

AREA

**Agenda de Reflexión en Arquitectura,  
Diseño y Urbanismo**

*Agenda of Reflection on Architecture,  
Design and Urbanism*

Nº 23 | OCTUBRE DE 2017  
REVISTA ANUAL

ISSN 0328-1337 [IMPRESO] | ISSN 2591-5312 [EN LÍNEA]

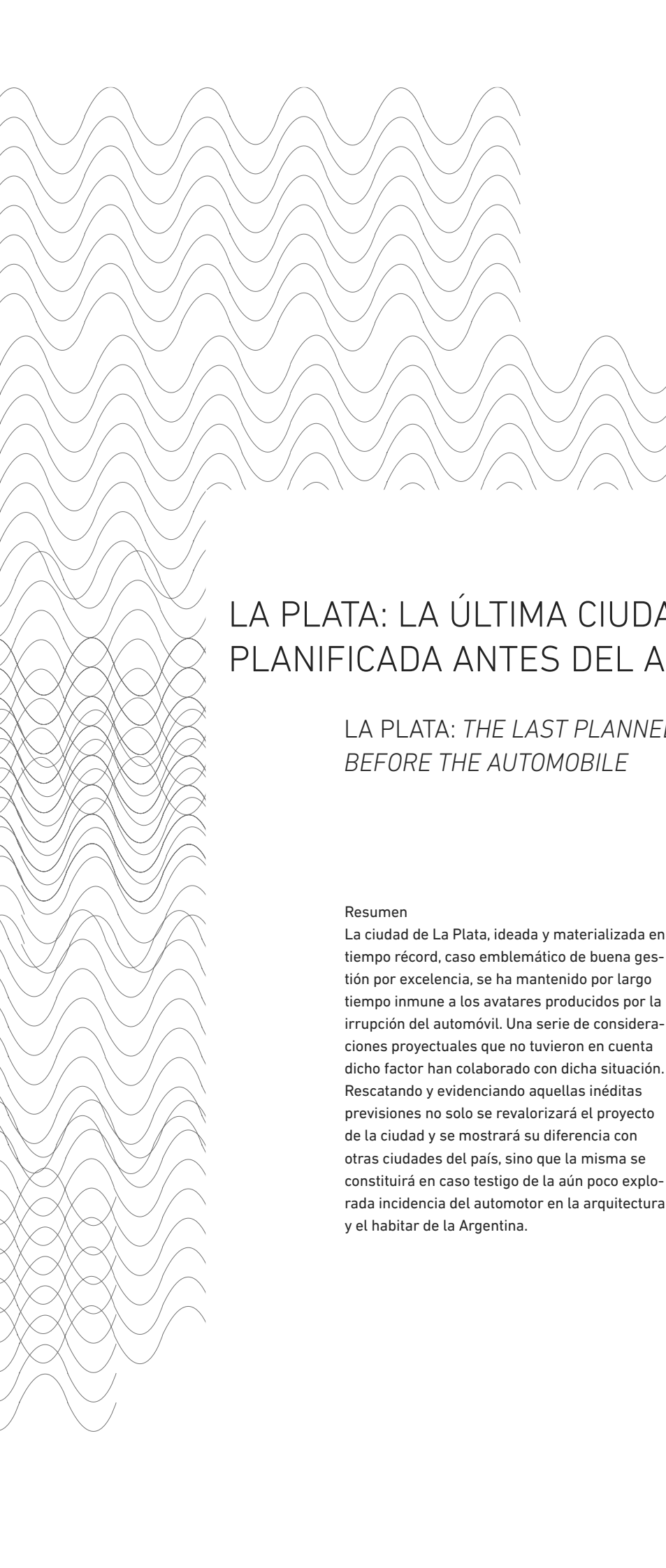
**Universidad de Buenos Aires**  
Facultad de Arquitectura,  
Diseño y Urbanismo

---

## CONTENIDOS | CONTENTS

- 8** Editorial  
MARÍA LEDESMA
- 10** Aperturas. Diseño y sistematización de la pérdida  
CARLOS CARPINTERO
- 13** Debates, dilemas y desafíos de la gestión urbana  
DAVID KULLOCK
- 25** Planificación en Argentina a principios del siglo XXI  
MARIANA SCHWEITZER | SILVINA CARRIZO |  
MARISA SCARDINO | SANTIAGO PETROCELLI |  
PABLO SCHWEITZER | MARÍA LAURA CARENA
- 37** ¿Nuevos asentamientos o nuevas villas?  
El *Playón de Fraga*.  
Ciudad de Buenos Aires, 2014-2016  
VERÓNICA PAIVA
- 47** Construcción de un mapa de riesgo en base a información de variables de estado del territorio  
DIANA DE PIETRI | PATRICIA DIETRICH |  
ALEJANDRO CARCAGNO | ERNESTO DE TITTO |  
MARÍA ADELA IGARZABAL
- 63** Particularidades del arbolado y el riego en la ciudad de Mendoza desde una mirada sistémica  
MARÍA CECILIA DOMIZIO
- 79** La Plata: la última ciudad argentina planificada antes del automóvil  
ANDRÉS MUÑOZ

