

# Memorias Encuentro Latinoamericano Patrimonio Cultural del Bicentenario

200 AÑOS DE TERRITORIO, CIUDAD Y ARQUITECTURA

Ana Chiarello / Pedro Delheye / Gabriela Santibañez  
COMPILADORES



**ICOMOS Argentina**  
CONSEJO INTERNACIONAL  
DE MONUMENTOS Y SITIOS

2016 - TUCUMÁN - REPÚBLICA ARGENTINA

Memorias Encuentro Latinoamericano Patrimonio Cultural del Bicentenario  
: 200 años de territorio, ciudad y arquitectura / Eliana Bormida ... [et al.] ;  
compilado por Ana Lía Chiarello ; Pedro Delheye ; Gabriela Santibáñez ;  
coordinación general de Gabriela Santibáñez ; ilustrado por Marcelo  
Beccari ; prólogo de Ana Lía Chiarello. - 1a ed. - San Miguel de Tucumán :  
Universidad Nacional de Tucumán. Facultad de Arquitectura y  
Urbanismo, 2016.  
DVD-ROM, PDF

ISBN 978-987-754-023-9

1. Bicentenario Argentino. 2. Patrimonio Cultural. 3. Arquitectura . I. Bormida,  
Eliana II. Chiarello, Ana Lía, comp. III. Delheye, Pedro, comp. IV. Santibáñez, Gabriela,  
comp. V. Santibáñez, Gabriela, coord. VI. Beccari, Marcelo, ilus. VII. Chiarello, Ana Lía,  
prolog.  
CDD 720.9

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita del titular del copyright,  
bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra  
por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía puy el tratamiento  
informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo  
públicos.

Derechos exclusivos edición reservados para todo el mundo.

Queda hecho el depósito que marca la Ley N° 11.723.

Edición: Agosto de 2016

ISBN 978-987-754-023-9

Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Tucumán.  
Av. N. Kirchner 1800 (4000) Tucumán – Argentina.  
Tel: 0381 4107539 Telefax: 0381 4364141  
E-mail: editoriaalfau@herrera.unt.edu.ar

Diseño Gráfico: D.G Noelia María Fernandez – D.G. Rodrigo Firmapaz

Ilustraciones: Marcelo Beccari

## Patrimonio moderno como referente local: las estaciones de servicio del Automóvil Club Argentino de Antonio U. Vilar

### Adrián Mallo

Arquitecto. Profesor Adjunto Arquitectura 6 y Profesor Asistente Arquitectura 3, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño, Universidad Nacional de Córdoba. Doctorando en Arquitectura (FAUD•UNC).





## Patrimonio moderno como referente local: Las estaciones de servicio del Automóvil Club Argentino de Antonio U. Vilar

**Adrián Mallol**

Universidad Nacional de Córdoba - Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño  
adr.mallol@faudi.unc.edu.ar

### Contexto histórico

Durante la “década” de gobiernos autoritarios en la Argentina que va de 1930 a 1943 (habitualmente denominada “década infame”), en la estela de los proyectos de recuperación económica mundial tras el crack del '29, se desarrolló una política de *New deal* local -siguiendo el rumbo del modelo keynesiano aplicado por Roosevelt en los Estados Unidos de América- la cual surgió como una receta casi universal para afrontar las consecuencias de la crisis económica e intentar la recuperación de las naciones. El Pacto de Ottawa (1932), firmado entre Gran Bretaña y sus socios del Commonwealth – el cual fortalecía las relaciones económicas entre ellos con la aplicación de estas mismas políticas proteccionistas, creando un “club” cerrado de intercambio comercial privilegiado entre los socios-, añadirá nuevas dificultades al gobierno nacional, dado el modelo de país agroexportador basado en relaciones comerciales preferentes con Gran Bretaña. Así, se da la paradoja de un gobierno surgido de un golpe de estado y posterior fraude electoral - apoyado por las élites militares y conservadoras de la época-, del cual era esperable la restauración de los “buenos viejos tiempos” de la sociedad oligárquica y la profundización del orden agroexportador, el cual se ve abocado a la aplicación de una política nacionalista, proteccionista, e industrialista, ante lo que se considera el fin de dicho modelo. Impulsado por la prédica de economistas como Alejandro Bunge, se instaura la discusión sobre la necesidad de “crear mercado”, integrando las economías regionales en un proyecto nacional que fomente el mercado interno de intercambio y consumo, y la sustitución de importaciones por vía de una acelerada industrialización (Ballent y Gorelik, 2001:147).

En este contexto, los distintos gobiernos que se suceden a lo largo del período van definiendo políticas tendientes al desarrollo de un vasto plan de infraestructuras, basado fundamentalmente en la construcción de una red caminera que integre el territorio nacional, y la explotación del petróleo, abarcando el proceso completo desde la extracción a la refinación. Fruto de estas políticas es la sanción en 1932 de las leyes 11.668, Ley Nacional del Petróleo -la cual regulará el funcionamiento de la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF)-, y 11.658, Ley Nacional de Vialidad -que creará la Dirección Nacional de Vialidad, con el mandato de ejecutar un plan de carreteras de alcance nacional que integrara capitales provinciales, centros de producción, puertos, y estaciones de ferrocarril (Gruschetsky, 2012:186)-. Posteriormente se completará este primer impulso legislativo con la creación de un impuesto a las gasolinas para financiar un Fondo Nacional de Vialidad, y la regulación de la explotación de yacimientos fiscales por parte de empresas petroleras extranjeras en territorios provinciales. Esta apuesta por la extensión de la red caminera<sup>131</sup> deviene directamente de un proceso de expansión del parque automotor iniciado en la década anterior<sup>132</sup>, en la cual la preocupación por el tema ya había llevado al país a organizar el Primer Congreso Nacional de Vialidad (1921)

