliza Vilar, son incorporadas en casi la totalidad de las sedes de ciudades importantes.

Estado Actual

El edificio en la actualidad se encuentra en uso y en buenas condiciones. Si bien la construcción ha sufrido modificaciones a lo largo de los años, no ha perdido su carácter original. En 1964, la terraza se techa con un gran tinglado, para ganar mas espacio para el guardado de autos, en 1973 se hacen modificaciones en la rambla de la avenida, y años mas tarde se peatonaliza la rambla por completo, debido a un plan mayor que comprendía varias cuadras (desde calle 7 hasta calle 12) lo que implicó la remodelación de la rampa de acceso y la demolición de la fachada de ladrillo visto sobre calle 9. La sede social fue remodelada internamente, para adaptarla a nuevas funciones necesarias de oficinas, anteriormente funcionaba la sala de lectura, bar, peluquería, etc. En la planta superior, se modificaron los departamentos para los jefes de la sede y actualmente funciona la sala de reuniones, sala de presidencia y servicios.

Estación de servicio A. C. A. de Punta Lara. Camino Costanero Año 1938-39

Implantación

El edificio está ubicado en el camino costanero del Río de La Plata, en Punta Lara, partido de Ensenada, Provincia de Buenos Aires. El lote de 4 hectáreas fue destinado a camping y balneario por estar en zonas aledañas al río. El edificio tiene la particularidad de elevarse mediante columnas. Se accede principalmente por dos grandes rampas simétricas, transformándose en un gran mirador hacia el paisaje ribereño como también, de esta manera, responde a las posibles crecidas del río (Fig. 3). Dichas rampas resolvían el acceso de autos para la carga de combustible. La ubicación del edificio es estratégica en relación al paisaje y la tipología es atípica en el conjunto de estaciones de servicio proyectadas por Vilar, por la particularidad del lugar donde está implantado y la decisión del proyectista de ele-

var la planta principal al primer nivel.

Lenguaje

La fachada blanca tiene un lenguaje puro, de líneas simples, que acompañan la horizontalidad frente a la línea costera. El revoque blanco alterna con un zócalo de ladrillo a la vista (hoy en día pintado) tanto en la planta inferior como en el cuerpo superior. Las ventanas circulares remiten a un lenguaje náutico, y las losas de hormigón armado (con un mínimo espesor) generan una galería perimetral a la planta principal superior. Las estaciones camineras rurales, proyectadas por Vilar-Ludewig, presentan características comunes "muy vinculadas al expresionismo alemán con largos voladizos de marquesinas de gran esbeltez" (Gutiérrez: 127), este es el caso de la Estación del ACA de Punta Lara, que presenta un gran techo de mínima sección (Fig. 4).

Función

El edificio se distribuye en dos plantas: la inferior contiene las funciones de servicios para el automóvil e incluye depósitos, talleres y compresores. En la planta superior funcionaba la carga de combustible. Se accedía allí a través de las rampas simétricas o por escaleras en el contrafrente. En la planta alta se ubicaban los baños femeninos y masculinos, como también un espacio de re-



Figura 3:



Figura 4:

cepción e informes para el visitante (Fig. 5). La vivienda del Jefe de la estación, como en la totalidad de las estaciones, estaba integrada en el edificio, en este caso en el contrafrente de la construcción, para darle privacidad a los ambientes. Posee además un balcón para circular, o galería, que rodea toda la planta alta.

Materialidad

El edificio se resuelve en Hormigón Armado para su estructura. Los materiales que fueron utilizados para la fachada superior fueron ladrillo a la vista como zócalo (hoy pintado) y revoque blanco liso en la parte inferior. La cubierta es una losa de hormigón armado, como también se evidencia el voladizo de un espesor mínimo que rodea la planta superior. Las rampas son íntegramente resueltas en este mismo material y se unifican con el nivel inferior donde se resuelve con un muro revocado liso y blanco (Fig. 6). Las carpinterías metálicas como también las empleadas para todos los edificios del ACA fueron de la empresa Schmisser Stella & Co.; tienen un sistema de apertura tipo guillotina en la planta superior. El sistema de ventanas circulares genera un ritmo en la fachada inferior y remite a una arquitectura náutica. Los surtidores de nafta y agua, como toda la maquinaria (lavacoches, fosas, compresores, elevadores, y maquinarias de engrase) utilizada en las estaciones de servicio para el ACA eran