- 
- 91** Diseño y complejidad. La expansión del campo del diseño  
**MARIANA PITTALUGA**
- 105** ¿Existe un diseño serial?  
**FERNANDO FRAENZA**
- 119** Entre el muro y el espacio.  
Formas de hibridación cultural en la obra de Juvenal Baracco  
**OCTAVIO MONTESTRUQUE BISSO | MARTÍN FABBRI GARCÍA**
- 133** Pautas para una arquitectura del futuro.  
Reyner Banham y la tecnología para un *entorno bien climatizado*  
**CECILIA PARERA**
- 147** El registro fotográfico para el estudio de las prácticas de enseñanza en la universidad. De la ilustración al descubrimiento  
**GABRIELA AUGUSTOWSKY**
- 157** La inspiración, las influencias y las copias en el diseño industrial.  
Análisis en un tema: la silla  
**RICARDO BLANCO**
- Reseña de libros
- 164** Ferrocarriles británicos de la época victoriana: un álbum fotográfico de arquitecturas perdidas y una reflexión sobre el patrimonio existente en la Argentina  
**MARÍA ALEJANDRA SAUS**
- 166** *La privatopía sacrílega*  
**DANIELA SZAJNBERG**
- 167** Acerca de los autores
- 172** Convocatoria *AREA 24*
- 175** Información para los autores



**PALABRAS CLAVE**  
Automóviles,  
Movilidad Urbana,  
Planificación Urbana

**KEYWORDS**  
*Automobiles,  
Urban Mobility,  
Urban Planning*

> **ANDRÉS MUÑOZ**

Universidad de Buenos Aires  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo  
Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas  
“Mario J. Buschiazso”  
Maestría en Historia y Crítica de la Arquitectura,  
Diseño y del Urbanismo (MAHCADU)

## LA PLATA: LA ÚLTIMA CIUDAD ARGENTINA PLANIFICADA ANTES DEL AUTOMÓVIL

*LA PLATA: THE LAST PLANNED ARGENTINE CITY  
BEFORE THE AUTOMOBILE*

### Resumen

La ciudad de La Plata, ideada y materializada en tiempo récord, caso emblemático de buena gestión por excelencia, se ha mantenido por largo tiempo inmune a los avatares producidos por la irrupción del automóvil. Una serie de consideraciones proyectuales que no tuvieron en cuenta dicho factor han colaborado con dicha situación. Rescatando y evidenciando aquellas inéditas previsiones no solo se revalorizará el proyecto de la ciudad y se mostrará su diferencia con otras ciudades del país, sino que la misma se constituirá en caso testigo de la aún poco explorada incidencia del automotor en la arquitectura y el habitar de la Argentina.

### Abstract

*The city of La Plata, conceived and materialized in record time, emblematic case of good management par excellence, has remained for a long time immune to the ups and downs produced by the irruption of the automobile. A series of planning considerations that did not take into account this factor has collaborated in this situation. Rescuing and evidencing those unprecedented forecasts, not only will the city project be revalued and will show its differences with other cities of the country, but it also will be constituted in test case of the still little explored incidence of the car in the architecture and the inhabit of Argentina.*

## Punto de partida: una historia poco abordada

El automóvil y su impacto en la arquitectura son grandes ausentes de la bibliografía arquitectónica hasta la fecha revisada. En el *Diccionario de Arquitectura en la Argentina* de Liernur y Aliata (2004) no se encuentran las voces *aparcamiento*, *automóvil*, *cochera*, *estacionamiento* ni *garaje*. En cambio, sí están *Automóvil Club Argentino* (ACA) y *Yacimientos Petrolíferos Fiscales* (YPF), hecho que coincide con las aristas más abordadas por la historiografía local. No es un dato menor que Adrián Gorelik (2004) en la voz *ACA* referiera directamente a la entrada *Vilar, Antonio Ubaldo* ya que demuestra la manera en que se viene estudiando esta temática, es decir, en relación con grandes figuras, instituciones y con la producción del movimiento moderno, hecho presente también en la voz *YPF*. Se observa en la línea de los trabajos de Anahí Ballent (1999, 2000, 2003 y 2005) una entrada más territorial al destacar el rol del ACA en la construcción de una red nacional de estaciones de servicio y la influencia del *weekend* en la difusión de una forma de vida que consumirían los *Country Clubs*, imposibles de ser concebidos sin el automóvil. Por su parte, Melina Piglia (2014) refuerza el estudio sobre el ACA e incluye al *Touring Club Argentino* (TCA) poniendo el foco en las relaciones que estas instituciones mantenían con el Estado.

El especialista uruguayo Guillermo Giucci (2007) observa que la historia cultural del automóvil en América Latina es todavía un capítulo mal estudiado. Oller (1972), García Heras (1985) y Casal Tatlock (1996) desarrollan algunas cuestiones sobre los primeros tiempos del automotor en Argentina, donde los espacios de venta y exposición fueron escenario central, tema, nuevamente, no abordado desde la disciplina. Según la Estadística Mundial de Automóviles, Argentina tuvo durante la década de los años veinte la mayor cantidad de automotores en Latinoamérica,

llegando a ser el cuarto país del mundo.<sup>1</sup> Reparar en las aún inexploradas consecuencias que impuso el arribo y masificación del automóvil sirve para construir una hasta ahora inédita narración sobre el tema propuesto. La Plata posee varias similitudes y marcadas diferencias con otros casos de estudio en la forma en la que el automóvil fue ganando terreno y modificando la manera de habitar nuestras ciudades.

## Similitudes

### Indicadores de la incipiente presencia del automóvil

Las primeras imágenes de particulares ostentando sus automóviles en las calles de La Plata datan de principios de la década de 1910. Pocos años antes, se realizaron las primeras carreras que llevaron y pusieron en escena a estas novedosas maquinarias. La primera fue en el año 1908, cuando se organizó la *Copa challenge de l'auto*. En la convocatoria obrante en la revista *Caras y Caretas* (1908, p. 45), indica que es coordinada por el Moto Club Argentino sobre el recorrido Buenos Aires a La Plata (75 km). La carrera era reservada a los socios de los clubs automovilistas de la República Argentina y de la Sociedad *Sportiva Argentina*, instituciones que nucleaban a los propietarios de los primeros autos (Figura 1).