<sup>131</sup> En los trece años comprendidos en este análisis, se pasó de unos 2.000 kms de caminos de tránsito permanente a más de 30.000 kms, y una red total de unos 60.000 kms. (Ballent y Gorelik, 2001:159)

<sup>132</sup> De 1920 a 1929 el parque automotor pasa de 48.007 automóviles a 411.404, y en 1932, a 420.820 unidades, con un promedio de 1 auto por cada 26 habitantes.. En los años '20 la Argentina llegó a ser el país latinoamericano con mayor cantidad de automóviles, y el cuarto del mundo.

y el Primer (1925) y Segundo (1929) Congreso Panamericano de Carreteras. Este proceso resalta el éxito de la política expansionista norteamericana para ganar nuevos mercados en los cuales introducir sus productos industriales - concretamente, los automóviles-, y traerá aparejado el recelo de los capitales británicos, ya que la nueva red vial, distribuida en forma radial desde el puerto-capital hacia las zonas de producción del interior del país, entrará en competencia directa con la red ferroviaria establecida y explotada por los mismos desde fines del siglo XIX. Los ferrocarriles pasarán así paulatinamente a un segundo plano, dada la potencialidad y flexibilidad del transporte rodado, con reducción de tiempos en los procesos de carga-descarga por la posibilidad de llegada del camión directamente a los puntos de carga, evitando los inevitables transvases del traslado ferroviario. Este cambio en la política “tradicional” de desarrollo de infraestructuras nacional marcará un punto de inflexión, reflejo del cambio en política económica, en los que no es para nada ajena la presión creciente de los lobbies involucrados -tanto de las asociaciones civiles de conductores (ACA, Touring Club Argentino), como de las asociaciones de ingenieros, los importadores de automotores, o la propia embajada norteamericana-, y traerá aparejadas enormes transformaciones en la estructura productiva y social del país, otorgándose el Estado un rol fundamental en la conformación de estos nuevos espacios nacionales, a partir de la definición del Plan. Un Estado que adoptando políticas keynesianas en un país agroexportador, con un tejido industrial incipiente, deberá asumir un rol cuasi desmesurado como vanguardia de un capitalismo prebendario, tal como explica Adrián Gorelik (1994:52):

*Desde la ampliación de las fronteras hasta la ampliación de la ciudadanía [...] todo fue iniciado, consolidado y garantizado por el poder público. [...] Porque si el intervencionismo keynesiano consagra al Plan como ideología de la reestructuración postcrisis, el estado que lo pone en práctica en Latinoamérica es mucho más que vanguardia del capital: no puede apuntar a la recomposición de un gran capital estructuralmente ausente [...], aquí se trata todavía de construir en el vacío las condiciones -sociales, económicas, culturales, territoriales- para recién hacer posible su emergencia. [...] Es a partir de la reestructuración del sistema económico internacional, cuando se va a intentar la conformación de sistemas económicos nacionales integrados al modo capitalista: agua, caminos, aviones, comenzaron a señalar el interés estatal de desplegar tramas espaciales más complejas que las que habían cumplido su rol en la etapa de la imposición del orden y el progreso.*

El nuevo Estado surgido de la crisis del '30 consagrará al Plan como ideología, buscando consolidar y fortalecer el *statu quo* tradicional, pero *aggiornandose* para ser funcional a las nuevas condiciones del mercado internacional. Dicho Plan se cimentó en una fuerte inversión en obra pública, y una decidida apuesta por el consumo como motor de expansión de la economía, posicionando al consumo turístico -de las clases pudientes- como recurso nacionalista para fomentar el conocimiento del interior del país, en consonancia con la nueva y creciente cultura del automóvil.

### El Automóvil Club Argentino

El Automóvil Club Argentino (ACA) fue fundado en 1904, siendo en sus inicios un club de élite<sup>133</sup> centrado en la organización de carreras. La difusión del uso del automóvil a partir de la Primera Guerra Mundial transformó a este en un bien de consumo más -si bien de clases

<sup>133</sup> En 1901 se contabilizan en todo el país 129 vehículos, y en 1910, 4.800 unidades, sobre una población total de 7.903.662 (1914), lo cual da una idea de la exclusividad del club en sus primeros años, el cual contaba en 1910 con 200 socios.

acomodadas-, pasando a ser el centro de una importante red de comercialización, desde la importación del propio vehículo, a los repuestos y variados servicios complementarios relacionados. Es así que en la década del '20, a partir del ingreso en la comisión directiva del ACA de "hombres del comercio y la industria", esta entidad decide lanzarse a la acción pública a favor de la vialidad y el fomento del automóvil –entendiendo al mismo como motor de progreso y modernización del país-, y a una activa campaña de captación de socios<sup>134</sup>, desplegando una decidida acción pública caracterizada por la cooperación con el Estado (Piglia, 2014:32). En la década del '30 –en el contexto sociopolítico de "nacionalismo moderado" previamente descrito- el club comenzará a desarrollar un plan de expansión comercial íntimamente unido a un plan territorial de diversificación geográfica, que le permita captar el creciente mercado de la venta de servicios integrales para el automóvil.