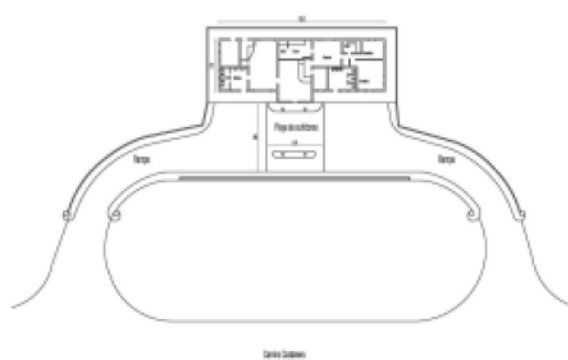


Figura 5:



Figura 6:

de la empresa nacional SIAM, como también se utilizaron artefactos de sanitarios de porcelana vitrificada Durcelana de FERRUM otra empresa de Industria Argentina.

Estado Actual

Actualmente el edificio está en desuso casi en su totalidad y presenta un estado de deterioro visible. Si bien funciona el camping esporádicamente y un comercio de abastecimiento mínimo, la verdadera función como estación de servicio se ha perdido. En esta zona olvidada de tanta riqueza paisajística, se podría pensar en una recuperación de edificio, no sólo en cuanto a su estado sino también, a su función. Las intervenciones hechas en el edificio no fueron buenas; lamentablemente se perdió la permeabilidad que se planteaba en la planta inferior, ya que fueron cerrados los vanos. De todas maneras, no es un daño irreversible. Se observan grietas visibles en la estructura de hormigón de las losas superiores, por causa del paso del tiempo y falta de mantenimiento.

Valoración patrimonial

El inventario patrimonial es muy vasto y heterogéneo, sobre todo en lo que concierne al siglo XX, ya que reúne una amplia gama de bienes culturales que abarcan la escala arquitectónica, urbana y territorial: ciudades, conjuntos habitacionales, producciones industriales, edificios para la salud, la cultura, espacios verdes e incluso paisajes culturales, etc. En lo que respecta a la lista del Patrimonio mundial de la UNESCO, y con respecto al patrimonio moderno, podemos citar algunos de los ejemplos latinoamericanos, de protección patrimonial tales como la ciudad de Brasilia incorporada en 1987, la casa-estudio del arquitecto Luis Barragán (México 2004), la ciudad universitaria de Caracas declarada en el año 2000, (Venezuela); el histórico centro urbano de Cienfuegos en Cuba (2005) o la Ciudad universitaria de México, (UNAM) en el 2007, entre otros ejemplos.

En 1964, la Carta de Venecia establecía que la noción "monumento" incluye edificios y sitios, urbanos o rurales, que dan testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa o de un momento histórico. Aplicados a los casos de estudio de este trabajo, se entiende que constituyen ejemplos destacados de un momento de la historia del país, en que, a través de este tipo de intervenciones, se intentó incorporar nuevas concepciones sociales que tuvieron un impacto en la modificación del territorio.

Tanto desde el campo de la historiografía como en el del patrimonio, podemos preguntarnos, qué

rasgos definen la "modernidad" o cuándo una obra puede ser considerada "moderna". Marshall Berman (1998) propone una diferenciación entre los conceptos de modernización, modernismo y modernidad. En tanto que, la "modernización" hace referencia a los procesos de desarrollo social y económico, "modernismo" esta referido a las tendencias culturales y artísticas que se proclaman en simpatía con la orientación hacia el futuro y el deseo de progreso. La modernidad consistía en la vivencia y la experiencia de los fenómenos correspondientes tanto a los procesos de modernización como a las manifestaciones modernistas (Conti: 2008).