En el mes de noviembre de 1909, el Aero Club Argentino convocó a otra serie de carreras en la misma ciudad de La Plata.<sup>2</sup> Es altamente probable que la primera competencia de automóviles se haya realizado en el hipódromo de la ciudad. Dardo Rocha decretó su construcción en 1882, denominándolo originalmente *circo de carrera*. El ingeniero Joaquín Maqueda realizó el proyecto y fue inaugurado el 14 de septiembre de 1884. El hecho mostraría una capacidad de adaptación de un espacio pensado para otro uso, imprevisto al momento mismo de la planificación de la ciudad que

1. Para más datos, ver Piglia (2014) que incluye estas y otras referencias, basadas en la Estadística Mundial de Automóviles.

2. Para más información de las carreras, consultar: <http://www.informulas.facundogalella.com/nuestro-automovilismo-mecanica-nacional-carreras-1899-1941/>

redundó en una infraestructura aprovechada y puesta al servicio de la difusión del automóvil.

Asimismo, La Plata estaba entre los destinos de las primeras excursiones organizadas por el Automóvil Club Argentino, que datan de 1910. Anterior inclusive a Córdoba (1913) y otros destinos turísticos del interior del país, justamente por su cercanía con la ciudad de Buenos Aires, cuestión que nuevamente la pone en una situación de privilegio para su inclusión en el circuito de la divulgación del uso del automotor.

La Sociedad *Sportiva* Argentina, el Moto Club Argentino, el Aero Club Argentino, el ACA y el TCA entre otras, son las entidades que se dedicaban a la organización de estas carreras, replicando las ya realizadas en Europa. Hablando de las últimas dos entidades mencionadas, Piglia indica que “tenían entre sus propósitos institucionales el fomento del uso del automóvil [...] y por ello los dos clubes se vincularon desde sus inicios a la organización de competencias deportivas” (2014: 69). Las carreras se venían organizando en Buenos Aires desde 1906, tan solo nueve años después de la llegada del primer auto a Buenos Aires,<sup>3</sup> en principio para la elite que podía costearlo y representaban, en palabras de Piglia “un aspecto importante de la cultura que estaba popularizándose en las primeras décadas del siglo xx” (2014: 71).

Según Oller, además de la organización de estas carreras, instituciones como el ACA se encargaban de “gestionar la disminución de derechos aduaneros” (1972: 46). Esta cuestión no es menor para el posterior incremento de la cantidad de automóviles. Existieron una serie de expedientes presentados ante la Honorable Cámara de Diputados de la República Argentina en donde, la mencionada ACA primero y otras tantas instituciones después realizaron y reforzaron esta petición. En una presentación dirigida al Señor presidente, fechada

el 28 de diciembre de 1918, registrada mediante Expediente N° 892 del 2 de enero de 1919, el *Moto Club La Plata* se “adhirió a la nota pasada en fecha diciembre 6 por el ACA” donde se pedía la reducción de “las tarifas aduaneras de automóviles y anexos” (Figura 2, pág. 82).

Como se observa en la Figura 2, la carta incluye el logo de la institución donde se indica como año de fundación 1914 y estaba ubicada en la calle 47 N° 697, en un edificio de corte académico donde hoy funciona la Asociación Bonaerense de Enfermería.

La presencia de estas instituciones es esencial para la difusión del automóvil ya que constituyen una suerte de red de apoyo. También lo son para la construcción de las primeras rutas. Será justamente el TCA quien construirá el camino de Buenos Aires a La Plata. El TCA, a diferencia del ACA, fue en palabras de Piglia:

una institución destinada a la acción pública en favor de la mejora vial [...] e incluso en la provincia de Buenos Aires llegó, durante la década del diez, a reemplazar a la casi inexistente burocracia vial, construyendo algunos caminos para automóviles. [...] Construyó, por ejemplo (con dineros públicos y privados) los caminos desde Buenos Aires a las localidades de Olivos y La Plata, que permitieron a los automovilistas comenzar a utilizar los autos para el paseo fuera de la ciudad (2011: 3).

3. En 1887, Dalmiro Varela Castex importó un triciclo *De Dion Bouton* que eventualmente llegó a ostentar la patente N°1 de la ciudad de Buenos Aires.

Figura 1  
Revista *Caras y Caretas*  
(1908).

## COPA CHALLENGE DE L'AUTO

---

# Reglamento de la Gran Carrera de Automóviles

(VOITURETTES 'y' MOTOCICLETAS)

Organizada por el «Moto Club Argentino», para el domingo 18 de octubre de 1908, sobre el recorrido Buenos Aires á La Plata (75 kilómetros). Carrera reservada á los socios de los clubs automovilistas de la República Argentina y de la Sociedad Sportiva Argentina.



Figura 2  
Honorable Cámara de  
Diputados de la República  
Argentina (1919).

La temprana inclusión de La Plata demuestra su importancia como un punto estratégico de difusión del uso del automóvil, hecho favorecido por su cercanía con la ciudad de Buenos Aires.

#### La inserción de La Plata en la red

En 1936, YPF y el ACA firmaron un acuerdo para la construcción de una red de estaciones de servicio a nivel nacional, Piglia indica que:

El convenio [...] preveía un plan en etapas [...], la primera etapa comprendería las ciudades cabeceras de las grandes rutas pavimentadas en las que se construirían edificios monumentales, que funcionarían a la vez como sedes sociales, garajes, estaciones de servicio y estaciones camineras a lo largo de esas rutas (2014: 167).

