Proyecto tipológico y patrimonio moderno: las estaciones de servicio de Antonio U. Vilar para el Automóvil Club Argentino

Adrián Mallol i Moretti

Introducción

La ponencia presenta un avance de la investigación realizada para el desarrollo de la tesis *Funcionalismo arquitectónico al servicio de un modelo de expansión territorial: Antonio U. Vilar y el Automóvil Club Argentino*, en el marco del programa de Doctorado en Arquitectura de la Universidad Nacional de Córdoba.

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 Estados Unidos de América- la cual surgió como una receta casi universal para afrontar las consecuencias de la crisis e intentar la recuperación económica 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-Gorelik, 2001:147).

Es en este contexto, entonces, que los diferentes gobiernos que se suceden a lo largo del período van definiendo políticas tendientes al desarrollo de un vasto plan de construcción de infraestructuras, basado fundamentalmente en la construcción de una red caminera -integrando el territorio nacional-, y la explotación del petróleo –con la potenciación de la empresa estatal en todo el proceso, desde la extracción a la refinación y comercialización-. 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 el sistema de pago de regalías al Estado nacional-, y la 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 deviene directamente de un proceso de expansión del parque automotor iniciado en la década anterior[1], en la cual la preocupación por el tema ya había llevado al país a organizar el Primer Congreso Nacional de Vialidad (1921) y el Primer (1925) y Segundo (1929) Congreso Panamericano de Carreteras, proceso que resalta el éxito de la política expansionista norteamericana para ganar nuevos mercados en los cuales introducir sus productos industriales (concretamente, los automóviles). Esto 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, capitales que verán mermados su volumen de negocio y sus beneficios en la medida que el transporte automotor, en franca expansión, vaya ganando la partida. Los ferrocarriles pasarán paulatinamente a un segundo plano, dada la potencialidad, flexibilidad, y proyección a futuro del transporte rodado, con reducción de tiempos en los procesos de carga-descarga por la posibilidad de llegada del camión directo al punto de carga, evitando los inevitables transvases en el caso del tren. 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

[1]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. Mientras tanto, para 1931 solo se contaba con 2.000 kms. de carreteras y caminos. En los años '20 la Argentina llegó a ser el país latinoamericano con mayor cantidad de automóviles, y el cuarto del mundo.

tejido industrial incipiente, deberá asumir un rol cuasi desmesurado como vanguardia de un capitalismo prebendario, tal como explica Adrián Gorelik (1994:52):

> *Esto coloca en primer plano, de modo desmesurado en comparación con las modernizaciones europeas y norteamericanas, al rol del estado: a los estados nacionales americanos les tocó siempre hacer de vanguardia de un capitalismo prebendario: 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. Así como el siglo XIX es el de construcción de las naciones y las nacionalidades, es a partir de la consagración de los nuevos roles públicos en la década del treinta con 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 *aggiornándose* en función a las nuevas condiciones del mercado internacional. Dicho Plan se cimentó en una fuerte inversión en obra pública, y una decidida apuesta por el turismo como motor de expansión de la economía, así como un recurso nacionalista para fomentar el conocimiento del interior del país por parte de los ciudadanos de la Capital, 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[2] centrado en la organización de carreras, funcionando como espacio de socialización de esa élite vinculada a la modernización tecnológica, los llamados *sportmen*. La difusión del uso del automóvil a partir de la Primera Guerra Mundial lo transformó en un bien de consumo más -si bien de clases acomodadas-, pasando a ser el centro de una importante red de comercialización que giraba en torno al mismo, desde la importación del propio auto, a los repuestos, complementos, gasolina, mecánica, y servicios 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

[2] 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.

a una activa campaña de captación de socios[3], ofreciendo múltiples beneficios directos, y 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 –y casi "monopolizar"- el creciente mercado de la venta de servicios integrales para el automóvil.

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, una vez asegurada su posición dominante como empresa estatal con derecho casi exclusivo a explotar la riqueza del subsuelo nacional a partir de las diversas leyes sancionadas. 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 decó, para finalmente realizar en agosto de 1936 la convocatoria a un concurso de proyectos 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[4]. El programa de este concurso tenía unos requerimientos mucho menores que los de las estaciones camineras que posteriormente proyectará Vilar, la tipología edilicia más pequeña de su vasto programa proyectual. Es interesante observar la importancia dada por el jurado (integrado por tres técnicos de la empresa y dos arquitectos de la SCA), en su dictamen, a la facilidad de maniobra en la playa de carga, así como a las visuales desde la oficina que permitirían controlar todo el establecimiento, y a la independencia de los toilets. Curiosamente, la gráfica de identificación de la marca –que era una prerrogativa de las bases del concurso- no tiene casi ningún protagonismo en estos proyectos, siendo preponderante en otros de los seleccionados. 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