En los casos presentados, según la clasificación de Berman, la modernidad estaría presente, tanto la postura estilística que correspondería a una arquitectura vanguardista: por la utilización de la tecnología y el lenguaje; y en cuanto a los avances de la sociedad, en querer incorporar nuevos programas referidos con la utilización del automóvil en la vida cotidiana y el descubrir el interior del país a través del turismo nacional. Por otro lado, Petrina plantea contrariamente y con respecto al término de modernidad, que si bien los principios del movimiento moderno de los países centrales surgían de procesos artísticos y técnicos indisolublemente vinculados con el desarrollo industrial, su transposición a la Argentina y al resto de Ibero América no revistará otro carácter que el de una mera adscripción estética, de lo cual los términos adecuados serían el Estilo Moderno, Arquitectura Moderna o simplemente Modernidad. (Petrina: 148)

Si bien los edificios del ACA no son un testimonio de un hecho significativo dentro de la historia local, podemos decir que representan junto al conjunto edilicio en estudio, (red de estaciones de servicio distribuidas en todo el país) un valor testimonial significativo debido a que son un referente de la identidad cultural del período 1938-1942. Dentro del campo arquitectónico, es fundamental para comprender la historia del país, teniendo en cuenta que la arquitectura es un reflejo de los cambios políticos, sociales y culturales. La serie de estaciones son ejemplos de avanzada en cuanto a las innovaciones tecnológicas, tipológicas y de un lenguaje no utilizado antes para este tipo edificaciones en Argentina.

Si bien, a nivel Municipal en el año 2006, el Decreto 1579, protege al edificio del ACA La Plata, en la categoría Bienes patrimoniales de Interés Monumental (Edificios con alto valor histórico y/o arquitectónico, cuya significación excede el marco local). Y a su vez, el edificio posee Protección Integral, lo cual significa que: se deberá conservar el edificio a nivel exterior e interior, donde se permiten

intervenciones menores (servicios e infraestructura) que no alteren los valores del edificio como también, no se permiten ampliaciones ni modificaciones en el aspecto exterior. Por otro lado, El inmueble de Punta Lara, no presenta ningún tipo de protección, como el caso anteriormente citado.

No obstante, la experiencia demuestra que la protección legal, al menos en nuestro contexto no es suficiente. Para citar un ejemplo en nuestro país, pensemos el caso de la casa del Puente de Amancio Williams, que ha sufrido daños irreversibles, por no tener una adecuada protección y cuidado. Por otro lado, la generación de conciencia en la sociedad acerca del valor patrimonial y testimonial de este tipo de bienes arquitectónicos, como también la difusión del conocimiento de los mismos, es fundamental para la creación de un sentimiento de pertenencia en la misma. Estos aspectos, vinculados al conocimiento, difusión y toma de conciencia por parte de la sociedad, son aspectos importantes para que sean efectivas las iniciativas de protección y de conservación.

Para que el legado arquitectónico del movimiento moderno no quede ignorado para las generacio-

nes futuras, es nuestra responsabilidad resguardar aquello que de mejor forma representa ese proceso histórico y cultural. El conjunto edilicio del Automóvil Club Argentino, es sin embargo, una tarea pendiente en lo que se refiere a un reconocimiento patrimonial en nuestro país. El lenguaje de vanguardia utilizado, dejó un gran precedente e introduce la arquitectura moderna en las ciudades y localidades de la Argentina. El conjunto arquitectónico del Plan Nacional, son obras que trascendieron, no solo por la resolución de avanzada la tecnología empleada y el lenguaje de vanguardia, sino por la vastedad del proyecto, que intento comunicar e integrar todos los puntos mas distantes del país.

Por otro lado, es meritorio establecer, que el Automóvil Club Argentino (ACA), siendo esta una Asociación social autónoma, fundada en 1904, independiente del Gobierno, incentivó el turismo Nacional, el automovilismo como deporte, y tuvo un gran peso en el sistema de comunicación federal. Para ello, en 1938, fue proyectado el Plan ACA-YPF, el cual materializo las ideas de integrar el país, de la mano del automóvil, que promovió el turismo nacional con la red de estaciones de servicio.