### La empresa YPF

La empresa de hidrocarburos nacional, centrada durante la década del '20 en expandirse y consolidar su posición en las áreas de extracción y producción, comenzará a mediados de la década del '30 a concentrar sus esfuerzos en el área de comercialización. Para ello inicia una intensa campaña propagandística con lemas tales como *YPF hace Patria*, *YPF abre caminos*, apuntalando su propio plan de expansión con la construcción de estaciones de servicio, pasando por un período de búsquedas contradictorias de modelos que van desde la utilización del lenguaje neocolonial al Art déco, para finalmente realizar en agosto de 1936 la convocatoria a un concurso de nacional de anteproyectos para dos estaciones de servicio tipo, una para terreno en esquina y otra para terreno entre medianeras (Alvarez Prozorovich, 1991:259), de *estilo arquitectónico librado al criterio del proyectista*. A pesar de que este concurso fue rápidamente fallado en septiembre de ese año con sendos primeros premios para cada uno de los terrenos (ambos ganados por el ing. Ricardo Dillon), finalmente no es llevado a cabo ninguno de los proyectos ganadores<sup>135</sup>. Todos los proyectos premiados responden a una estética moderna –no necesariamente "racionalista" o "funcionalista"-, limpia, con cubiertas planas y grandes paños vidriados, sin ninguna variante estilística regionalista o neocolonial.

### El convenio ACA · YPF

Por su parte, hasta 1936 el ACA tenía un despliegue centrado en Capital Federal y Mar del Plata, con algunas casillas camineras sobre las rutas a Mar del Plata y Luján, con unas posibilidades de expansión muy lentas dada la fuerte inversión requerida para acometer la construcción de una verdadera red nacional. En noviembre de ese año se firmará el convenio con YPF, el cual se constituye en un pieza clave del Plan, al dotar financieramente al ACA para

<sup>134</sup> El club pasa en 11 años de los 200 socios apuntados en 1910 a 470 en 1921, y de allí a 32.652 en 1931, con un crecimiento exponencial en la década.

<sup>135</sup> En estos momentos de la investigación, no sabemos a ciencia cierta qué ocurrió, pero podemos suponer que fue a consecuencia de la firma del convenio con el ACA, entendiendo que YPF, luego de sus primeras experiencias con la construcción de algunas estaciones, hubiera decidido tercerizar la comercialización minorista de su gasolina, concentrándose en la explotación, refinación y distribución, apostando por la venta en gran volumen con un menor margen de ganancia. Posteriormente, en 1937, el ACA hará su propio concurso de anteproyectos para las estaciones, el cual será restringido y por invitación solo para profesionales socios del club, el cual no contará con la participación de la Sociedad Central de Arquitectos.

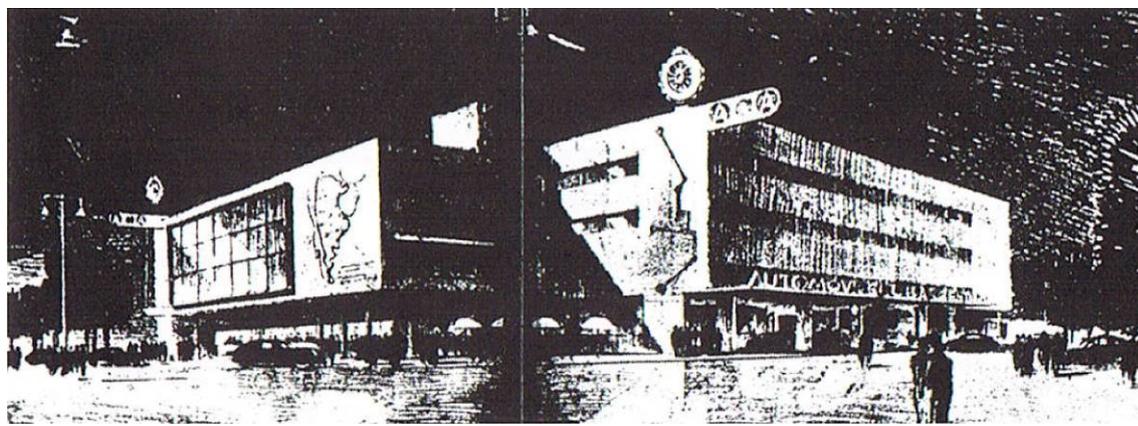
acometer las obras necesarias, a cambio de la exclusividad en la venta de los productos de la petrolera estatal en la red del club<sup>136</sup>.

El plan de expansión, sistemático y nacido de una estudiada estrategia, va más allá del aspecto puramente comercial. De la mano de YPF, este se constituye en un proyecto territorial de ocupación y fomento de la marca país, en aras de la promoción del turismo para el conocimiento de las riquezas paisajísticas del interior del país por parte de sus habitantes. Así, una organización privada sin fines de lucro –el ACA– sumada a una empresa de capital estatal –YPF–, se erigen en piezas claves de una política de conquista de la frontera interior a la vez que de expansión de la economía nacional, de la mano del automóvil y la creciente red de carreteras, como instrumentos de las políticas impulsadas desde el Estado central.

*La realización de este Plan puede equipararse a una verdadera obra de gobierno, aunque por su índole habría sido de muy difícil ejecución dentro de la complicada máquina administrativa. [...] La idea del Plan General abarca toda la República en un conjunto orgánico, [...] resultado de un concienzudo estudio de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, ha tenido en cuenta factores importantes de economía y financiación y razones de Turismo, Vialidad, progreso regional, etc. (Vilar, 1943:4)*

### La obra de Antonio U. Vilar para el ACA

Finalmente, luego del concurso restringido realizado por el ACA en junio de 1937, el primer premio y consecuente encargo del proyecto de las estaciones recae en la oficina de Antonio U. Vilar<sup>137</sup> (Schere, 2008:193), ingeniero y arquitecto.



Perspectiva del edificio de estación con sede social presentado al concurso por el estudio de Vilar

(fuente: Schere, 2008)

Vilar y su equipo proyectan las estaciones a partir de un sistema tipológico, centrado en la estandarización de soluciones a partir de una doble tipificación. Por un lado, se determinaron los tipos a resolver en función de la escala urbana del emplazamiento y su programa

<sup>136</sup> De acuerdo con el Plan, el Automóvil Club otorga a YPF la exclusividad para la venta de sus productos; YPF en retribución bonificará al ACA con dos centavos por litro vendido en la Capital Federal y un centavo y medio en el interior de la República, para que el ACA adquiera, construya o mejore las propiedades que destine a Estaciones de Servicio; [...] YPF le acordará créditos en productos, que serán amortizados mensualmente, esos créditos serán sin interés. Convenio ACA-YPF, citado por Schere, R. (2008:194)

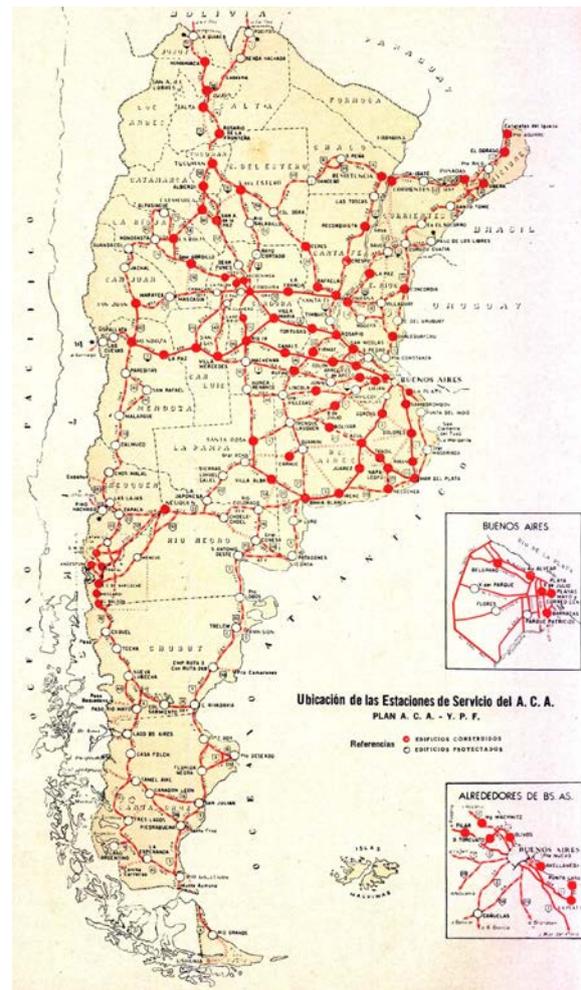
<sup>137</sup> Los otros arquitectos participantes fueron: 2º premio, Jaime Roca; 3º y 4º premios, unificados en el orden de mérito, Sánchez, Lagos y De la Torre, y J. Rodríguez Etcheto; y 5º Alberto Prebisch.

correspondiente, estableciendo **nueve tipos**, de los cuales los fundamentales para nuestro estudio son los cinco siguientes: **estaciones urbanas / suburbanas de la Capital Federal, estaciones con sede social en las capitales de provincias / ciudades importantes, estaciones camineras**<sup>138</sup>. Por otro, en la propia resolución de las estaciones, se tipificaron sectores o actividades con requerimientos específicos, los cuales fueron sistemáticamente organizados a partir de bandas:

- Sector surtidores y servicios del automóvil
- Sector caja / accesos planta superior / acceso estacionamiento
- Sector atención mecánica
- Sector administración y social (en altos)
- Sector estacionamiento (en altos para sedes de importancia)

Así, con un mismo programa pero de diferentes escalas, en las ciudades importantes (Mar del Plata, Rosario, Córdoba, La Plata, Santa Fe, Paraná, Tucumán, Mendoza, Bahía Blanca y Tandil) el programa se resuelve en altura, con el sector administrativo y social cubriendo el área de surtidores, y el estacionamiento sobre el área de atención mecánica.

Es interesante observar que las diferentes tipologías resueltas por los proyectistas responden perfectamente a los considerandos del dictamen del jurado del concurso de 1936 anteriormente citado -el cual había salido publicado en la "Revista de Arquitectura" en marzo de 1937, casi en coincidencia con el nuevo concurso-, dando particular importancia a la playa de maniobras, y a las visuales de control, así como al acceso independiente a los sanitarios. A estos esquemas se agregará la parte social y el garage, no contemplados previamente, los cuales adquirirán un notable protagonismo en las estaciones con sede.



Plano de carreteras nacional con la situación de las estaciones de servicio construidas hasta 1943, y las que se acometerán en los siguientes años, conforme al Plan ACA-YPF. (fuente: *Nuestra Arquitectura*, n° 162)

<sup>138</sup> Los otros tipos enumerados por Vilar serían: edificio sede central (que no constituiría un tipo estrictamente hablando), estaciones fronterizas, estaciones portuarias, y campings (Vilar, 1943).

El sistema tipológico planteado, a priori altamente cerrado e inflexible, le permite a Vilar realizar adaptaciones a partir de una doble variabilidad del tipo, con una adecuación programática en función de la escala de la ciudad en la que se inserta el edificio proyectado y de los servicios a brindar, y una adecuación formal en función de variables regionales de materialidad y de entorno (rural o urbano). Esta resolución le permite una altísima productividad en términos de proyecto con un equipo profesional mínimo, como asimismo en la producción de las propias obras de construcción para la veloz implementación del Plan por todo el territorio nacional.

Una vez desarrollados los primeros proyectos, las estaciones comenzaron a construirse, inaugurándose las primeras ya en 1938, siguiendo un ritmo vertiginoso, llegando en 1940 a tener terminadas 29 obras, entre ellas las sedes de capitales de provincia del centro y norte del país, y varias estaciones camineras en las rutas a Mendoza y Bahía Blanca, lanzándose en 1942 la etapa final, que incluía las estaciones en la Patagonia.

La visión de Vilar respecto a las posibilidades de una aproximación tipológica a la resolución de los problemas que la arquitectura plantea, así como el profundo impacto que le produce la producción automovilística y el paralelismo con la producción edilicia, nos queda meridianamente expuesta en sus propias palabras (anteriores a ganar el concurso del ACA):

*Con la actual variedad, desordenada e inconveniente, encarecemos enormemente la vivienda y nos alejamos de la perfección; porque sólo es posible aprovechar las experiencias de una planta o tipo de construcción cuando puede insistirse sobre ese mismo tipo, como sucede en la construcción de automóviles. (Vilar, 1934:410)*

### Análisis de tipologías testigo

Se toman para el análisis dos tipologías, y dos casos por cada una, para establecer una comparación respecto al trabajo con tipos.

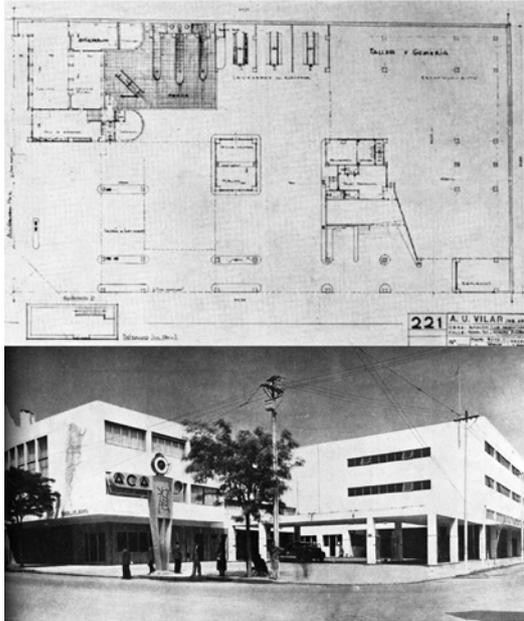
**Estaciones con sede social en capitales de provincia / ciudades importantes:** Córdoba / Rosario. En este tipo de ciudades, se solían adquirir terrenos en esquina sobre alguna avenida importante, resolviéndose la circulación automotor con entrada por una calle y salida por la otra. En los casos expuestos, se disponen las bandas de paquetes funcionales en paralelo al lado más largo del lote, aunque esto no siempre era así, dado que existía la posibilidad, sin grandes variantes del tipo, que estas se colocaran en paralelo al lado corto, desarrollando el edificio en profundidad al cambiar la posición del garaje (caso La Plata, aquí no expuesto). El sistema tipológico desarrollado por el estudio no era inflexible, y permitía la adaptación del proyecto en función de la diversidad de tamaños de los lotes adquiridos por la entidad.

**Estaciones camineras:** Don Torcuato / Luján.

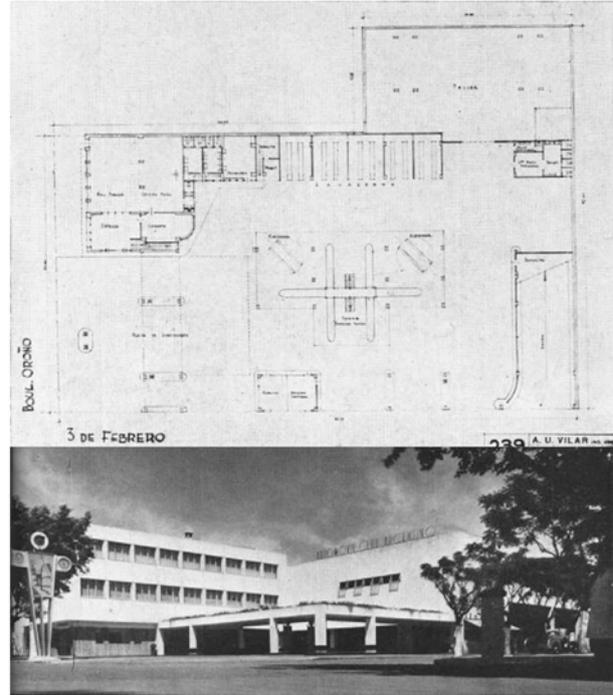
Ubicadas a la vera de rutas y caminos, fue la tipología más pequeña de las desarrolladas por el estudio, la que fue mayormente construida por toda la geografía del país, y la más reconocida por los usuarios. En los dos casos expuestos se trata de estaciones suburbanas, y podemos ver como a partir de una resolución en planta idéntica –en estos casos, en solo dos bandas que aglutinan los paquetes funcionales, en edificios de cuatro caras libres-, la variación viene dada por un ligero cambio en el lenguaje, aceptando el tipo la adaptación a la diversidad de materiales regionales (por ejemplo, piedra en Mar del Plata o Bariloche), o a configuraciones paisajísticas determinadas. La introducción de cubiertas inclinadas con teja fue solicitada expresamente a Vilar por parte de autoridades locales en Córdoba –probablemente para la

estación de La Falda, que se sale del tipo-, y a partir de allí fue una posibilidad que se fue extendiendo por otros municipios, sobre todo del noroeste.