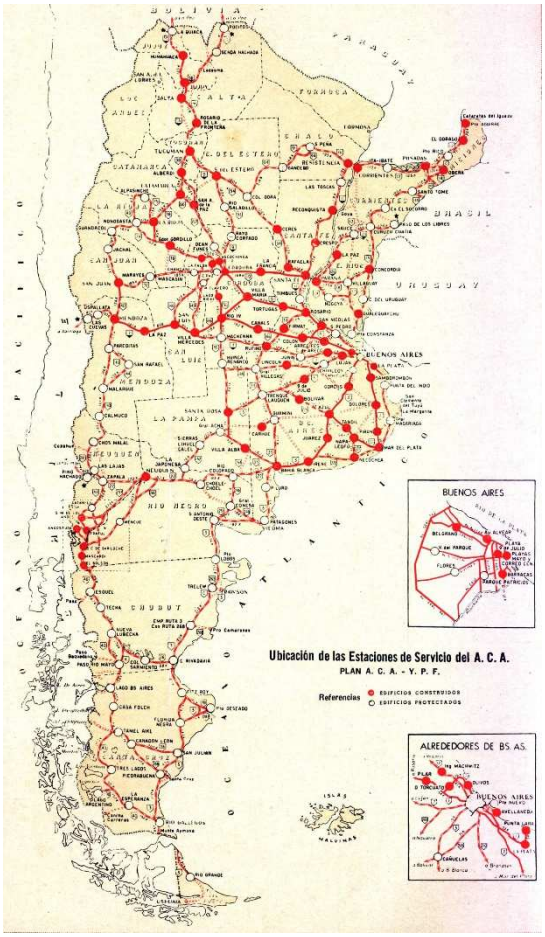
[3] El club pasa en 11 años de los 200 socios apuntados en 1910 a 470 en 1921, y de allí a 32.652 en 1931, con un crecimiento exponencial (6.900%) en la década. Recién en 1941 llegará a rebasar los 40.000 socios (crecimiento del 25%).

[4] En estos momentos de la investigación, no sabemos a ciencia cierta qué ocurrió, pero podemos suponer que fue a consecuencia de que ya se había firmado el convenio con el ACA. Sin embargo ambos hechos -el llamado a concurso y la firma del convenio- ocurren en agosto de 1936.

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 agosto 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 acometer las obras necesarias, a cambio de la exclusividad en la venta de los productos de la petrolera estatal en la red del club.

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 instrumento de 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)



Plano de carreteras nacional con la situación de las estaciones de servicio ya construídas hasta 1943, y las que se acometerán en los siguientes años, conforme al Plan ACA·YPF.
(fuente: Nuestra Arquitectura, nº 162)

La obra de Antonio U. Vilar para el ACA

Finalmente, el encargo de la proyectación arquitectónica del Plan recae en la oficina de Antonio U. Vilar, ingeniero y arquitecto, el cual había forjado una relación con YPF en su paso por la empresa entre 1918 a 1920, como Jefe del servicio de obras y construcciones de la Explotación Nacional de Petróleo de Comodoro Rivadavia (antigua YPF), dedicado al proyecto y dirección de obras de ingeniería, viviendas para el personal, e instalaciones auxiliares (Scarone, 1970:39).

Vilar y su equipo proyectan las estaciones a partir de un sistema tipologizado, 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 correspondiente, estableciendo nueve tipos, de los cuales los fundamentales para nuestro estudio son los siguientes: estaciones urbanas / suburbanas de la Capital Federal, estaciones con sede social en las capitales de provincias / ciudades importantes, estaciones camineras. 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 cobranzas / accesos administración y sector social (en altos) / 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, Córdoba, La Plata, Rosario) el programa se resuelve en altura, con el sector administrativo y social cubriendo el área de surtidores, y el estacionamiento, el área de atención mecánica.

Es interesante observar como 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" de marzo de 1937, pero al que Vilar tiene que haber tenido acceso previamente a través de la propia YPF—, 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 estacionamiento, no contemplados previamente, y que adquirirán –en función de su volumen y la propia resolución del proyecto- un notable protagonismo en las estaciones con sede.