BIBLIOGRAFÍA

- BALLENT, Anahi, Ingeniería y Estado: la red nacional de caminos y las obras públicas en la Argentina, 1930-1943. Hist .cienc. saude - Manguinhos, Set 2008, vol. 15, no.3, p.827-847. ISSN 0104 -5970. The Scientific Electronic Library Online - Scielo. São Paulo SP - Brasil
- CARASATORRE Ma. Cristina y Gabriel MARTINEZ, Itinerarios n° 5, COLEGIO DE Arquitectos de la Prov. De Bs. As.
- "Cuatro Años de Gobierno "Obras Públicas. Las obras realizadas en los municipios. Período 1936-1940. Provincia de Buenos Aires. República Argentina.
- CONTI Alfredo, 2000: "El patrimonio construido del movimiento moderno. Consideraciones sobre su valoración y conservación". En Anales LINTA 99, Vol. II N° 3. La Plata, LINTA-CIC. 59-66.
- CONTI, Alfredo, 2002: Estado y Arquitectura en Argentina, 1946-1955. Una visión desde la perspectiva patrimonial. Anales LINTA 2002. La Plata, LINTA- CIC.
- CONTI Alfredo, 2008: La Construcción del Concepto de Patrimonio en Argentina entre 1910 y 1940. Anales LINTA 2008. La Plata, LINTA- CIC.
- DE LARRAÑAGA María Isabel, 1988: La Arquitectura "racional" no ortodoxa en Buenos Aires.1930-1940.En Revista de la Sociedad Central de Arquitectos N° 143.Buenos Aires.50-68.
- ELIGGI Constanza, 2008: "Patrimonio del siglo XX. El edificio de Correos de Berisso: Características y valoración patrimonial".En Anales LINTA 2008. La Plata, LINTA-CIC. Pág.77-84.
- GORELIK Adrián, 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". En Anales IAA N° 25. Buenos Aires, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo". 97-106.
- GORELIK Adrián: "Peregrinación del moderno: Antonio Vilar e la rete di stazioni di servizio in Argentina, 1938-1943.En Revista Casabella N° 625-626.Pág.64-73.
- GUTIERREZ Ramón y Federico ORTIZ, 1973: "La arquitectura en la Argentina (1930-1970)". En "Hogar y Arquitectura" N° 103. Madrid.
- GUTIÉRREZ, Ramón, 2005 "A propósito de la presencia de Guillermo Ludewig. La influencia alemana en la génesis de la primera modernidad racionalista en la Argentina" en Alemanes en la arquitectura rioplatense. Buenos Aires: CEDODAL. P. 117-130. ISBN 987-1033-13-3
- LIERNUR Pancho, 2001.Arquitectura en la argentina del Siglo XX, Buenos Aires. Fondo Nacional de Las Artes.
- ORTIZ Federico, 1977: Los Argentinos y la arquitectura.1929 - 77.En Nuestra Arquitectura Edición Especial n° 500.Buenos Aires.
- PRONSATO Graciela y Roberto Capelli, 1993: Las 7+1 lámparas de la arquitectura argentina. La Plata, Ediciones Capro.
- Revista Autoclub 90° aniversario de la fundación ACA del ACA n° 145, agosto 1994.
- Revista Nuestra Arquitectura. Agosto 1931 Arquitectura contemporánea. Carta del Ingeniero Antonio .U. Vilar. Abril 1932, Marzo 1933, Noviembre 1933,Enero 1934, Mayo 1934, Junio 1935, .Enero 1937, Abril 1937, Septiembre 1937, Septiembre 1938, Octubre 1938, .Mayo 1940 y Enero 1943.
- PETRINA, Alberto (2002). "La arquitectura del Estado en la provincia de Buenos Aires (1930-1945). Apuntes para un análisis crítico y estilístico" en Temas de la Academia. El sentido de la arquitectura. Buenos Aires: Academia Nacional de Bellas Artes. P. 135-161. ISBN 1514-8122
- SCARONE Mabel, 1970: Antonio U. Vilar. Buenos Aires. Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas.