

UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA

**ESCUELA DE ARQUITECTURA Y ESTUDIOS URBANOS
MAESTRÍA EN HISTORIA Y CULTURA DE LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD**

12 Y 13 DE SEPTIEMBRE 2013

2.^{as} JORNADAS DE HISTORIA Y CULTURA DE LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD

LA "TEORÍA DE SISTEMAS" EN LA TRANSFORMACIÓN DE LA CULTURA URBANA.

**Arquitectura, ciudad y territorio entre el
profesionalismo y la tecno-utopía (1950-1980)**

ACTAS



**UNIVERSIDAD
TORCUATO DI TELLA**

**2. AS JORNADAS DE HISTORIA Y CULTURA DE LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD
LA "TEORÍA DE SISTEMAS" EN LA TRANSFORMACIÓN DE LA CULTURA URBANA.
ARQUITECTURA, CIUDAD Y TERRITORIO ENTRE EL PROFESIONALISMO Y LA TECNO-UTOPÍA.
(1950-1980)**

Comité organizador:

Dra. Claudia Shmidt (UTDT)

Mg. Luis Müller (UNL)

Comité científico:

Dr. Guillermo Jajamovich (UTDT, Conicet)

Mg. Luis Müller (UNL)

Mg. Silvio Plotquin (UTDT)

Dr. Guillermo Ranea (UTDT)

Arq. Ricardo Sargiotti (PUC Córdoba, UTDT)

Dra. Claudia Shmidt (UTDT)

Comité evaluador:

Dr. Fernando Aliata (UNLP, Conicet)

Dr. Alejandro Crispiani (Pontificia Universidad Católica, Chile)

Dr. Joaquín Medina Warmburg (Cátedra Gropius-DAAD, UTDT)

Colaboradores: Johanna Zimmerman, Santiago Pérez Leloutre (Becarios Bullrich-UTDT)

Shmidt, Claudia

La teoría de sistemas en la transformación de la cultura urbana : arquitectura, ciudad y territorio entre el profesionalismo y la tecno-utopía 1950-1980 : 2as Jornadas de Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad / Claudia Shmidt y Luis Müller ; compilado por Claudia Shmidt y Luis Müller ; edición literaria a cargo de Luis Müller y Claudia Shmidt. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Universidad Torcuato Di Tella, 2013.

182 p. : il. ; 23x15 cm.

Fecha de catalogación: 21/08/2013

Esta publicación cuenta con el aporte de la Cátedra Walter Gropius, DAAD y del Proyecto CAI+D 2011 "Arquitectura de sistemas: una modernización a gran escala. Obras y proyectos en Argentina", Universidad Nacional del Litoral

Diseño y diagramación

Departamento de Comunicaciones

Universidad Torcuato Di Tella 2013

Compaginación: Johanna Zimmerman, Santiago Pérez Leloutre

©Compilación y edición: Claudia Shmidt, Luis Müller

© Maestría en Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad. Universidad Torcuato Di Tella

Campus Alcorta: Av. Figueroa Alcorta 7350

C1428IJ Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina

Tel: (54 11) 5169-7300

E-mail: mhcac@utdt.edu

UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA

Rector: Dr. Ernesto Schargrodsky

Vicerrector: Dr. Ignacio Zaldueño

ESCUELA DE ARQUITECTURA Y ESTUDIOS URBANOS

Decano: Arq. Ciro Najle

CARRERA DE GRADO DE ARQUITECTURA

Director: Dr. Sergio Forster

MAESTRÍA EN HISTORIA Y CULTURA DE LA ARQUITECTURA Y LA CIUDAD

Directora: Dra. Claudia Shmidt

PROGRAMAS PARA GRADUADOS

ARQUITECTURA DEL PAISAJE

Coordinadora: Arq. Cora Burgin

ARQUITECTURA Y TECNOLOGÍA

Coordinador: Arq. Ricardo Sargiotti

PRESERVACIÓN Y CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

Coordinador: Arq. Fabio Grementieri

MAESTRÍA EN ECONOMÍA URBANA (C/ ESCUELA DE GOBIERNO)

Directora: Mg. Cynthia Goytia

CENTRO DE ESTUDIOS DE ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA

Coordinador: Arq. Julián Varas

CONSEJO DE EVALUACIÓN ACADÉMICA EXTERNA

Dr. Werner Oechslin

Arq. Jorge Silveti

Arq. Rafael Viñoly

CONSEJO CONSULTIVO

Arq. Jorge Aslán

Arq. Jorge Hampton

Arq. Jorge Morini

Arq. Josefa Santos

Índice

PRÓLOGO

CLAUDIA SHMIDT, LUIS MÜLLER 7

INFRASTRUCTURE AS SPACE. FRITZ HALLER'S ARCHITECTURE SYSTEMS

GEORG VRACHLIOTIS 8

SISTEMAS PREMOLDEADOS EN HORMIGÓN. EL CASO ASTORI. CÓRDOBA (1959-1982)

RICARDO SARGIOTTI 16

PREVI: SISTEMAS PARA CONSTRUIR UNA UTOPIÍA. EL PROYECTO EXPERIMENTAL DE VIVIENDA COMO MEDIO DE DESARROLLO SOCIAL

SHARIF S. KAHATT 24

VIVIENDAS ECONÓMICAS: EL CASO DEL SISTEMA VECA DE LOS ARQUITECTOS LUIS GARCÍA PARDO Y ALFREDO NEBEL FARINI (1962-1984)

SANTIAGO MEDERO 38

ARQUITECTURA DE SISTEMAS EN LA VIVIENDA COLECTIVA. CONJUNTO SEP 1 EN CÓRDOBA (1969-1973). MORINI, URTUBEY, RAMPULLA, GUERRERO Y PISANI, ARQUITECTOS

MARTÍN FUSCO, MARTÍN R. LÓPEZ 50

SISTEMA MÓDULO 67: TEORÍAS Y PRÁCTICAS

MARIANA I. FIORITO 60

HERBERT OHL: SISTEMAS URBANOS AUTOCOMUNICATIVOS

JOAQUÍN MEDINA WARMBURG 72

**INTERROGANTES SOBRE AFINIDADES Y YUXTAPOSICIONES ENTRE LA TEORÍA DE LOS SISTEMAS Y
CONTEXTOS DE POLITIZACIÓN**

GUILLERMO JAJAMOVICH 84

TECNO-UTOPIA NO LIMITE: O "RIO DO FUTURO" DE SERGIO BERNARDES

ANA LUIZA NOBRE 98

LA AUTOPISTA SUR: COMPLEJO BALNEARIO PUNTA MOGOTES, MAR DEL PLATA (1978-1980)

CLAUDIO G. ERVITI, MARISA B.TROIANO108

SISTEMA BRUTAL: LA SEDE DE SOMISA EN BUENOS AIRES (1966-1972)

SILVIO PLOTQUIN118

**EL PROGRAMA COMO SÍNTESIS. AMANCIO WILLIAMS: FÁBRICA IGGAM EN LA PROVINCIA DE
CÓRDOBA (1961)**

LUIS MÜLLER132

**EXCEPCIÓN Y CIRCUNSTANCIA: FRANCISCO BULLRICH Y LA ARQUITECTURA DEL TODO O LAS
PARTES. EL PROYECTO PARA LA EMBAJADA ARGENTINA EN BRASÍLIA (1970)**

CLAUDIA SHMIDT144

**NOTES ON THE CONCEPTUAL WIRING OF THE EARLY 1960'S ARCHITECTURAL VANGUARD, AND THE
CONDITIONS OF ITS EXTENSION INTO THE PRESENT**

JULIÁN VARAS158

UN LUGAR EN LA CARTOGRAFÍA DE LAS MEGAFORMAS

ANA MARÍA RIGOTTI 168

La Autopista Sur: Complejo Balneario Punta Mogotes, Mar del Plata (1978–1980)

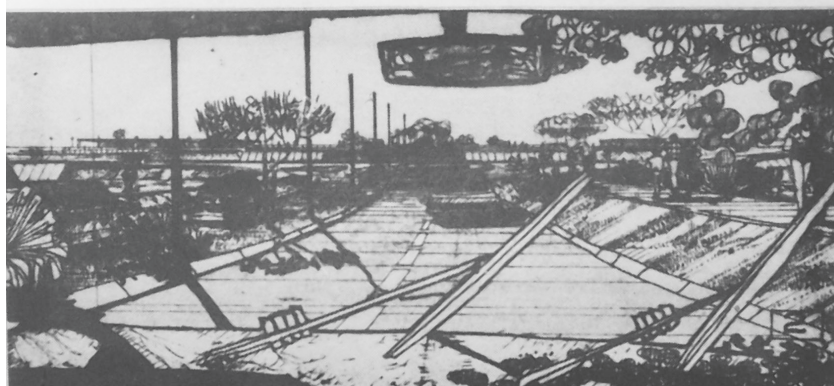
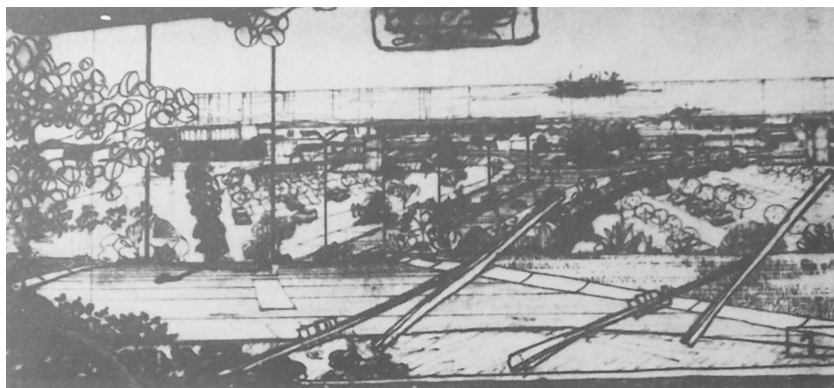
Claudio G. Erviti, Marisa B. Troiano, Universidad Nacional de Mar del Plata

Las cualidades de los espacios públicos ribereños marplatenses y la relación de la ciudad con el mar han sido, históricamente, resultado de la articulación entre tres dimensiones: las actividades balnearias desplegadas en playas y barrancas –desde la mera contemplación del mar hasta el desarrollo de actividades de alojamiento, esparcimiento y paseo en hoteles, balnearios y “ramblas”–; la dimensión de los recorridos (peatonales o vehiculares) que acompañan y habilitan las mencionadas actividades y, finalmente la dimensión paisajística, que impone la presencia del mar, la sucesión de bahías entre lomadas que redundan en puntos panorámicos y cambiantes perspectivas.

La primera de estas configuraciones fue dada por Charles Thays al inicio del siglo XX y tuvo como elementos relevantes las Explanadas Sur y del Centenario, y el Parque General Paz –articulador entre las villas de veraneo, la Rambla Bristol y la playa– intervención caracterizada por la ecléctica combinación de elementos clasicistas y pintoresquistas típica de este paisajista, y que incluyó paseos, miradores y áreas verdes provistas de instalaciones para el ocio y el juego: lagos artificiales, canchas de tenis, confiterías, elementos simbólicos, monumentos.¹ La segunda modalidad de relación entre la ciudad y el mar, a partir de los años treinta, vendrá de la mano de las propuestas del urbanista Carlos Della Paolera, el modelo de ciudad jardín y la referencia a tipologías urbanas como los *parkways*. Se materializaran paulatinamente los caminos costaneros inmersos en barrancas parqueizadas, siendo los puntos más altos de esta configuración la creación del Parque San Martín y la construcción de la Urbanización de Playa Grande –un balneario parque con unidades de servicios– en la cual el automóvil será valorizado como agente de paseo y facilitador del consumo de nuevas imágenes.² La tercera modalidad de articulación, como veremos, estará dada por el Complejo balneario Punta Mogotes.



Perspectiva general del sistema balneario P. Mogotes



Acceso al sistema balneario P. Mogotes

Crisis del turismo masivo y estrategias urbanas locales

La construcción del Complejo Punta Mogotes –comenzado a mediados de 1980 e inaugurado en enero del año siguiente, en el marco del gobierno de facto surgido en 1976– se sitúa en la crisis del turismo de masas, modalidad que, desde los años cincuenta y en las dos décadas siguientes, convirtió a Mar del Plata en el centro vacacional veraniego por excelencia de la Argentina. Efectivamente, en la segunda mitad de los años setenta se iniciaría un ciclo de “desmasificación” de la actividad turística³ en correlación con el quiebre que la alianza por entonces gobernante –formada por grupos económicos concentrados locales, empresas transnacionales y la corporación militar– impondría al modelo industrial sustitutivo. A partir de entonces se irían clausurando los rasgos dominantes del ciclo expansivo precedente: afluencia turística creciente con la inclusión de nuevos grupos, el *boom* de la construcción en propiedad horizontal, el desarrollo de las actividades destinadas a entretenimiento. El agotamiento de la modalidad masiva quedó evidenciada entonces, en la disminución de la capacidad de gasto y de la duración de las estadías de los visitantes veraniegos, la menor rentabilidad de la temporada, o la pérdida del monopolio marplatense en el movimiento turístico nacional –en favor de ofertas que proponían formas de consumo ribereño connotadas por lo “natural”. La opción por otros balnearios atlánticos se vio reforzada por conflictos ambientales en algunas playas, como la erosión o la contaminación de sectores de baño. En este sentido Mogotes constituía por entonces, al decir de los proyectistas de la urbanización “la más significativa reserva de playas existente en el Partido”.⁴

La estrategia urbana del gobierno local⁵ –con el apoyo de las esferas nacional y provincial– en vistas a las transformaciones del mercado turístico será “redoblar la apuesta al turismo” convocando un “turismo de calidad”. Teniendo el sector ribereño como área de intervención privilegiada, la gestión municipal encaró diversas obras.⁶ Conjuntamente con la realización de infraestructuras de acrecentamiento de playas y cuidado de avenidas costaneras –por ejemplo el sistema de espigones del sector norte– se reestructuró y parquizó el Paseo Jesús de Galíndez eliminando los hoteles ribereños. Se renovaron los accesos a la ciudad –como el Acceso Norte– y se pavimentaron vías internas de llegada a la costa (Av. Edison).⁷ Este accionar continuaba la fase 1976-1978 durante la cual la ciudad –sede del Mundial de Fútbol de 1978– fue destinataria de inversiones que permitieron, entre otras, la modernización del aeropuerto, la reconfiguración de los accesos al Parque de Los Deportes y la construcción del excelente Estadio Mar del Plata (Antonini, Schon, Zemborain y Asociados, 1975-1978).

La obra de mayor envergadura será el Complejo Punta Mogotes,⁸ situado en un ecosistema “artificial” resultante de la construcción del Puerto, que se extendía hasta Punta Canteras. Un área de pastizales pampásicos y bañados resultantes del afloramiento de las napas freáticas, cuyas playas pequeñas y de arenas gruesas devinieron, en el decurso del siglo XX, en espaciosas playas de arena fina. Desde los años treinta se desarrollaron allí actividades balnearias y hoteleras, en espontáneas construcciones. Hacia los años sesenta el barrio se caracterizaba por “amplias playas a su frente, en el que se registran algunos refugios exclusivos de la elite desplazada de las playas céntricas por la invasión turística, aunque ya en vías de nueva traslación hacia el sur”.⁹