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:

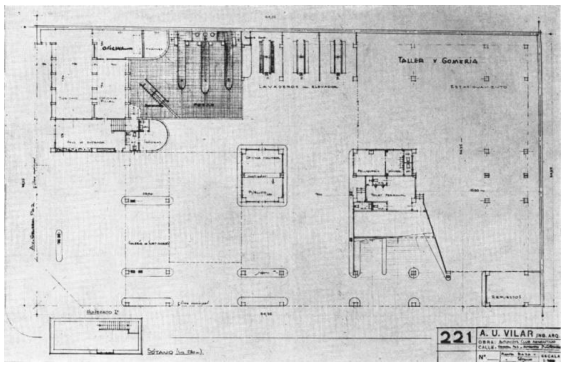
> *Con la actual variedad, desordenada e inconveniente, encarecemos enormemente la vivienda y nos alejamos de la perfección; porque sólo es posible aprovechar las*

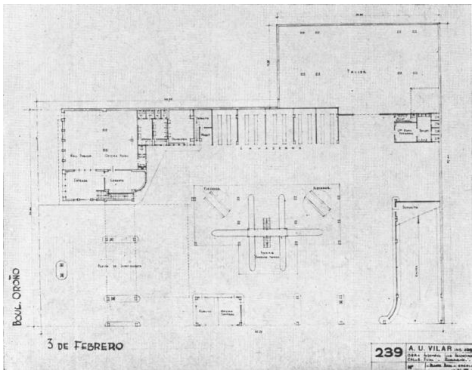
> *experiencias de una planta o tipo de construcción cuando puede insistirse sobre ese mismo tipo, como sucede en la construcción de automóviles.*(Vilar, 1934:410)

Análisis casos testigo

Se toman para el análisis dos tipologías, y dos casos por cada una para establecer la comparación.

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.



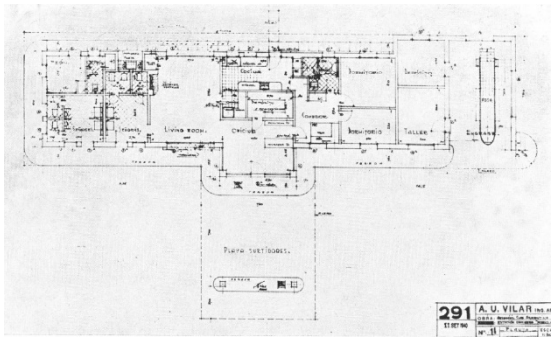


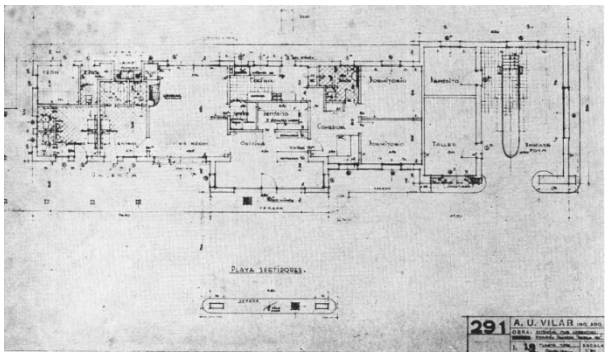
Córdoba

Rosario

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





Don Torcuato *Luján*

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.

Conclusión

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-constructores locales.

En estos momentos, 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,** 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 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.

Bibliografía

ALVAREZ PROZOROVICH, Fernando [1991, inédito] *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.

BALLENT, Anahí / GORELIK, Adrián [2001] "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en: Alejandro CATTARUZZA (dir.), *Nueva historia argentina, vol .VII. Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930·1943)*, Buenos Aires: Ed. Sudamericana.

CAPPELLI, Roberto / PRONSATO, Graciela [1993] *Las 7+1 lámparas de la arquitectura argentina*, La Plata: edic. Capro.

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", AIAAIE (*Anales del Instituto Argentino de Arte Americano e Investigaciones Estéticas)*, nro .25, Buenos Aires: FADU·UBA.
[1994] "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.

GRUSCHETSKY, Valeria [2012] "Saberes sin fronteras. La vialidad norteamericana como modelo de la Dirección Nacional de Vialidad, 1920-1940", en: BEN PLOTKIN, Mariano - ZIMMERMANN, Eduardo (comp.), *Los saberes del Estado*, Buenos Aires: Edhasa.

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

SCARONE, Mabel M. [1970] *Antonio U. Vilar*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Buenos Aires, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas.

VILAR, Antonio U. [1934] "Una casa de renta", revista *Nuestra Arquitectura*, número 60, julio 1934, Buenos Aires.
[1943] "El ACA al servicio del país", revista *Nuestra arquitectura*, número 162 (enero 1943), dedicado a su obra, Buenos Aires.

ISBN 978-987-4415-06-6
9 789874 415066