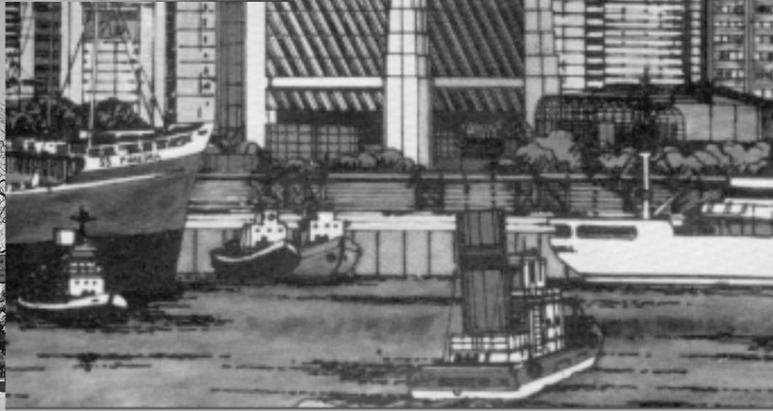
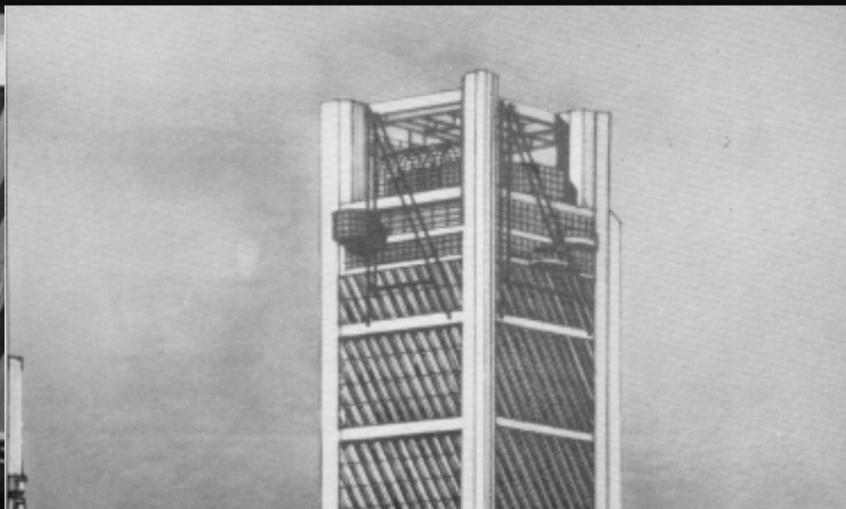


# 06

Arquitectura e infraestructura para el desarrollo en Argentina (1960–1975):  
un abordaje desde la industria, energía y conexiones territoriales



**ESP** Ciertas obras estatales de arquitectura e infraestructura argentinas en la «larga década de 1960» se vincularon a demandas emergentes de la planificación económica y territorial. La profundización del proceso de industrialización implicó la autosuficiencia energética del país, la comunicación eficiente entre centros productivos y nuevas provincias, y la participación de capitales extranjeros. Los programas constructivos de industria, energía y conexiones territoriales son considerados fundamentales y sinérgicos en este proceso. El artículo tiene por objetivo reconocer interrelaciones entre los tres programas desde abordajes multidisciplinares, considerando la presencia de la cultura arquitectónica («arquitectura para el desarrollo») en tales obras y su relación con la planificación territorial. La revisión de dicha bibliografía permite señalar que los estudios desde las ciencias sociales resultan parciales y no consideran variables arquitectónicas ni urbanas que atañen a la obra estatal. Desde la ingeniería, una sola publicación comprende los programas en conjunto, pero sin abordarlos historiográficamente, ni destacando el rol de la arquitectura en ellos. Finalmente, desde la disciplina arquitectónica el tema se estudia en perspectiva histórica pero no bajo la matriz del desarrollismo y la industrialización como condición y circunstancia, sino más bien en términos de identidad nacional y relación con la arquitectura moderna.