Córdoba

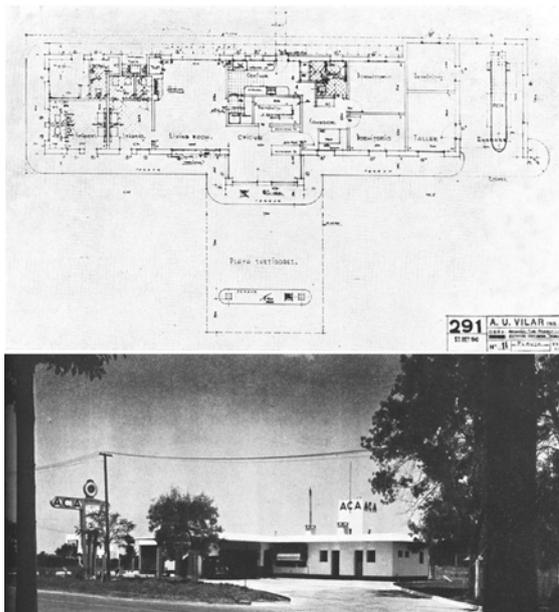


Rosario

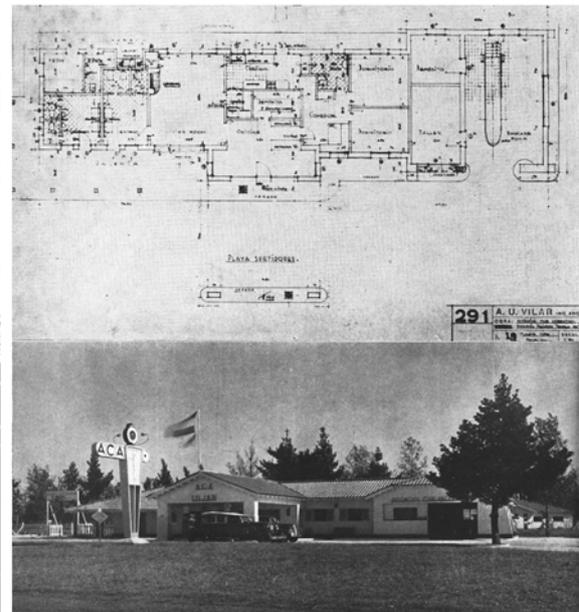


**Estaciones con sede social en capitales de provincia:** comparativa Córdoba - Rosario: planta baja y foto desde esquina de ambos edificios. Claramente se pueden detectar similitudes y ligeras diferencias, en función del tamaño de los lotes y/o otras circunstancias urbanas. (Fuente: *Nuestra Arquitectura*, n° 162)

Don Torcuato



Luján



**Estaciones camineras:** comparativa Don Torcuato - Luján: planta y foto desde la carretera de ambos edificios. Si bien el aspecto final "engaña" al ojo haciéndolas aparecer como dos edificios completamente diferentes, el análisis de las plantas demuestra que son esencialmente iguales.

(Fuente: *Nuestra Arquitectura*, n° 162)

Esta arquitectura tipológica, desarrollada y llevada adelante por Vilar y su equipo a partir de un programa completamente nuevo en la historia de la arquitectura que obliga a innovar en la forma, la función y la materialidad, sin embargo no renuncia a la adaptación a los diversos entornos regionales en función del emplazamiento –con sus condicionantes materiales, estéticas, culturales, económicas, etc.-. Y ello acontece dos décadas antes de que el paradigma moderno –ya casi vaciado de contenido programático y transformado en un “estilo” más– fuera puesto en cuestión a partir de las diversidades regionales.

### Conformación de paisajes (culturales)

Considerando que los paisajes culturales *representan las obras conjuntas de la naturaleza y el hombre, ilustrativos de la evolución de la sociedad y los asentamientos humanos a través del tiempo* (UNESCO, 1992), no podemos entonces dejar de observar la potente impronta que muchas de las estaciones de servicio construidas según este Plan han tenido en la conformación del paisaje argentino. Tanto los edificios de mayor escala -ubicados siempre en avenidas importantes de las ciudades capitales- como las estaciones camineras –a la vera del camino cada 150 kms, hasta los rincones más alejados de cada ruta argentina-, se constituyeron rápidamente en referentes locales, como hitos urbanos dentro de las ciudades, o en mojones camineros constituyendo un punto de inflexión insoslayable en las largas jornadas de desplazamiento por el país. Y tanto unas como otras se constituyeron en avanzadillas del ‘progreso’ que emergía de la capital de un país en aras de la conquista de un interior feraz aún por ‘conquistar’. Así lo consideraba el propio Vilar, tal como apunta al hablar de las viviendas para el personal anexas a las estaciones:

*La calidad de estas viviendas, sin tener ningún detalle de lujo, no desmerece en nada comparada a las buenas construcciones de la Capital Federal. La experiencia demuestra el interés del público del interior por adoptar similares características en sus viviendas. Otro tanto sucede con las Estaciones de Servicio particulares, que siguiendo el ejemplo del A. C. A. han mejorado considerablemente la lamentable arquitectura y construcción con que se estaban afeando los hermosos caminos del país.*

Siendo también consciente (¡en 1943!) de los problemas que esta ‘transculturación’ y veneración de lo llegado desde la Capital puede producir:

*El progreso en el interior del país tiene (un) "doble filo"[...]: ese progreso material, erróneamente apreciado arrasa a menudo con muchas cosas buenas, bellas y útiles que no pueden volverse a hacer y sólo podrían reemplazarse con otras, conscientes de aquellas cualidades perdidas y encaradas con una cultura espiritual e intelectual que rara vez se encuentra en los ambientes políticos que manejan las cuestiones edilicias en el interior. (Vilar, A. 1943:11)*

Un papel protagónico en la conformación de estos paisajes lo ha tenido el “muñeco” del ACA, con su brazo extendido señalando su presencia al viajero en la lontananza, señalando las horas, e indicando en su mapa la ubicación de la localidad en la red caminera, como *un ser con vida, fuerte y bien plantado que vigila, jalona e ilumina el camino como un faro de puerto.*

Asimismo, muchas veces las estaciones del ACA se transformaron en puntos focales alrededor de los cuales crecieron los asentamientos, dada la actividad generada por la propia estación y el público de usuarios transeúntes. Y prácticamente todas han perdurado en el tiempo por más de 70 años, manteniendo su función, siendo referentes locales hasta el día de hoy.