El encargado de ejecutar semejante proyecto fue Antonio U. Vilar, llevando a cabo más de 180 estaciones. El ingeniero-arquitecto en el artículo sobre el proyecto que escribe para la *Revista Nuestra Arquitectura* en 1943 clasifica las estaciones en nueve subtipos de los cuales el cuarto refleja lo ejecutado en La Plata, es decir, “Estaciones con sede

social en las capitales de provincias”. La de la ciudad en cuestión es la N° 14 en ser originalmente inaugurada y la N° 14 también en ser construida.

El mismo Vilar incluye a la estación de La Plata como “una de las primeras y más importantes” (1943: 8), cuestión reforzada por lo que él llama “líneas arquitectónicas contemporáneas” y lo que en palabras de Gorelik está compuesto de “volúmenes puros y blancos” (2004: 162), es decir una arquitectura cercana al movimiento moderno que enmarca gran parte de la producción arquitectónica del ingeniero. Este lenguaje es usado en las ciudades más importantes del país, como Rosario, Mar del Plata y Córdoba, mientras que para otro tipo de estaciones opta por una postura más *regional* sumando elementos como el ladrillo, la piedra y el techo a dos aguas. La estación de servicio no será la única obra de YPF en la ciudad; se construirá el edificio *Club YPF Destilería La Plata* destinado a los *numerosos socios* también en *líneas arquitectónicas modernas*, recientemente puesto en valor.

La estación ACA de La Plata –que no fue la primera sede en la ciudad, sino que ya había sido fundada en 1933– se ubica en la Avenida 51 esquina 9 y contiene un garaje que al momento de la inauguración tenía



capacidad para 120 coches (Fotografía 1). Esto marca que para inicios de la década de los cuarenta ya era necesario la previsión de tal cantidad de espacio, integrándose a una red de garajes comerciales, concesionarias y talleres mecánicos que funcionaban y funcionan de manera independiente. Hasta aquí, la ciudad de La Plata no presenta diferencias con los inicios del automovilismo relativos a muchas de las ciudades del país. Se verifican una serie de competencias automovilísticas a comienzos de la década de 1910, presencia de instituciones como el ACA y el TCA, que proveen la subestructura necesaria para que el automóvil llegue desde Buenos Aires en los albores del desarrollo del turismo nacional y se inserta en la red nacional de estaciones del ACA + YPF que reconocen su importancia como punto estratégico. Sin embargo, la diferencia que tiene el caso de la ciudad en cuestión es que existen una serie de previsiones realizadas con vocación higienista que le otorgaron a la ciudad una mayor capacidad de recepción del parque automotor. Al proponer amplias y soleadas vías de circulación, la ciudad termina por generar una cantidad de espacio muy propicio para adaptarse sin grandes dificultades al fértil desarrollo posterior del automóvil.

## Diferencias

### Un inconveniente inadvertido para la ciudad

Estudios recientes y consecuentes acciones tomadas por la intendencia demuestran que la cantidad de autos que circulan por la ciudad de La Plata ha comenzado a producir efectos no deseados. En 2011, se realizó una prueba piloto para reducir la cantidad de automóviles en el microcentro de la ciudad, generando un *centro de transferencia vehicular* en la República de los Niños.<sup>4</sup> En el año 2013, se marcó un fuerte incremento del parque automotor, donde, de acuerdo a los datos de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA),<sup>5</sup> en la ciudad hay un “automotor cada 2,7 habitantes, por encima del promedio nacional que es de uno cada 3,3 personas.”

Ya Ravella, Giacobbe y Frediani indicaban que “gran parte de las nuevas demandas de movilidad son absorbidas por el automóvil particular cuyo parque se incrementó un 39,4% entre el ‘83 y el ‘93” (2001: 17), fechando un incremento vehicular –preocupante– en los años ochenta. Otros autores como Aón, Cola y Giglio, coinciden en el momento en el

Fotografía 1

Estación ACA de La Plata.  
Fotografía del autor.

4. Leer más en <http://www.radioprovincia.gba.gov.ar/noticias/prueba-piloto-para-reducir-la-cantidad-de-autos-en-la-plata/>

5. Leer más en <http://pasado.eldia.com/edis/20131223/Fuerte-crecimiento-parque-automotor-Plata-cada-dia-patentan-vehiculos-laciudad0.htm>



6. El mayor uso del auto particular para realizar viajes es la principal causa de la congestión vehicular. Para la ciudad de Buenos Aires hay una serie de indicios que marcan el reconocimiento de esta problemática. El decreto del Gobierno Provisional del 7 de abril de 1931 es el primer documento en el que la Intendencia reconoce la condición caótica del tránsito de servicios colectivos de pasajeros, indicando la necesidad de construir subtes *como única solución al problema del tráfico*. El ingeniero Pascual Palazzo (1933) dedica la primera parte de su libro al *problema del tráfico urbano*, hablando de los accidentes, los ruidos, y la lentitud y dificultades del tráfico. Los hermanos Ferrari (Anónimo 1936) publicaron un libro donde marcan distintos indicios de esta problemática. Entre ellos se habla de la *tragedia del tránsito*.

7. Para más desarrollo de este tema, ver dentro del Capítulo IV “Comunicaciones y desarrollo urbano” el ítem 4. “La estructura vial y la formación de localidades periféricas”, en De Paula (1987).