**ENG** **Architecture and infrastructure for progress in Argentina (1960–1975): an approach from industry, energy and territorial connections**

Certain Argentine state works of architecture and infrastructure in the «long 1960s» were linked to emerging demands of economic and territorial planning. The deepening of the industrialization process implied the country's energy self-sufficiency, efficient communication between production centres and new provinces, and the participation of foreign capital. The construction programs of industry, energy and territorial connections are considered fundamental and synergistic in this process. The article aims to recognize interrelationships between the three programs from multidisciplinary approaches, considering the presence of architectural culture («architecture for progress») in such works and its relationship with territorial planning. The review of that bibliography allows us to point out that the studies from the social sciences are partial and do not consider architectural or urban variables that concern to state work. From engineering, a single publication covers the programs as a whole, but without addressing them historiographically, or highlighting the role of architecture in the works. Finally, from the architectural discipline, the subject is studied in historical perspective but not under the matrix of developmentalism and industrialization as a condition and circumstance, but rather in terms of national identity and the relationship with modern architecture.



**Autor**

**Arq. Camila Costa**

Instituto de Teoría e Historia Urbano Arquitectónica (INTHUAR)  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo  
Universidad Nacional del Litoral  
Argentina

**Palabras clave**

Desarrollismo  
Estado  
Industrialización  
Planificación  
Territorio

**Key words**

*Developmentalism*  
*State*  
*Industrialization*  
*Planning*  
*Territory*

---

**Artículo recibido | *Artigo recebido:***

31 / 03 / 2020

**Artículo aceptado | *Artigo aceito:***

20 / 10 / 2020

---

EMAIL: [ccosta@fadu.unl.edu.ar](mailto:ccosta@fadu.unl.edu.ar)

---

ARQUISUR REVISTA

AÑO 10 // N° 18 // DIC 2020 – MAY 2021 // PÁG. 92–105

ISSN IMPRESO 1853-2365

ISSN DIGITAL 2250-4206

DOI <https://doi.org/10.14409/ar.v10i18.9491>



## INTRODUCCIÓN

La promoción intensa de obras y proyectos de arquitectura e infraestructura por parte del Estado argentino desde fines de la década de 1950 hasta mediados de la década de 1970 tuvo que ver con demandas reconocibles que emergen de la planificación territorial y económica en conjunto. El período se caracteriza por el cierre, hacia 1956, del proceso de provincialización (Ruffini, 2005)<sup>1</sup> y por el desarrollismo como modelo orientador que delineó en gran medida el perfil productivo del país. Este último planeó un país energéticamente autosuficiente y profundizó el proceso de industrialización por sustitución de importaciones (ISI) iniciado en 1930, en su correlato con el impulso a la industria base desplegado a finales de 1950 con el gobierno de Arturo Frondizi (1958–1962). La promoción de la industria pesada implicó la producción de petróleo, químicos, papel, metales, entre otros, y la tipología de planta fabril para este modelo requería grandes extensiones de territorio, cercanía a los recursos naturales, y grandes cantidades de energía eléctrica para su funcionamiento y desarrollo. En simultáneo, la creación de nuevas provincias demandó equipamiento, conexiones viales e infraestructura para abastecer las nuevas capitales, así como un nuevo ejercicio de los poderes nacional y provinciales. Todo este proceso se orientó a través de la creación de planes de desarrollo formulados por el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE) que, con su creación en 1962, institucionalizó la planificación como disciplina.

Tres programas constructivos resultaron fundamentales y sinérgicos a este proceso: industria, energía y conexiones territoriales. En todos ellos la presencia de la arquitectura adquirió nuevas características, a la vez que dicho proceso, en el marco de las políticas desarrollistas, impactó en el campo disciplinar y la cultura arquitectónica (Liernur, 2001).

En ese sentido, el objetivo de este estudio es reconocer las interrelaciones entre los tres programas constructivos (industria, energía y conexiones territoriales) desde distintitos abordajes disciplinares (ciencias sociales, ingeniería, arquitectura, etc.), considerando la presencia de la cultura arquitectónica («arquitectura para el desarrollo») en estos programas y su vinculación con la planificación territorial.

El período de estudio se inicia en 1960 con la firma del tratado interprovincial para la construcción del Túnel Subfluvial entre Santa Fe y Entre Ríos (proyectado en 1961), que unió por primera vez a la Mesopotamia con el resto del territorio argentino, y se cierra en 1975 con el proyecto para la fábrica de Papel Prensa en San Pedro (Buenos Aires), empresa mixta, primera y única en el rubro en su momento en todo el país. En dicho período se llevaron adelante obras de arquitectura e infraestructura como plantas industriales, sedes administrativas, represas y centrales hidroeléctricas y nucleares, estaciones de ómnibus, aeropuertos y puentes, entre otras, localizadas de manera dispar geográficamente en el territorio argentino (Costa, 2020) (Figura 1).

Con el fin de alcanzar el objetivo propuesto, se realizó una extensa revisión de la bibliografía que aborda estos tres programas (industria, energía y conexiones territoriales) desde diferentes disciplinas. Si bien el período histórico es abordado ampliamente por la historiografía política y económica, la selección y revisión de estudios se realizó en función de destacar aquellos que ponen en relieve la planificación en la obra estatal (primer apartado del artículo), y aquellos que hacen mención a las inversiones y ejecuciones de obras de arquitectura e infraestructura en relación a los programas de industria, energía y conexiones territoriales (segundo, tercero y cuarto apartado del presente texto, respectivamente). Finalmente, se analizaron textos fundacionales de la historia de la arquitectura argentina, así como estudios específicos sobre la arquitectura del período de posguerra. La noción de arquitectura para el desarrollo, de gran significación para este trabajo, se analizó abordando la arquitectura estatal argentina desde la historiografía y reconociendo demandas, circunstancias y aspectos inherentes a las obras en estudio.

## PLANIFICACIÓN ECONÓMICA Y TERRITORIAL

Con referencia al contexto político-económico, los historiadores acuerdan que los años comprendidos entre los golpes militares de 1955 y 1976 se constituyen como una suerte de «empate» entre fuerzas políticas que se bloqueaban mutuamente, traducido en una ines-

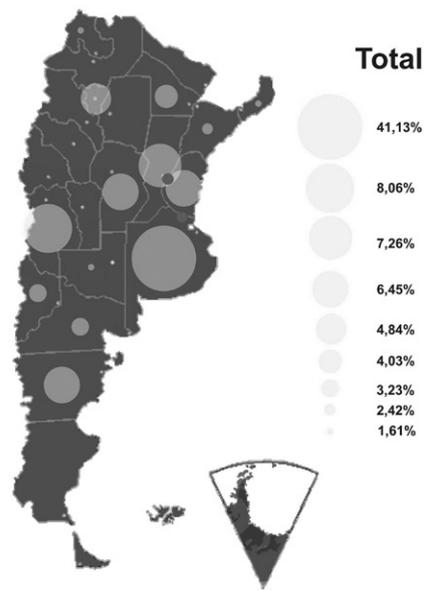
1. Los territorios nacionales de Chaco, Formosa y Misiones en el Noroeste; y Neuquén, Río Negro, La Pampa, Chubut y Santa Cruz en la Patagonia se transformaron en provincias. Quedó solamente Tierra del Fuego como territorio bajo dominio nacional.

2. Raúl Prébisch fue un economista argentino que se desempeñó como secretario de la CEPAL desde 1947. En 1955, el presidente de facto Eduardo Leonardi le encargó un informe de la situación económica del país, sobre el cual Prébisch ya venía trabajando desde la década de 1940 y al que sumó algunas directrices coincidentes con la teoría del desarrollo (Prébisch, 1956).

tabilidad que impidió concluir el mandato a los tres gobiernos constitucionales (Romero, 2010; Cavarozzi, 2002; Tcach, 2003). Para Romero (2010), las dos exigencias principales del mundo de posguerra se encontraban irreconciliables en la Argentina que siguió a 1955. Por un lado, la modernización se planteaba de formas polémicas o alternativas: la ortodoxia económica propuesta por el Fondo Monetario Internacional (FMI) y las indicaciones estructuralistas de la Comisión Económica Para América Latina (CEPAL). Por el otro, la democracia estaba afectada por la proscripción del peronismo y encontraba «una clase obrera madura que planteó una escena política ficticia, ilegítima y constitutivamente inestable» (Romero, 2010:183). En este sentido, muy esclarecedor resulta el artículo de Ayala (2016), que recorre diferentes autores que estudiaron al Estado en la segunda etapa de la ISI. Encuentra en ellos la coincidencia del reconocimiento de un periodo de autonomía estatal iniciado luego de la década de 1930 y hasta mediados de la década de 1970, donde «la clave era asegurar la legitimidad de las instituciones y las políticas públicas ampliadas con mayores niveles

de intervención, lo cual se cristalizaría en la planificación como herramienta clave de construcción» (2016:235). Esta perspectiva interesa en la medida que reconoce una tendencia homogénea en el rol del Estado y su visión económica, en la intermitencia de gobiernos democráticos y de facto.

En cuanto a la planificación específicamente, Rougier y Odisio (2016) compilan estudios sobre los organismos de gestión económica y las formas de financiación que siguieron al gobierno peronista, así como la planificación del desarrollo que inició Raúl Prébisch en su paso por la CEPAL.<sup>2</sup> La planificación económica se vislumbraba como la única forma de garantizar la concreción de objetivos socialmente deseables frente al libre juego de las fuerzas del mercado, y la industrialización era un imperativo de ese proceso. Leiva Lavalle (2010) aclara que durante el gobierno de Frondizi se pusieron en funcionamiento algunos organismos destinados a la planificación del desarrollo, pero ésta no pudo concretar sus acciones hasta la llegada de Arturo Illia (1963–1966) y la dispersión de las condiciones a corto plazo impuestas por los militares. Los planes oficiales elabo-



**FIGURA 1** | Mapa de obras de arquitectura e infraestructura estatal para los programas de industria, energía y conexiones territoriales distribuidas por provincias e indicando específicamente las localizaciones del Túnel Subfluvial Uranga–Sylvestre Begnis y la fábrica Papel Prensa. Fuente: mapa modificado de Costa (2020).

rados por el CONADE<sup>3</sup> tuvieron diferencias de orientación y alcance en sus objetivos. En diversos artículos, Jáuregui (2013, 2014, 2015) plantea el tema de los organismos de planificación en el período de estudio, especialmente el CONADE, resaltando sus logros (planes de desarrollo) y sus fracasos (el desfasaje entre planificadores y administradores). Asimismo, muy clarificador resulta el artículo de Altamirano (1998), que analiza las diferentes concepciones del desarrollo que tuvieron lugar en el país, reconociendo sus aspectos comunes.

En el abordaje de los efectos espaciales de la planificación se encuentra el libro *La urbanización en América Latina* (Hardoy y Tobar, 1969), que repasa la situación contemporánea al período de estudio de los países latinoamericanos. Para el caso de Argentina, se describe el estado de hecho del territorio, sin embargo, se destaca el notorio desequilibrio en la distribución poblacional sobre el mismo y se estudian las causas (económicas, políticas y de desarrollo físico) de tal situación.

Con relación a los desequilibrios en el desarrollo de las regiones que componen el país, el artículo de Vaca y Cao (2004) describe la articulación regional en diferentes etapas, reconoce un corte en la década de 1930 con un nuevo patrón productivo y destaca la importancia de la provincialización de ciertos territorios nacionales. En otro corte, a mediados de la década de 1970, remarca el ajuste estructural que quita garantías a ciertos actores regionales para formar parte de la economía nacional. En las conclusiones reconoce «la perenne vigencia de una jerarquía territorial construida hace ya más de un siglo» (Vaca & Cao, 2004:83).

Esta noción de desequilibrio se pone de manifiesto, desde una perspectiva urbanística, en el artículo de Williams (2014), donde se aborda la materialización de la capitalidad en las provincias recién constituidas en la década de 1950. En coincidencia con los estudios anteriores, Williams plantea que ese tratamiento no fue homogéneo a todas las provincias: «la posibilidad de emblematicar arquitectónica o urbanísticamente la capitalidad se diluyó en el potente programa de un Estado modernizador que hizo de la Patagonia el «escenario privilegiado para intentos estatales de planificación regional» (Healey, citado en Williams, 2014:127).

## INDUSTRIAS Y EMPRESAS DE ESTADO

La relación del Estado con la industria en este período estuvo condicionada por la creación de la Dirección Nacional de Industrias del Estado (DINIE, en 1947) y caracterizada por la nacionalización de algunas empresas públicas y la constitución de empresas mixtas (Ferrer y Rougier, 2010). Ya desde 1947 se contaba con la ley Savio para la instalación de la planta metalúrgica de la Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina (SOMISA), entre otras normas de promoción industrial, pero recién en 1958 se creó la primera ley de Promoción Industrial discutida y aprobada por el Congreso<sup>4</sup> (Schvarzer, 1987). Ferrer y Rougier denominan a este accionar como «capitalismo de Estado», pues implicó extender su presencia a actividades menos tradicionales, como la industria pesada. Si bien en este contexto se crearon sociedades anónimas, principalmente vinculadas a la construcción de infraestructura, muchas tenían aportes mayoritarios estatales y fueron beneficiadas con subsidios, por lo que funcionaban como empresas estatales aunque jurídicamente fueran privadas.

Aronskind (2003) acuerda en una convicción general del desarrollo industrial por parte de los gobiernos de esta etapa:<sup>5</sup> mientras que el gobierno de Frondizi apeló a las inversiones extranjeras en industria pesada, los gobiernos militares fueron más heterogéneos e impulsaron la construcción de plantas productivas pero siempre dependiendo de insumos y tecnología importados. En este mismo sentido, Leiva Lavalle (2010), quien escribe en el marco de la CEPAL sobre la situación en América Latina, menciona que en Argentina el proceso de planificación se inició junto con la estrategia de promoción industrial luego de la Segunda Guerra Mundial y plantea que, a pesar de los desequilibrios políticos, todas las estrategias de desarrollo eran de desarrollo industrial.

Healey (2003) retoma la experiencia del complejo hidroeléctrico Chocón-Cerros Colorados (1968) en Río Negro-Neuquén vista a través de las manifestaciones obreras, como la de las azucareras en Tucumán y las empresas automotrices en Córdoba. El autor descubre los desequilibrios territoriales que dejó la aplicación del modelo desarrollista en el país. Y fundamenta su hipótesis con las estrategias de localización industrial, las políticas crediticias, los presupuestos asignados a los

3. El CONADE elaboró y publicó tres planes entre 1965 y 1977.

Ninguno fue implementado en su totalidad, pero cada uno estableció ciertas metas que orientaron, entre otras cosas, la obra pública por esos años.

4. El Plan Siderúrgico Nacional llevado adelante por el general Manuel Nicolás Savio impulsaba la exploración y explotación de minerales. En su momento fomentó e incentivó muchas industrias nacionales (automotriz, naval, comunicaciones), fue suspendido en 1948 y retomado en 1958 con la ley de Promoción Industrial.

5. El autor aclara que exceptúa los períodos ambiguos: 1956-1957 y 1962-1963 pero no explica por qué.



**FIGURA 2** | Edificio SOMISA (Mario Roberto Álvarez, 1966). Créditos: Cecilia Bártolis (2017).

proyectos y, a diferencia de Aronskind, reconoce que el gobierno de Frondizi fue el que mejor articuló «integración» y «desarrollo» apostando al crecimiento económico para superar las fracturas sociales y políticas.

Respecto de las obras, el programa industria es el que efectivamente concretó la producción de metales pesados y papel prensa en el país. Destacan la planta productora de aluminio ALUAR (1971) en Puerto Madrin dadas su escala y dinamización de la región patagónica, y la fábrica de Papel Prensa en San Pedro. En el programa empresas resaltan la sede social de SOMISA en Buenos Aires, realizada por concurso público y construida con el mismo material que fabricaba la empresa: el acero; y el proyecto para Aerolíneas Argentinas (Figuras 2 a 4).

En términos formales y tipológicos, Silvestri (en Liernur & Aliata, 2004) reconoce que recién en la segunda posguerra se advirtió una tendencia a la diferenciación del complejo fabril en estructura y lenguaje con referencia a otras obras. En esta misma línea, Liernur (2001) y Plotquin (2013) plantean que las sedes administrativas creadas en este período tendieron a replicar en la trama urbana el impacto formal que tuvieron las plantas industriales en la periferia.



**FIGURA 2** | Planta de Papel Prensa (MSGSSS, 1975). Recuperado de: <http://www.msgsss.com.ar/galeria/images/large/papel-prensa-01.jpg>



**FIGURA 4** | Proyecto sede central Aerolíneas Argentinas (Testa, Lacarra y Rossi, 1974). Fuente: Schere, R. (2008:402).

## PRODUCCIÓN DE ENERGÍA EN EL PAÍS

Una de las premisas del proyecto político-económico que acompañó los diferentes gobiernos fue la autosuficiencia energética, por lo que se promovieron las inversiones destinadas a la explotación del petróleo, obras hidroeléctricas y atómicas. En materia de energía, la planificación territorial se pensó en función de la industria (Silvestri en Liernur & Aliata, 2004), pues el 50% del consumo energético estaba destinado a aquella actividad, aunque concentrado mayoritariamente en Buenos Aires. La ley de Energía Eléctrica de 1960 promovía la formación de sistemas regionales con estaciones que conformaran una red nacional, sin embargo, las líneas de distribución proveían mayormente al consumo del eje hegemónico del Río de la Plata.