El programa a dar respuesta no solo pretendía modernizar la veintena de concesiones balnearias entonces habilitadas, sino que incluía la red vial, el saneamiento de pasadizos y bañados y la construcción de estacionamientos.¹⁰ Entre las pautas de diseño del equipo proyectista estarán “revalorizar la naturaleza como componente básico de la arquitectura recreacional” y “plantear una idea integradora que permita articular las diferentes funciones: balnearios, restaurantes y otros servicios. Integración que deberá permitir diversidad de situaciones dentro de la unidad de un sistema, evitando la monotonía de sumatorias de elementos repetitivos”.¹¹

La estrategia sistémica adoptada encontró fundamento en tres aspectos: en la dimensión cuantitativa de la operación (urbanizar más de cien hectáreas, con un frente marítimo de 2 kilómetros y un programa que debía facilitar múltiples prácticas recreativas para una previsión de 80.000 usuarios diarios en temporada alta y espacios de estacionamiento para 10.000 vehículos),¹² en los condicionamientos para su realización, que por demandas productivas y políticas imponían breves tiempos de ejecución de la obra y, por otra parte la localización del complejo, que reforzará la decisión ya que el área de Punta Mogotes, además de constituir un ecosistema “nuevo” y con escaso “espesor histórico” (comparado con las playas tradicionales), presentaba una notable autonomía con respecto al trazado urbano cuadrícula del adyacente Barrio Peralta Ramos.¹³

El Complejo balneario Punta Mogotes

La urbanización se organiza a partir de una sucesión de bandas funcionales paralelas y especializadas, entre la ciudad y el mar del siguiente modo: 1) autovía de conexión urbana y accesos al complejo entre parquizaciones; 2) sectores parquizados en relación al reordenamiento de los espejos de agua; 3) estacionamientos entendidos como “áreas parquizadas” –superficies de pedregullo con forestación– cuya trama está girada a 45 grados con respecto de las calles; 4) circulación “vehicular de conexión con características de paseo” propia del sistema de balnearios; 5) área urbanizada –el sistema balneario y de apoyos propiamente dicho–; 6) área de carpas; 7) área de playa libre –ampliada con respecto a la configuración precedente– a partir del retranqueo del área urbanizada.¹⁴ Esta configuración de bandas paralelas al mar remite, en términos generales, al modo en que fuera “peinada” la ribera en la Urbanización de Playa Grande.

El suprasistema territorial/urbano: la “infraestructura como vertebrador”

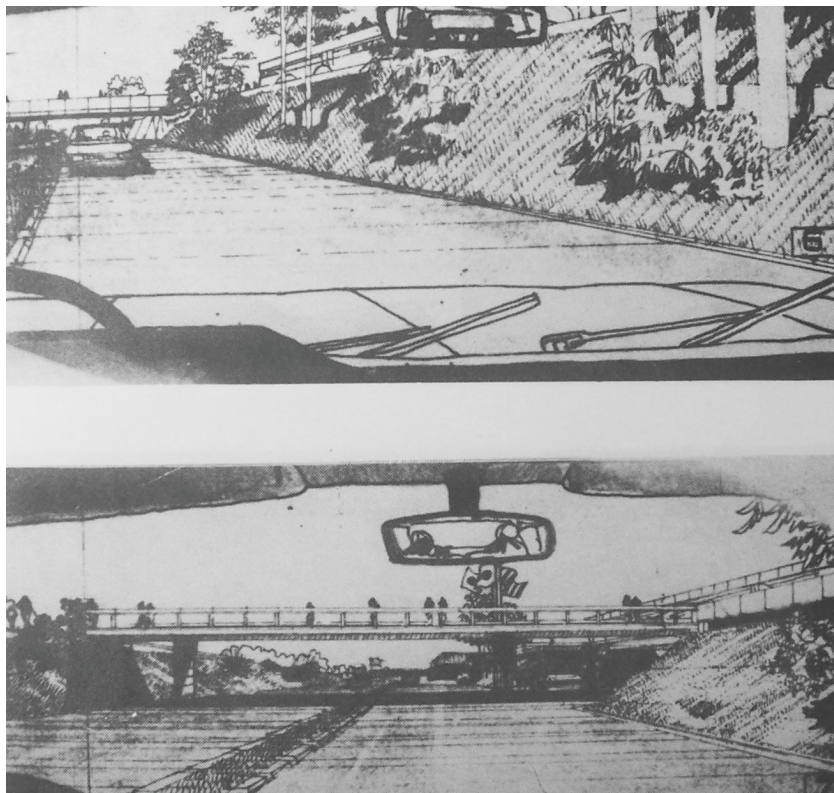
El proyecto propondrá, en este nivel sistémico, una mayor eficiencia de flujos entre la ciudad y el tramo sur de la Ruta 11 hacia Miramar, como también fluidez de accesos y recorridos interiores. Se reemplazará el camino costanero precedente –una vía tradicional con doble mano vehicular realizada durante la administración del gobernador Manuel Fresco en los años treinta– con una duplicación de calzada y control de accesos desde el barrio adyacente. Resultando esta autovía¹⁵ ribereña (con calzadas de tránsito opuesto separadas por parquizaciones y rotondas de cambio direccional) el nuevo elemento infraestructural organizador.¹⁶ De esta autovía se desprenden tres “brazos de acceso” –con circulaciones vehicular y peatonal diferenciadas– que conducen a los tres sectores en que se organizó el sistema de balnearios; “un recorrido

vehicular de conexión con características de paseo y no de calle de tránsito rápido”¹⁷ enlaza longitudinalmente los tres sectores balnearios –de 8 unidades cada uno– con los estacionamientos, los restaurantes y las unidades sanitarias.

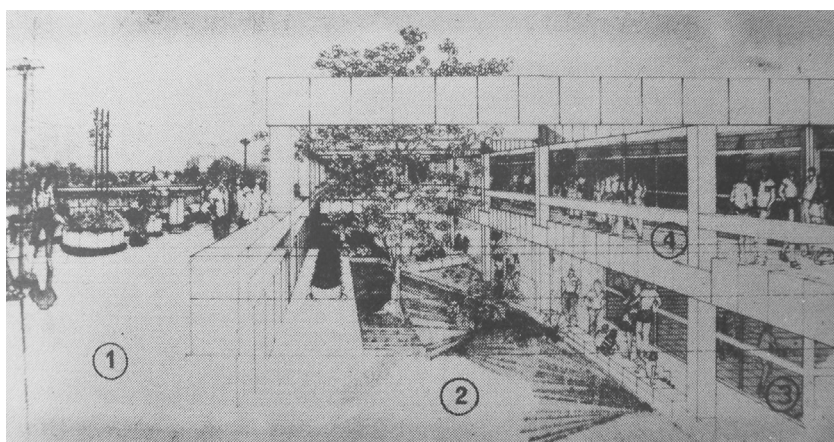
El sistema conectivo descrito, tendiente a optimizar entradas, recorridos y salidas del tránsito en horas pico, evidencia tres preocupaciones en su resolución: dar entidad y continuidad al sistema peatonal, articular dichos sistemas con los elementos naturales y, muy especialmente, otorgar legibilidad e identidad al conjunto y a sus partes. El primer objetivo conducirá a proponer un circuito continuo de veredas peatonales que acompaña –de modo diferenciado– los brazos de acceso vehicular y se conecta con el sistema balneario (y su rambla) a partir de puentes rematando, por medio de rampas, en la playa pública. Una resolución que se proponía facilitar el movimiento de miles de usuarios diarios y también, resguardar ciertas conductas de los habitantes del Barrio Punta Mogotes por las cuales, desde antaño, “bajaban a la playa” sin mediaciones ni rupturas.

El sistema vehicular/peatonal tendrá múltiples articulaciones con lo natural, no solo en el ordenamiento de los bañados –con los puentes de acceso a sectores en relación con ellos– sino especialmente en el tratamiento de los estacionamientos como áreas parquizadas (incorporando forestación) y en los taludes cubiertos de vegetación que independizan las veredas peatonales, rodean la planta baja de los balnearios e ingresan en patios y expansiones.

Dotar de claridad de lectura e identidad al conjunto y a los elementos de la intervención condujo a utilizar recursos proyectuales de orden visual. Facilitar la comprensión de la totalidad –y la orientación de los usuarios dentro de ella– remite a reflexiones sobre la percepción y la imagen que –como las de Kevin Lynch– postulaban la utilización de elementos urbanos significativos como organizadores de la forma de los espacios urbanos públicos, como por ejemplo las “sendas”. En un proyecto de las características cuantitativas mencionadas era fundamental dar a los usuarios una “guía y marco de referencia para organizar su actividad”. A estos efectos la tripartición organizativa –tres sectores balnearios y tres brazos de conexión, al medio y en los extremos– otorgará, desde la autovía superior, un primer nivel de legibilidad al complejo. Por su parte también está presente la referencia a aportes metodológicos de proyecto urbano –como el *townscape* de Gordon Cullen– combinando y sistematizando componentes del paisaje urbano: “si planeamos nuestras ciudades desde el punto de vista de una persona en movimiento (peatón u ocupante de un vehículo automóvil) será fácil comprobar que el conjunto se convierte en una experiencia plástica, en un viaje a través de aglomeraciones y vacíos, en una secuencia de exposiciones y encierros, de expansiones y represiones”.¹⁸ En Punta Mogotes –con la línea de horizonte como referencia fundamental– son observables operaciones paisajísticas de este tenor tendientes a dar identidad, a la vez que variedad, a los lugares: ondulaciones y fluctuaciones, presencia de puntos focales, perspectivas con vistas simultáneas del aquí y el allí, cambios de nivel que resuelven cuestiones funcionales y simultáneamente apuntan a la dimensión psicológica (dominancia, intimidad). La documentación del proyecto hace explícito el diseño de una calculada y dinámica secuencia perceptiva en los recorridos: aquella visión serial estudiada por Cullen según la cual el escenario urbano se nos revela en los recorridos, por regla general, en forma de series fragmentadas.



Calle distribuidora entre balnearios



Rambla peatonal elevada

El sistema arquitectónico: consumo de arquitectura o “arquitectura de consumo”

“Los balnearios han sido planteados como microclimas reparados, armados alrededor de un patio natural vinculado con la rambla peatonal; se desarrollan en dos niveles ubicándose a nivel playa las áreas de uso propio del balneario, administración, vestuarios y sectores de juego, y a nivel de la rambla las actividades de bar y locales comerciales de uso público cuya actividad garantiza el nivel de vida urbana buscado para la rambla”.¹⁹ Una estructura arbórea ordena y jerarquiza cada uno de los tres sectores balnearios mencionados. Un acceso peatonal común, la rampa hacia la playa y los sanitarios públicos son compartidos por dos unidades; cada cuatro unidades se ubica centralmente un restaurante (6 en total) con sus servicios y terrazas, y cada ocho se ubica una unidad sanitaria (3 en total) en la rotonda de llegada de cada brazo de conexión. Se advierte una conceptualización de los balnearios como “espacios-tipo” (en tanto paquetes funcionales repetibles) unidos por un “espacio conectivo” peatonal de vinculación.

El espacio público protagónico es la rambla (a nivel +4,00) –en rigor un recurso espacial/funcional típico de aquellos años: la “calle conectora”^{–20} que une las unidades en sentido longitudinal ligándose transversalmente con los estacionamientos mediante puentes peatonales, y con la playa pública mediante rampas. Ciertamente este recurso tenía en esta ciudad un desarrollo original, “evolucionando” desde una mera acumulación de casillas de madera unidas por una pasarela hasta constituirse en una compleja elaboración como lo fue la resolución de Bustillo en los años cuarenta. Aquí se caracterizará por conectar espacios de ocio y consumo (restaurantes y terrazas, *snacks*, comercios, lugares de estar y de juego.) organizados en torno a los “patios” pergolados. Su preeminencia se reforzará con la “invisibilidad” del zócalo de servicios, cubierto por taludes de arena fijados con vegetación. Quiebres en el recorrido y vistas hacia el mar y hacia la ciudad de modo alternado, confieren una pintoresca variedad a las perspectivas desde la rambla.

La explotación independiente de cada unidad balnearia y, consecuentemente, las diferentes modalidades de operación por parte de sus concesionarios (ellos también usuarios) introducirán los conceptos sistémicos de flexibilidad y crecimiento. Sus espacios permiten alternativas de disposición y dimensionado, tanto a nivel de vestuarios –que pueden crecer en más del 60%–, como de administraciones, depósitos, restaurantes, etc. Bullrich –en su comentado artículo sobre la Arquitectura Argentina en los años sesenta–²¹ reconoce las dos vertientes interpretativas que coexistían entonces en las ciencias sociales sobre el fenómeno del consumo. A una visión crítica que lo entendía como derroche de recursos que debían destinarse a la producción y como mecanismo de control social sobre las masas consumidoras,²² se oponía aquella que lo valoraba como posibilidad de una construcción cultural de sesgo popular y no aristocrático. En esta dirección los atributos de flexibilidad, obsolescencia, “usuarismo”, de la arquitectura de sistemas se relacionarán con un “concepto de transitoriedad” propio de una “arquitectura de consumo”. El complejo –“conjunto recreacional con usos diurnos y nocturnos”– y muy especialmente su rambla, fueron interpretados como ámbitos de recreación y consumo,²³ lo que se hace explícito en las pautas de diseño que postulan “el mantenimiento de los actuales hábitos de consumo como sostén de la rentabilidad”.²⁴

El subsistema tecnológico/modular: “una obra en plazos reducidos”

Las unidades balnearias, los restaurantes y unidades sanitarias, los puentes y pasarelas, presentan como atributos su resolución modular y la utilización de un sistema industrializado en su materialización. Una grilla modular espacial continua –que en planta está dada por la repetición de un módulo ortogonal de 5,85m por lado– ordena geoméricamente el proyecto del sistema balneario, y apunta a reforzar el concepto de totalidad tanto como a la generación de situaciones diferenciales. En esta trama se insertan las funciones principales y de servicios –ajustándose dimensionalmente según las demandas (así los espacios comerciales tendrán 2/3 de módulo, los vestuarios de personal 1/3 de módulo por ejemplo). También encuentran aquí su orden los espacios abiertos (patios y accesos) o los elementos conectivos (puentes, pasarelas y rampas). Algunos elementos de la jardinería o el equipamiento recreativo (anfiteatros, solariums, zonas de juegos infantiles, áreas verdes de patios) parecen escapar a esta regulación modular.

En íntima relación con la organización modular está la propuesta constructiva, que partió de reconocer, en palabra de los autores, los sistemas de prefabricación entonces existentes en el mercado a efectos de adoptar aquellos más convenientes “en vistas a la escala y características del proyecto”. Se asumirá así una postura en pos de la producción industrial de la arquitectura, curiosamente vigente a nivel disciplinar todavía hacia 1980. Ciertamente la determinación más fuerte para su elección fue la planificación de los plazos de la obra, dada por razones productivas y políticas.

En este sentido se optó por un sistema premoldeado de hormigón que abarcó desde la estructura resistente (columnas, vigas, losetas premoldeadas), las envolventes y la panelería interior, hasta elementos accesorios de terminación como barandas y zócalos de ramblas y paseos. El conjunto de equipamientos fijos de ramblas y sectores de juego (bancos, maceteros), también se planteó con piezas prefabricadas. Será este nivel sistémico el que determinará en gran medida la dimensión expresiva de las unidades.

En imágenes de balnearios, restaurantes y servicios se visualizan los elementos constructivos, que mantienen su entidad e individualidad –desde las columnas hasta las vigas de las pérgolas– y las infinitas particiones verticales del sistema modular de cerramientos prefabricados, sólo matizadas con el uso del color. Regularidad geométrica, horizontalidad, continuidad, materialidad “neutra”, cualificarán una arquitectura que, consecuentemente, dejaba el lugar protagónico a los elementos naturales.

Cierre

El plazo planteado al equipo para la realización del proyecto era de no más de tres meses en tanto que enfrentamientos políticos en el interior de la gestión municipal hacían que en dependencias de la misma intendencia, otro equipo de proyecto desarrollara una propuesta alternativa a la del estudio. La entrega resultó muy accidentada en términos formales y su publicación en el primer número de la revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata deja constancia de que “no es el que en la actualidad se construye”.

Marina Waisman manifiesta que el resultado final de ciertas obras sólo puede comprenderse si leemos en forma paralela dos textos: el de su proceso de diseño y el de su proceso de producción.²⁵ Esto puede decirse de la Urbanización de Punta Mogotes, en la cual la distancia entre proyecto y realización se ensancha dramáticamente. Un conjunto de preocupaciones y cuidados en relación con la resolución de un proyecto de “gran dimensión” no serán visibles en la obra construida: la subdivisión proyectual del programa en tres claros e identificables sectores balnearios; el diseño paisajístico de la red vial a efectos de que miles de usuarios vieran facilitada su comprensión y apropiación de la urbanización; la particular tensión que introduce la simultaneidad de una estrategia arquitectónica sistémica (rigurosa modulación espacial/constructiva, repetición de espacios-tipo, capacidad de crecimiento, forma abierta, etc.) junto con la utilización de una estrategia paisajista pintoresquista (creación de lugares, quiebre de recorridos y perspectivas, búsqueda de variedad y sorpresa, subordinación de la arquitectura a lo natural); la propuesta de un sistema peatonal de conexión directa desde la ciudad al mar; la recreación, en clave sistémica, de la tipología de rambla, enriqueciéndola a partir de concebir los balnearios como microclimas y en relación con el verde; o la utilización de cambios de nivel o taludes naturales cubiertos de vegetación, en pos de atenuar la presencia de lo artificial y de reducir el carácter de “barrera” que pudiera haber tenido el sistema balneario.

Los atributos mencionados precedentemente se perderán al aplicarse burocráticamente una versión simplificada del proyecto original dando por resultado una sucesión lineal –que no puede eludir la repetición y la monotonía– de unidades “apareadas” a partir de núcleos de escaleras y tanques de abastecimiento de agua. El sistema de balnearios sin tratamiento de la dimensión natural y la extensa superficie pavimentada de estacionamientos, configuraron una barrera de separación del sector con la playa y el mar.

La utilización de una modalidad constructiva inscripta en la prefabricación ya no constituiría una apuesta a la industrialización de la arquitectura o a la depuración de un lenguaje sino una mera aceleración de plazos de obra para una inauguración formal, que constituirá puro pragmatismo. Con la excepción de una importante modernización en el sistema conectivo urbano y en los servicios balnearios (desde las duchas/vestuarios a los lugares de comida) la urbanización devendrá un conjunto “frío” y repetitivo, en donde las amplias playas y la suave pendiente hacia el mar seguirán siendo sus principales riquezas.

1 Erviti, Claudio, “Pintoresquismo, paseos y jardines. El sector ribereño marplatense. 1900-1945”, *Vista. Revista de Estudios del Paisaje*, núm. 3, FADU, UBA, 2008. <http://www.vista-paisaje.com.ar>

2 Erviti, Claudio, “Verde, amarillo, azul marino. La urbanización de Playa Grande”, en *1ras Jornadas de Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad*, UDTT, Buenos Aires, 2011.

3 Cicalese, Guillermo, “La implantación del modelo económico aperturista en los 70 y la crisis del turismo masivo en la ciudad de Mar del Plata, 1976-1987”, en *Actas de las II Jornadas de Historia Económica*, Montevideo, 1999.

4 “Proyecto Punta Mogotes”, *Arquitectura, Revista de la Asociación de Arquitectos de Mar del Plata*, año 1, núm. 1, 1980, pp. 15-25. La publicación registra el proyecto realizado por el equipo del arquitecto Carlos Mariani.

5 La intendencia de General Pueyrredon fue ocupada entre 1978 y 1981 por Mario Russak, cercano a Ibérico Saint Jean (gobernador de la provincia de Buenos Aires) y proveniente de la esfera empresarial, quien apuntó a instalar una imagen de gestión innovadora y eficiente.

6 Cicalese, Guillermo, “La revalorización del sector costero sur de la ciudad de Mar del Plata. Proyectos

turísticos exclusivos, gobierno municipal y organizaciones vecinales. 1970-1995", en *Actas del VI Encuentro de geógrafos de América Latina*, Buenos Aires, 1997.

7 El gobierno provincial transfirió a la Municipalidad de General Pueyrredón la administración ribereña –por medio del Decreto Provincial 4916/76– y con ella, la “*explotación, uso y goce de las unidades turísticas y todas las playas y riberas marítimas del citado partido*”. Fue exceptuada el área de playas entre el Puerto y Punta Cantera, en la cual se construiría el Complejo Punta Mogotes.

8 La gestión de la obra fue realizada por una Sociedad de Estado –denominada *Proyectos Especiales Mar del Plata*– integrada por el nivel provincial (70 %) y el municipal (30%). A estos efectos tomó préstamos del Banco Provincia de Buenos Aires. La construcción correspondió a la empresa *Conemar*, previniendo un plazo de realización de 9 meses y demorándose su finalización hasta junio de 1981.