Foto de la estación de San Antonio de la Paz, Catamarca, que acompaña la presentación de este proyecto en *Nuestra Arquitectura* n° 162, con el siguiente pie de foto: *Esta foto es por demás expresiva sobre lo que el ACA significa en lugares como ese. Gracias a esta estación tienen el pueblo y la extensa y seca comarca que lo rodea, un pabellón para asistencia materno-infantil y una sala de primeros auxilios*

## Patrimonio moderno

*Es sabido que la identidad personal reside en la memoria  
y que la anulación de esa facultad comporta la idiotez.*  
Jorge Luis Borges, *Historia de la eternidad*

La conceptualización respecto al significado de **patrimonio cultural** ha tenido una importante expansión a lo largo de las últimas décadas, desde la mera condición de *monumento histórico* –objeto material asociado a algún proceso histórico destacable o la mera condición de antigüedad, o bien relicto arqueológico- a la moderna inclusión del *patrimonio inmaterial* - festividades, tradiciones, o ceremoniales de variada índole-. Asimismo, a partir de una escala inicial de preocupación por la preservación de lo monumental –las *grandes creaciones*, a toda vista relevantes-, se ha ido incluyendo paulatinamente la noción de necesidad de preservación de lo mínimo, cotidiano, aquello que pareciera ligeramente i-rrelevante –*obras modestas que han adquirido con el tiempo un significado cultural*<sup>139</sup>- pero que constituye el acervo popular de modos de vida y producción de las diversas culturas humanas, como algo digno y necesario de preservar para estudio y disfrute de las generaciones venideras.

Así, desde mediados del siglo XX, a las categorías patrimoniales básicas -*monumentos, sitios arqueológicos, ciudades y centros históricos*-, se han ido incorporando las categorías de *paisajes culturales, patrimonio inmaterial, itinerarios culturales*, y últimamente, las *series patrimoniales*. Lo cual ha llevado a un importante crecimiento de la base material cuantitativa de los bienes considerados necesitados de protección y preservación, sobre todo los correspondientes a la producción del siglo XX, entre los que nos interesa particularmente la

<sup>139</sup> Incorporado por la Carta de Venecia del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS), en 1964, en su definición del *monumento histórico*, art. 1

incorporación del concepto de *patrimonio moderno*, referido a aquellas obras relacionadas con los postulados teóricos del Movimiento Moderno.

Al tiempo que se ha ido ampliando paulatinamente el concepto de patrimonio, lo ha hecho el público interesado en su problemática, habiéndose expandido desde la minoría de los propios especialistas, a una conciencia general relativamente vasta que se ha ido instalando en la sociedad, propiciada sobre todo a partir del propio reconocimiento del aunar voluntades para evitar la desaparición de bienes que esa misma sociedad consagró como propios y que se vieron abocados a la desaparición –generalmente por operación de las imponderables “fuerzas del mercado”-. En este auto reconocimiento de colectivos preocupados por la preservación de aquello que nos define como pueblo, como cultura, hay un potente activo a aprovechar y alimentar, desde la teoría y la crítica, aportando el corpus de conocimiento disciplinar, la definición del criterio de selección de bienes plausibles de ser protegidos, y la necesaria interpretación del concepto de autenticidad. Dado que el *patrimonio moderno* no goza habitualmente del conocimiento y valoración general de las comunidades donde se haya ni de sus autoridades –entre otras razones, por no poseer la “sagrada” pátina de “lo antiguo”, y en general, por un rechazo a sus postulados estéticos- se debe romper esta inercia, haciéndose necesaria una constante labor didáctica de educación y concientización acerca de sus valores, acompañado de campañas de difusión e interpretación para garantizar su aprecio y conservación.

## Conclusiones

En el plan de expansión territorial del Automóvil Club Argentino-YPF, la arquitectura de Antonio Vilar jugó un rol fundamental, a partir de un planteamiento tipológico de proyecto y construcción de estaciones de servicio, lo suficientemente flexible para ser capaz de adaptarse a la diversidad de escalas, entornos, tecnologías, y culturas locales. Las invariantes (organización funcional, formalidad) de dicho sistema tipológico permitieron una economía de escala en la producción y reproducción de las estaciones, así como en la gestión de construcción de las mismas, lo cual facilitó la rápida materialización de la red todo lo largo y ancho del país; al tiempo que las variables (materialidad, tecnología) lo flexibilizaron como sistema abierto y adaptable a condiciones locales. La estandarización desde el proyecto por la vía tipológica aparece así como valor añadido, posibilitando una rápida ejecución sin dejar de lado aspectos de localía, así como la traslación/instrumentación del “saber-hacer” a equipos gestores-construtores locales.

En estos tiempos en que la arquitectura se ha sumado al carnaval del espectáculo a partir de la concepción de edificios singulares grandilocuentes, en los que el mayor valor añadido propiciado por el arquitecto pareciera ser justamente esa singularidad a partir del “más difícil todavía”, lo cual ha llevado al desdén y particular ignorancia de la “arquitectura basada en tipos” –la misma que ha permitido construir edificios “singulares” durante más de veinte siglos-, analizando la obra de Vilar, concluimos **reafirmando el valor del trabajo tipológico como herramienta de proyecto**<sup>140</sup>, así como la importancia de esta arquitectura en la construcción de un imaginario colectivo de fuerte carga simbólica. Tal vez por la propia repetitividad del tipo amojonando las rutas todo a lo largo y ancho del país; tal vez por la fuerte presencia mediática del “muñeco” que acompañaba todas y cada una de las estaciones invitando a hacer un “alto en el camino”; tal vez por la comodidad de las instalaciones o la calidad del servicio; o tal vez por una suma de todas ellas –en las que la arquitectura ha sido

<sup>140</sup> Trabajo tipológico de proyectación que luego se utilizará asimismo en el plan de construcción de edificios centrales de Correos en diversas capitales provinciales, con excelentes resultados funcionales y simbólicos .

una de las principales componentes-, las estaciones del ACA consiguieron instalarse en el imaginario popular con un sentido de unidad nacional, como conquistadoras de ese inmenso territorio feraz que a mediados del siglo XX quedaba aún como “frontera interior” de nuestro país, invitando a subirse al coche y conocerlo.