Respecto de los programas, por un lado, el tema de las centrales hidroeléctricas no era nuevo pero el mencionado crecimiento en el consumo derivó en obras cuya escala y envergadura no tenían comparación con las anteriores. Por el otro, en 1950 se creó la Comisión Nacional de Energía Atómica (CNEA), que promovió un amplio plan de energía nuclear para el país a partir de sus grandes reservas de uranio.

Desde la economía, Aronskind (2003) analiza las inversiones en infraestructura y plantea que el modelo desarrollista impactó en aquellas (muchas de ellas extranjeras) que se destinaron a la explotación energética. Algunas de estas obras de energía se vincularon estrechamente a la industria, como, por ejemplo, la ya mencionada planta ALUAR y las represas hidroeléctricas de Futaleufú y Chocón-Cerros Colorados. El país debía producir su propia energía y había mucho territorio para abastecer pero, según Aronskind, los insumos seguían siendo importados puesto que no había fomento científico y tecnológico.

Desde la arquitectura, Shmidt y Grementieri (2010) abordan los vínculos entre Alemania y Argentina con relación a la construcción de obras en el país. Particularmente, registran: las centrales termoeléctrica San Nicolás y nuclear Atucha I, ambas en Buenos Aires, y la central hidroeléctrica Chocón-Cerros Colorados, y destacan los organismos y empresas alemanas que contribuyeron en sus construcciones.

Con referencia a las obras, la bibliografía subraya por escala de construcción e importancia para la región al

complejo Chocón-Cerros Colorados y al aprovechamiento del Salto Grande del río Uruguay (1974) (CAI — Centro Argentino de Ingenieros—, 1981). Ambos emprendimientos redundaron en transformaciones urbanas: el primero fue acompañado de la construcción de la villa El Chocón en Neuquén (1968), conformada por viviendas y servicios destinados a los trabajadores del complejo; la segunda impulsó la creación de la nueva ciudad de Federación en Entre Ríos (1978), que resultó de la inundación, por parte de la represa, del antiguo emplazamiento. En ambos casos se destaca el trabajo de reconocidos estudios de arquitectura argentinos: Llauró-Urgell en la villa El Chocón y Mario Roberto Álvarez en el entorno de Salto Grande. Siguiendo esta línea de participación disciplinar, las centrales termoeléctricas de Barranqueras (1964) y Alto Valle (1964) también contaron con la participación de estudios reconocidos: Azlan y Ezcurra y Llauró-Urgell, respectivamente.

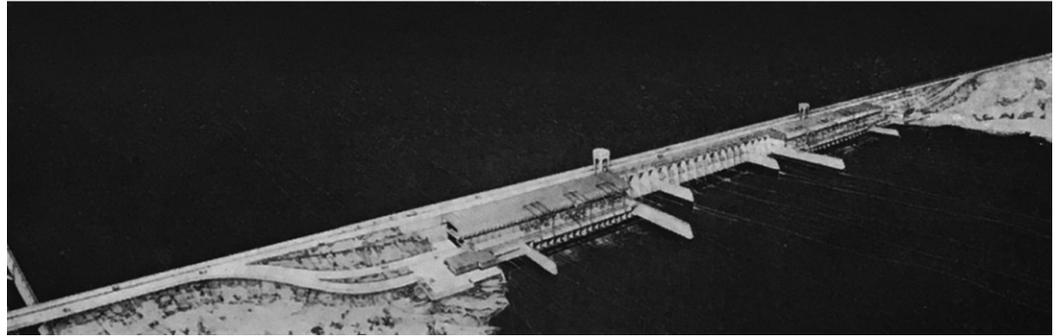
Finalmente, la central atómica Atucha I (1968) fue innovadora en su programa por ser el primer reactor de uranio natural construido en Latinoamérica, y a esta usina se le sumó en 1974 la central nuclear de Embalse en Córdoba (Figuras 5 a 7).

## OBRAS E INFRAESTRUCTURAS PARA CONEXIONES TERRITORIALES

Los transportes aéreo, automóvil y colectivo hicieron que disminuyera rápidamente el uso y existencia del ferrocarril en este período (Liernur, 2001). Los nuevos Estados provinciales creados demandaron multiplicar las conexiones territoriales y el propio proceso de industrialización debía acompañarse de un sistema de transporte eficiente, tanto de personas como de productos.