9 “Ecología de la ciudad actual”, *Summa* núm. 33, enero, 1971. Destacamos en ese número dedicado a Mar del Plata, un artículo titulado “Perspectiva” (pp. 71-72) en el cual se propone un “sistema lineal policéntrico paralelo a la costa” como estructura de crecimiento para Mar del Plata referenciado en los planteos de Archigram y la “ciudad espacial” de Yona Friedman.

10 El imaginario de “desarrollo hacia el sur” se renovaría a principios de los años setenta, impulsado por la devolución a la familia Peralta Ramos (1970) de la franja ribereña entre el Faro y los Acanitidos (102has.), expropiada para la construcción de la ruta a Miramar en la década de 1930, una insólita decisión que dio curso a la presentación de propuestas de “*desarrollo costero*”. La compañía a cargo de su gestión en 1973 elevó a la MGP el proyecto de un complejo residencial, comercial y balneario de 500.000m² para 15.000 habitantes. La exclusivista propuesta no prosperó y fue definitivamente cancelada con la Ley 8.912 de Ordenamiento Territorial. Cicalese, Guillermo, “La revalorización del sector costero sur de la ciudad de Mar del Plata...”, op. cit.

11 “Proyecto Punta Mogotes”, op. cit.

12 Rasgo que descarta –al igual que en programas de vivienda social contemporánea destinada a cubrir grandes déficits– el diseño “particularizado” o de “muchos objetos” y exige una actitud sistémica como “conjunto de objetos”. Al respecto ver: Grupo IRA, “Proyectar con sistemas”, *Summa* núm. 61, abril, 1973, pp. 53 y sig.). La preocupación por el “gran número” es muy anterior. Friedman afirmaba que éste modificaría el rol histórico del arquitecto, que no trabajaría ya para “un solo cliente”, sino para “muchos usuarios”. El nuevo rol estaría dado por el desarrollo de redes (“infraestructuras”, una especie de grilla soporte) en cuyo interior toda operación de “separación” y “abertura” de espacios debe ser reversible). Al respecto ver: Friedman, Yona, *Hacia una arquitectura científica*, Alianza, Madrid, 1973.

13 Estos rasgos (escasas referencias históricas del sitio y autonomía con respecto a la ciudad tradicional) instala la obra “como agente regenerador del entorno”, concepto propio de la arquitectura sistémica. Al respecto, ver: Aliata, Fernando, “Arquitectura de sistemas”, *Diccionario de Arquitectura en la Argentina*, AGEA, Buenos Aires, 2004.

14 Se harán presentes en el proyecto los atributos de modalidad y de funcionamiento propios de un “Sistema abierto”: 1) *Totalidad sistémica* en tanto entidad *diferente a la suma de partes*; 2) *Límites sistémicos*, más o menos permeables, en vista a las *relaciones del sistema con su contexto* y 3) *Jerarquías sistémicas* por los que el sistema está formado por *subsistemas*, y a su vez, forma parte de *suprasistemas*.

15 Entendiendo por tal a los caminos con dos calzadas separadas que limitan el acceso desde sectores laterales y permiten maniobras de retome. De este modo constituye una categoría inferior, en términos de autonomía, a las “autopistas”.

16 En el caso marplatense las dos autovías realizadas entonces fueron además de la descripta, el mencionado acceso Norte –entre Avenida Constitución y Avenida Independencia– con el objetivo de modernizar los accesos ribereños. No se planteó la reconfiguración de las restantes conexiones urbanas.

17 “Proyecto Punta Mogotes”, op. cit.

18 Gordon Cullen, Thomas, *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*, Blume, Barcelona, 1978.

19 “Proyecto Punta Mogotes”, op. cit.

20 Verificable en muchos proyectos de años anteriores. Por ejemplo el Campus de la Fundación Bariloche (Bullrich, Cazzaniga, Testa, 1964), el Hospital Escuela de Córdoba (MPSGSSV, 1965), el subcentro comunitario de la Villa permanente argentina en Ituzaingó (Llauró, Urgell y Asoc., 1975). Algunos de los mencionados utilizan el recurso de elevar el nivel público “cero”.

21 Bullrich, Francisco, “Arquitectura argentina, 1960-1970”, *Summa* núm. 19, octubre, 1969.

22 Aquí se sitúa la crítica de J.J. Sebrelli al balneario marplatense en *Mar del Plata, el ocio represivo* (1970). Para éste la actividad veraniega constituía puro consumismo alienante –lejos de entenderlo como una conquista de los grupos medios y populares– y la ciudad una “anomalía”, producto de un irracional derroche de recursos y con un hipertrófico desarrollo de las actividades de entretenimiento.

23 Alguna perspectiva remite, en su imagen y sus componentes mobiliarios, a las obras de peatonalización de calle San Martín, realizada contemporáneamente.

24 La Sociedad del Estado a cargo del emprendimiento tenía también por objetivo la construcción de una estación terminal, un acuario y un parque temático, obras que serían realizadas con los fondos que se esperaba recaudar mediante la explotación del complejo balneario.

25 Waisman, Marina, “Reflexiones sobre la obra del Estudio Llauró-Urgell y Asociados”, *Summa* núm. 129-130, octubre–noviembre, 1978. La afirmación se realiza en relación al Hospital regional San Vicente de Paul, Orán (proyecto de 1963).