8. El primer tranvía a caballo comenzó a funcionar en 1885 y operaba dentro de la ciudad. En poco tiempo se pasó al tranvía eléctrico, hegemónico hasta la popularización del colectivo.

que el automóvil se vuelve un problema para la ciudad, marcando que la movilidad no será una cuestión a considerar hasta fines de los años ochenta, momento en el cual comienza a “intensificarse la ocupación del territorio y el uso del automóvil”. Los autores indican además que “a partir de entonces, empieza a ser más notoria la problemática urbana producida por la planificación fragmentaria entre las políticas de uso del suelo, el proceso de ocupación del territorio y la planificación de la movilidad de las personas” (2014: 10). Esta apreciación es tardía para la ciudad comparada con otras como Buenos Aires, donde la movilidad comenzó a ser un problema ya desde los años treinta.<sup>6</sup>

#### **Infraestructura puesta al servicio de una nueva ciudad**

La facilidad de comunicación con el exterior y, sobre todo, con la Capital Federal fue una pauta a considerar desde el principio en la ubicación de la nueva capital provincial (de Paula 1982: 24). Suficientes pruebas de esto expone el mismo de Paula al indicar: “el 11 de octubre de 1882 se habilitó el ramal que unía la Estación de Ensenada del Ferrocarril de Buenos Aires y Puerto de Ensenada, con la entonces denominada ‘Estación La Plata’ (hoy Tolosa)” (1987: 346). Esto quiere decir que poco más de un mes antes de la colocación de la piedra fundamental ya estaba funcionando el tren. Otro tanto sucede con la vialidad, reestructurada durante los primeros años de desarrollo de la ciudad, para dar mejor acceso a la misma y contribuyendo a la ulterior generación de poblaciones periféricas.<sup>7</sup> La corta distancia que la separa de la ciudad de Buenos Aires ha sido un factor determinante para la temprana inclusión de La Plata como parte de los primeros circuitos turísticos. La construcción del primer tranvía eléctrico de Sudamérica,<sup>8</sup> la iluminación eléctrica, telegrafía y radio, entre otros, conforman una serie de adelantos técnicos que se aplicaron a la ciudad desde su

fundación. De entre ellos, el puerto de la Ensenada constituye un voluminoso capítulo aparte. Numerosos relatos de viajeros incluyen referencias a estos lugares haciendo uso de los diversos modos de transporte.<sup>9</sup>

Sin embargo, como resulta evidente, en el proyecto original de la ciudad de La Plata, no hay ninguna referencia al automóvil, lo cual resulta absolutamente lógico, ya que en este momento no se preveía la incursión del automotor. El primer automóvil llegará a Buenos Aires en 1887<sup>10</sup> y, probablemente, a la ciudad de La Plata en un breve lapso. Con seguridad alrededor del año 1908, como se adelantó previamente, cuando se organizó la *Copa challenge de l'auto*, incluyendo a la ciudad como un destino posible de una carrera automovilística.

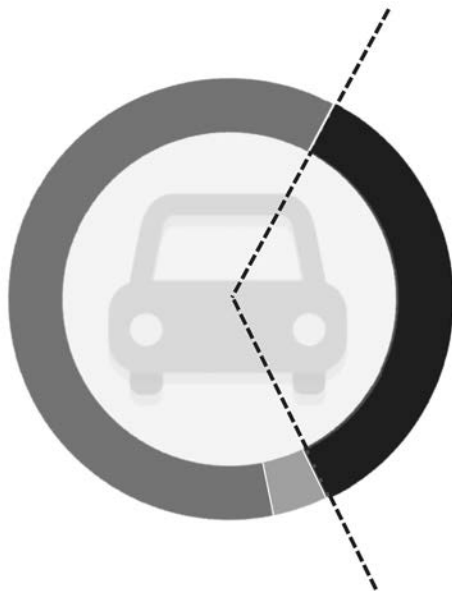
#### **Nacida con una fortuita previsión substancial**

Como reconocen Aón, Cola y Giglio, a pesar de ser un enclave proyectado antes de su fundación, “a lo largo del siglo XX la ciudad ha evolucionado sin una planificación sostenida” (2014: 9), sin embargo, esa concepción original ha sido muy provechosa. En la descripción de la traza que realiza el ingeniero Pedro Benoit en 1895, indica como “consideraciones que presidieron la confección del plano de la ciudad” las siguientes:

Teniendo en cuenta el resultado práctico de las calles de Buenos Aires y de todas las ciudades y pueblos de la Provincia, se fijó un ancho de 18 m de muro a muro, calculando una vereda de 2,50 m y quedando por consiguiente 13 m libres para la circulación de los rodados. En las calles centrales de la Capital de la República los vehículos no disponen más que de 6,50 m por consiguiente en este sentido la capital de la provincia ofrece un ancho doble (Ravella, Giacobbe y Frediani 2001: 4).

Esta notable previsión, conjuntamente con otra serie de atenciones que indica

61%  
EDIFICIOS



35%  
CALLES

Benoit, redundan en anchos generosos de calles como “diagonales de 30 m” y “bulevares de [...] 30 m de muro a muro con una vereda de 4 m, quedando por lo tanto una superficie libre para rodados de 22 m” permitieron generar un trazado que, si bien no consideró a los automóviles, permitió incluirlos “sin graves inconvenientes” (ibídem).

Estas ideas de espaciosas y fluidas circulaciones están presentes desde la asunción misma de Dardo Rocha en 1881 como gobernador de la Provincia de Buenos Aires:

La ciudad Capital para que responda a su desenvolvimiento y a su destino debe ofrecer fácil acceso a los hombres y a los intereses que está llamada a servir, consultar con la higiene que se impone en primer término en nombre de la existencia; las conquistas del arte que llevan el sentimiento de lo bueno y de lo bello; los adelantos de la industria que agiganta la producción, y los transportes reclamando cada día más amplias avenidas y las conveniencias del comercio, para que esto concurra a su rápido acrecentamiento.

El 35% de la superficie ocupada por la ciudad al momento de su fundación eran calles, más de la mitad de la destinada a la edificación (Figura 3). Si bien estas ideas responden prioritariamente a un espíritu higienista, tal cual se menciona

en el discurso, esto origina un amplio receptáculo del futuro parque automotor. Buenos Aires, por ejemplo, hoy día posee tan solo un 25% de espacio destinado a circulación.<sup>11</sup> El ingeniero Pascual Palazzo al problematizar sobre el tráfico urbano, refiere que “cualquiera de las grandes capitales tiene [...] doble superficie de calles por hectárea de lo que dispone Buenos Aires” (1933: 1) y esto incluye a La Plata. La cuestión central no es quizás el porcentaje, sino la hegemonía que posee el automóvil sobre otros modos de transporte.

Así todo, aquella amplitud fue considerada insuficiente en la década de los sesenta, cuando se realizó el ensanchamiento de un tramo de la Avenida 51, cuestión que además del alto costo ambiental ha probado ser inútil.<sup>12</sup> La posterior experiencia en planificación del transporte ha demostrado que el ensanche de calzada, en vez de evitar la congestión, la incentiva. La solución a los actuales conflictos de tránsito, está lejos de ser alguna que favorezca a la circulación del individuo en detrimento de la colectiva.

Tampoco se tuvo en cuenta que las calles diagonales, si bien, generan una “economía en las distancias muy considerable” (Burgos, 1982: 4), también producen mayores puntos de conflicto, es decir, multiplican los cruces y las detenciones. A pesar de que la adaptación de la ciudad a la presencia del automóvil fue inicialmente buena, hoy muestra inconvenientes.

Figura 3

Elaboración propia en base a los datos obrantes en la Memoria de Burgos (1982).

9. Algunos relatos que describen situaciones relacionadas con estas infraestructuras se ven en el libro de Barcia (1982). Entre ellos se cuentan los relatos sobre el puerto de De Corvetto (1885), Daireaux (1882-86), Hammerton (1886), Monteverde (transcripto por Palomeque en 1888) y Resasco (1891), entre otros. También hay narraciones sobre las rutas de Child (1890) y sobre el ferrocarril de Escardó (1886) y Alcock (1902), entre otros.

10. Ver nota n° 3.

11. La ciudad de Buenos Aires posee un área de 20.000 hectáreas. De éstas, 15.000 hectáreas es todo aquello que posee nomenclatura catastral identificada con sección-manzana-parcela, esto incluye la pisada de las construcciones existentes y los espacios verdes de la ciudad. Las otras 5000 hectáreas, es decir el 25% del área de la ciudad está destinado a los espacios de circulación de los automotores, es decir las calles y avenidas.

12. El mismo intendente critica estas decisiones en Szlagowski (1982).

13. En diciembre de 1911 y bajo el título *La edificación moderna* la prensa local anunciaba: “Ha comenzado a construirse en La Plata,

la primera casa que aspira a entrar en las condiciones exigidas por el concurso de premios a la edificación. El animoso propietario que será el primero en triunfar es un joven e inteligente facultativo, el doctor Cometto, quien va a transformar una de las antiguas y hermosas casas de la avenida 51 [...] –el Dr. Cometto, continúa el artículo– “instalará en su hermosa mansión, no solo su hogar, sino también el consultorio y cochera y caballeriza, sujeto todo a las exigencias más completas en lo que atañe a confort, a asepsia y a higiene (Diario *El Día*, 1911b)” (citado por Vitalone, Novoa Farkas y Molinari 2014).

14. “En mayo y octubre [de 1918], la Compañía solicitó nuevamente permiso para [...] [construir una] caballeriza y cochera”.

Entre otras causas, se puede citar que las “restricciones al dominio han sido vulneradas por incumplimiento” (Ravella, Giacobbe y Frediani 2001: 4), por ejemplo, la imposibilidad de ensanche del Camino General Belgrano, caso que mencionan los autores.

#### Otra previsión fundamental

La racionalidad del proyecto acompañó la manera en que se lotearon las manzanas, como está presente en la memoria del 19 de mayo de 1882 que acompaña el plano original para su aprobación por el gobernador, confeccionada por el Departamento de Ingenieros:

Para fijar la dimensión de las manzanas que en su mayor parte son de 120 m, la Oficina ha tenido en vista que ellas tengan una fácil división métrica, cuyo menor valor sea de diez metros de frente por 60 m de fondo. Estas dimensiones que en la antigua medida corresponden con mucha aproximación a 11 varas y media de frente por 69 y cuarta de fondo, permitirá la construcción de edificios cómodos sin alterar las costumbres del país según lo dispuesto por la resolución de mayo 7 (de 1881).

Es justamente ese loteo el que permite la construcción de tipologías muy difundidas entre la clase media –la cual podía costear en ese momento la compra de un automóvil–, como la *casa de medio patio con garaje*, posibles únicamente como resultante de un lote de 10 metros. Con esto se logra, con respecto a la *casa de medio patio* tradicional liberar un sector en uno de los laterales que permite la construcción del garaje y la típica habitación en la parte de arriba (Fotografía 2). La profundidad del lote, también pensada en el proyecto original, permitió el desarrollo de otras tipologías arquitectónicas, como el *petit hotel* y variantes con menor desarrollo en altura. La entrada de coche pasante hacia un garaje al fondo, que los caracteriza, se mantiene y es habilitada gracias a aquella profundidad del lote.