A partir de lo expuesto en el presente artículo, y una vez superada la sacralización de la memoria histórica por el reconocimiento de lo monumental, creemos necesaria la **concientización acerca de la importancia que el desarrollo de un Plan como el expuesto ha tenido en la configuración del paisaje cultural argentino**, y la construcción de ese imaginario popular.

Considerando que este patrimonio posee un notable valor testimonial de una época y una disciplina, y que el reconocimiento de lo patrimonial no es solo una cuestión clasificatoria, sino que se ha de comprender en función de su integración en un todo (Waisman, 1995), y convencidos de que en este caso **el valor del conjunto es mucho más que la suma de las diversas obras individuales** del Plan, creemos que se debería impulsar el reconocimiento de este conjunto de edificios como **serie patrimonial**<sup>141</sup> a proteger y conservar, a partir de su declaración como tal; y manteniendo su funcionalidad como lo han hecho durante más de 70 años, negociar una gestión patrimonial de protección, conservación e interpretación consensuada con la entidad propietaria. El tratamiento del conjunto como *serie* permitiría **valorizar la propia sistematización del conjunto, visualizando su unidad conceptual**, permitiendo mostrar al patrimonio cultural no como algo estático asociado a casos únicos o monumentales, sino como algo vivo que puede continuar siendo funcional –prestando servicios a la comunidad-, y en permanente evolución y expansión. Creemos que así como en un tiempo no tan lejano el Plan ACA-YPF fue capaz de instalar una noción de país, de unidad allende los kilométricos territorios y las diversidades regionales –sin negarlas-, hoy la revalorización de esa misma obra de conjunto podría re-instalar culturalmente la valoración del pasado que heredamos para discutir el futuro que queremos, así como ayudar a la toma de conciencia en la sociedad de los valores del patrimonio moderno.

Dado que la serie atraviesa todo el país, para garantizar la correcta catalogación, gestión y control de la preservación de este conjunto, se ve la necesidad de aplicación de una normativa única de alcance nacional, para evitar dejarlo librado a las diferentes (o inexistentes) legislaciones provinciales<sup>142</sup>. Para ello se considera imprescindible profundizar en la investigación acerca de la situación de las diversas estaciones realizadas del Plan partiendo de un relevamiento de estado actual (modificaciones/ampliaciones/demoliciones realizadas, estado de conservación, patologías, etc.), la catalogación de las mismas, y la posterior valoración de viabilidad para determinar su inclusión (o no) en un eventual ley de protección integral de la serie. Este estudio, así como la ficha anexa a continuación –donde se enumeran todas las estaciones construidas hasta 1943, con la identificación de su tipo, dirección, etc., la cual se aporta como un trabajo en proceso, necesitada de ser completada con numerosa información sobre la cual se está trabajado-, se consideran un primer paso en este sentido, quedando un camino largo y fecundo por recorrer.

<sup>141</sup> Componentes de una misma nominación que están separados geográficamente pero que están relacionados porque pertenecen al mismo grupo histórico cultural o bien al mismo tipo de bienes, característico del área geográfica. UNESCO, *Directrices prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*, 1983.

<sup>142</sup> Algunos edificios de los de tipo “estación con sede social en capital de provincia o ciudad importante” han recibido diversas declaraciones de protección patrimonial, de nivel municipal.

## Bibliografía

Alvarez Prozorovich, F. *El sueño moderno en Buenos Aires (1930-1949)*, Tesis doctoral en Arquitectura, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona, bajo la dirección de Josep Quetglas. 1991, inédito.

Ballent, A. / Gorelik, A. "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en: Cattaruzza, A. (dir.), *Nueva historia argentina, vol .VII. Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, Buenos Aires: Ed. Sudamericana. 2001.

Cappelli, R. / Pronsato, G. *Las 7+1 lámparas de la arquitectura argentina*, La Plata: edic. Capro. 1993.

Gorelik, A. "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 Argentino de Arte Americano e Investigaciones Estéticas*, nro .25, Buenos Aires: FADU-UBA. 1987.

Gorelik, A. "Nostalgia y Plan: el estado como vanguardia", en AA.VV., *Arte, historia e identidad en América. Visiones comparativas: XVII coloquio internacional de historia del arte*, Tomo II, p. 655-670, México: UNAM, IEE. 1994.

Gruschetsky, V. "Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940", en: Ben Plotkin, M. / Zimmermann, E. (comp.), *Los saberes del Estado*, Buenos Aires: Edhasa. 2012.

Piglia, Melina. *Autos, rutas y turismo: El Automóvil Club Argentino y el estado*, Buenos Aires: Siglo Veintiuno editores. 2014.

Schere, R. *Concursos 1826-2006*, Buenos Aires: Sociedad Central de Arquitectos. 2008.

UNESCO: Comité del Patrimonio Mundial. *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*. 1992.

Vilar, A. U. "Una casa de renta", revista *Nuestra Arquitectura*, número 60, julio 1934, Buenos Aires. 1934.

Vilar, A.U. "El ACA al servicio del país", revista *Nuestra arquitectura*, número 162 (enero 1943), dedicado a su obra, Buenos Aires. 1943.

Waisman, M. *La arquitectura descentrada*. ESCALA. Bogotá, Colombia. 1995. Citado por Sánchez Negrette, A., *La visión del Patrimonio e inclusión desde la historiografía argentina en los últimos cuarenta años*, Primeras Jornadas Latinoamericanas "Patrimonio e inclusión". Posadas. 2014.