La fecha de las referencias oficiales encontradas acerca de la construcción de cocheras (destinadas a carruajes) en ámbitos residenciales y no residenciales, permiten afirmar que se seguían construyendo espacios destinados a esas cocheras ya avanzada la primera mitad del siglo xx. Vitalone, Novoa Farkas y Molinari indican en su libro dos referencias, una del año 1911<sup>13</sup> y la siguiente del año 1918<sup>14</sup> (2014: 34 y 85). Esta situación es asimilable a lo que sucedía en Buenos Aires, la convivencia entre carretas y automóviles era absolutamente normal. La popularización de la construcción de aquellas tipologías, que incluyen el garaje en su composición, será recién a partir de la década de los años veinte, en simultáneo con la propagación del automóvil y en concordancia con la edificación de estas tipologías en la Capital Federal.

#### Similitudes + diferencias

Cuando se piensa en La Plata, aparecen inmediatamente imágenes que la relacionan con la circulación vehicular, como las amplias calles, avenidas y diagonales, también con un espíritu moderno a partir de la casa del Doctor Curuchet que incluía espacio guardacoches al igual que muchas de las obras de Le Corbusier. Estas inimaginables postales al momento de su fundación han tenido un origen y un desarrollo que, en parte, copia el sucedido en otras ciudades del país. Como se indicó en la introducción, Oller (1972), García Heras (1985) y Casal Tatlock (1996) son buenos puntos de inicio para la reconstrucción de la historia del automovilismo, aunque no toman como punto principal de análisis a la ciudad de La Plata.

La situación actual, heredera del crecimiento del parque automotor, también replica lo que sucede en otras grandes aglomeraciones urbanas. En los últimos años, el desarrollo que ha tenido la periferia fue complementado con la presencia del automóvil, que permitió



consolidar zonas de baja densidad. Tal es el caso del sector noroeste, donde, según Ravella, Giacobbe y Frediani, “la expansión se localiza sobre los corredores que unen La Plata con Buenos Aires [...]. Se caracteriza por una población de sectores medios y medios-altos [...] reafirmando la presencia del automóvil reflejada en uno de los más altos índices de la región” (2001: 14). En el mismo trabajo, los autores, además de subrayar los inconvenientes que aquella situación apareja, agregan a la reflexión que:

El nuevo escenario del modelo económico social, la modificación de la movilidad de la población y por ende de los sistemas de transporte, potenciada por la incorporación masiva del automóvil, crean nuevas relaciones que se reflejan no solo en nuevos requerimientos espaciales (estaciones de servicio, estacionamientos, autopistas, etc.) sino también en la necesidad de otras actividades de apoyo (compañías de seguros, control de accidentes, educación vial, sistemas de señalización) (2001: 17).

Esto no hace más que señalar que tal incremento de la cantidad de los automóviles ha de tener consecuencias visibles en la arquitectura, más allá de los problemas de tránsito y circulación que pueda generar. Toda esa red de *nuevos requerimientos espaciales* implica la entrada a escena de una nueva arquitectura –de la que la presencia de los garajes en las viviendas es solo un síntoma– que se materializa en pos de integrar a uno de los símbolos de la modernidad por antonomasia, el automóvil.

A pesar de que algunas voces críticas subrayan la ausencia de una verdadera planificación de la movilidad para la ciudad, indicando entre sus argumentos la ausencia de una articulación coherente del ferrocarril con la ciudad y el rápido traslado de su ubicación original en el centro a una más alejada, existen otras cuestiones fundamentales –como las que intentó poner en relevancia el presente trabajo– que no parecen ser tenidas tan en cuenta. La inclusión de la estación de tren, cuanto menos, fue efectivamente considerada en el proyecto de la ciudad. En 1964, con el plan de intervención de la Avenida 51, se hizo erróneamente explícita la apreciación que las calles de

#### Fotografía 2

Casa de medio patio con garaje ubicada en la Calle 14 al 1500, La Plata. Fotografía del autor.

la ciudad resultaban angostas, con veredas anchas y arboleda muy cerca del cordón, pero lo cierto es que el ancho de las calles es mayor del que poseía en ese momento la ciudad de Buenos Aires. En palabras de Rubio y Germani, “La Plata denota una extraordinaria visión de futuro, que se manifiesta en el ancho de sus calles” (1982: 48). Si además de esto, se tiene en cuenta que el proyecto incluía una circunvalación urbana de 90 metros de ancho completada cien años más tarde de la fundación, esa *visión de futuro* va haciéndose más manifiesta.

Resulta a priori insospechado que el aporte desde las ideas higienistas presentes en la época y, por tanto, en la planificación urbana de la ciudad, termine dando como consecuencia un ancho de calle fácilmente adaptable al automóvil particular. La cuestión está presente tanto en los discursos políticos como en las instrucciones que da el Poder Ejecutivo a la Comisión especial encargada del proyecto y también en las memorias técnicas, donde se manifiesta, según de Paula que en el diseño urbano “se tendría presente al mismo tiempo que la mayor comodidad de los habitantes la posibilidad de mantener la higiene, en cuanto lo permitan los últimos adelantos científicos y la belleza de sus calles y plazas” (1982: 25).

Existen otras ciudades argentinas fundadas posteriormente a La Plata como Ushuaia (1884), Santa Rosa (1892), Río Gallegos (1897) y Neuquén (1904), pero las mismas no han sido expresamente planificadas.

En el contexto latinoamericano, ciudades como Belo Horizonte, Brasil (1897), ha sido planificada y construida después de La Plata con ideas muy semejantes.

El presente trabajo trató de resaltar el hecho de que la ciudad de La Plata se ubicó entre las primeras del país en reproducir y desarrollar estrategias para la inclusión del automotor en la sociedad y que esa situación fue facilitada, posibilitada y tolerada a lo largo del tiempo por contar con algunas *fortuitas provisiones substanciales* muy a pesar de ser la última ciudad argentina planificada antes del automóvil ■

---

## REFERENCIAS

**ANÓNIMO. (1936).**

*Coordinación o destrucción. El problema del transporte urbano de pasajeros en la ciudad Buenos Aires.* Buenos Aires: Ferrari Hnos. Impresiones.

**AÓN, L., COLA, C. y GIGLIO, L. (2014).** Políticas de Transporte y movilidad para la planificación del crecimiento urbano, *Libro de actas de UPE 1.* La Plata: IIPAC/FAU/UNLP. pp. 467-479.

**BALLENT, A. (2005).** Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta, *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*. Tercera serie (27), primer semestre.

———. (2003). Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el estado, 1935-1945, *Jornadas Perspectivas históricas sobre el estado argentino* organizado por la Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

———. (2000). La cruzada por la obra caminera. Estado política y sociedad en la obra pública de los años treinta, *Jornadas del Programa de Historia de las relaciones entre Estado, Economía y Sociedad en Argentina* organizado por la Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.

———. (1999). La casa para todos, grandeza y miseria de la vivienda masiva, *Historia de la vida privada en la Argentina. Tomo 3. La Argentina entre multitudes y soledades. De los años treinta a la actualidad.* Buenos Aires: Taurus. p. 18 y ss.

**BARCIA, P. L. (comp.). (1982).** *La Plata vista por los viajeros 1882-1912.* La Plata: ediciones del 80/Librerías Juvenilla.

**BENOIT, P. (1895).** Descripción de la traza, en CONI, E. R. *Reseña estadística y descriptiva de La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires.* Buenos Aires: Ministerio de Gobierno.

**BURGOS, J. M. (1982).**

El trazado. Concepción y Materialización. Memoria de la nueva capital de la provincia, en TARTARINI, J. *La acción profesional en la fundación de La Plata.* La Plata: Concejo de Ciencias Económicas.

**CARAS Y CARETAS. (1908, septiembre 26)** (521).

**CASAL TATLOCK, Á. (1996).** *El automóvil en América del Sur. Orígenes, Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay.* Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.

**DE PAULA, A. S. J. (1987).** *La ciudad de La Plata sus tierras y su arquitectura.* Buenos Aires: Ediciones del Banco de la Provincia de Buenos Aires.

———. (1982). El "Plan La Plata" (1881-1884) y su planificador, *Summa* (181), pp. 22-28.

**GARCÍA HERAS, R. (1985).** *Automotores norteamericanos, caminos y modernización urbana en la Argentina, 1918-1939.* Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica.

**GIUCCI, G. 2007.** *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidad cinética.* Buenos Aires: Prometeo Libros.

**GORELIK, A. (2004).** Voces "ACA" y "Vilar, Antonio Ubaldo", en LIERNUR, J. F. y ALIATA, F. (comps.). *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades.* Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

**HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA REPÚBLICA ARGENTINA. (1919, 2 de enero).** Expediente N° 892.

**LIERNUR, J. F. y ALIATA, F. (2004).** *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades.* Buenos Aires: Arte Gráfico Editorial Argentino.

**OLLER, R. (1972).** *Breve historia del automovilismo.* Buenos Aires: Centro Editor de América Latina.

**PALAZZO, P. (1933).** *El tráfico en Buenos Aires. Red de vías a bajo nivel. Solución de problemas urbanos.* Buenos Aires: A. Baiocco.

**PIGLIA, M. (2014).** *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el estado.* Buenos Aires: Siglo XXI Editores.

———. (2011). "¡Conozca su patria: veraneé!". Los orígenes del turismo en automóvil en la Argentina. 1920-1950, *V Simposio Internacional y XI Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo.* Mar del Plata: CONDET.

**RAVELLA, O. R., GIACOBBE, N. y FREDIANI, J. C. (2001).** Movilidad y expansión urbana en el contexto de la globalización: El Caso del Gran La Plata, *VI Seminario de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio.* Facultad de Ciencias Económicas y Estadísticas. Rosario: Universidad Nacional de Rosario.

**ROCHA, D. (1881).** Discurso pronunciado el 1 de mayo de 1881, frente a la Legislatura al asumir sus funciones de Gobernador de la Provincia de Buenos Aires.

**RUBIO, I., GERMANI, R. S. (1982).** Algunas reflexiones sobre las avenidas 51 y 53, *Anuario de la Sociedad de Arquitectos de La Plata.* La Plata: Sociedad de Arquitectos de La Plata, pp. 47-49.

**SZELAGOWSKI, M. B. (1982).** Algo más sobre la avenida 51 y la plaza Moreno, *Anuario de la Sociedad de Arquitectos de La Plata.* La Plata: Sociedad de Arquitectos de La Plata.

**VILAR, A. U. (1943).** El ACA al servicio del país, *Nuestra Arquitectura* (162), pp. 3-11.

**VITALONE, C., NOVOA FARKAS, M. y MOLINARI, G. A. (2014).** *Planos históricos de obras privadas. Patrimonio Cultural del municipio de La Plata.* La Plata: Laboratorio de Entrenamiento Multidisciplinario para la Investigación Tecnológica – LEMIT.

---

*Cómo citar este artículo (Normas APA):*

Muñoz, A. (2017, octubre). La Plata: la última ciudad argentina planificada antes del automóvil. *AREA* (23), pp. 79-89.

---

**RECIBIDO:** 28 de enero de 2017  
**ACEPTADO:** 20 de agosto de 2017

---