En 1957, la Dirección de Vialidad Nacional (DNV) sintetizó la situación vial en Argentina: la red nacional tenía 7000 km de pavimento y las redes provinciales 3400 km. Y consideraba que las inversiones viales debían multiplicarse equilibradamente, pues se acercaba una segunda eclosión de la vialidad argentina.<sup>6</sup> Con esta perspectiva, la DNV organizó direcciones provinciales de vialidad en todo el país y creó un plan (1959-1969) que preveía una red nacional de 22500 km. Si bien

6. También se pensaba que debían equiparse empresas constructoras y demás actores involucrados en las obras de vialidad formando técnicos necesarios para emprender las tareas (CAI, 1981).



**FIGURA 5** | Represa de Salto Grande (1974). Fuente: Revista Summa, septiembre de 1974, Separata especial (80–81), 125.



**FIGURA 6** | Sala de calderas, laboratorios y tanque de agua, Central termoeléctrica Alto Valle (Llauró–Urgell, 1964) Créditos: Camila Costa (2019).



**FIGURA 7** | Vista general, central hidroeléctrica Chocón–Cerro Colorado (1968). Créditos: Camila Costa (2019).

solo se concretaron 8500 km en ese lapso (CAI, 1981), esto significó duplicar la red existente y adquirir una escala de ejecución que no volvió a repetirse.

La necesidad de integración territorial en la concreción de la red caminera argentina primaba desde la década de 1930 (Ballent, 2005), y las motivaciones que plantea la autora (rural, competición y turismo) así como la red instalada, servirían de punto de partida, direccionando o no, otras infraestructuras e instalaciones vinculadas a las conexiones territoriales. Particularmente, en el período de estudio, ese accionar tuvo un correlato en los concursos públicos, proyectos y obras de casi veinte estaciones de ómnibus en todo el país (Scherre, 2008), en infraestructura para cruzar el caudaloso río Paraná, así como en los aeropuertos de ciudades capitales.

Desde la economía, Ferrer y Rougier dan un ejemplo de cómo se manejaron las inversiones para infraestructura, en este caso, de transporte:

*En el campo de la movilización de recursos externos, fue rectificadada la política tradicional de vincular las realizaciones internas (sobre todo en el campo de las grandes obras de infraestructura) a la obtención de créditos internacionales, mediante prolongadas gestiones en el exterior. Por el contrario, se enfatizó que los créditos del exterior vienen cuando existe una política agresiva de inversiones en torno a proyectos bien concebidos. El ejemplo más notorio de la nueva política consistió en la obtención, en pocos días y a través de una consulta efectuada en Buenos Aires a los representantes de consorcios financieros extranjeros, de 50 millones de dólares para el financiamiento de la primera etapa de proyecto ferroviario de Zárate-Brazo Largo. (2010:319)*

Una obra destacada por su audacia técnica y el reconocimiento dado por la prensa y la literatura en aquellos años es el ya citado Túnel Subfluvial Uranga-Sylvestre Begnis (Müller y Costa, 2017), cuyas cabeceras fueron proyectadas por Mario Roberto Álvarez. Asimismo, se reconocen los puentes construidos para conectar el territorio mesopotámico: el complejo ferroviario Zárate-Brazo Largo (1972), que une las provincias de Buenos Aires y Entre Ríos, y el puente General Ma-

nuel Belgrano (1973) en las provincias de Chaco y Corrientes. Así como los aeropuertos que se construyeron en las ciudades cabeceras de Resistencia (1962) y Santa Fe (1972) (Figuras 8 a 10).

Las obras vinculadas al transporte son categorizadas como arquitectura de servicios (Aliata en Liernur & Aliata, 2004). Según el autor, la retórica tecnológica, consolidada plenamente en la década de 1960, resultó ser la fuente obligada de este tipo de programas desde el punto de vista lingüístico y, de esta manera, las arquitecturas de servicios pasaron a formar parte de las justificaciones éticas y formales de la nueva arquitectura.

#### **ARQUITECTURA PARA EL DESARROLLO, UN CONCEPTO EN CONSTRUCCIÓN**

Es pertinente para este artículo el abordaje teórico de la noción de «arquitectura para el desarrollo», pues resulta fundamental y significativo para la construcción del objeto de estudio. Si bien no nos abocaremos en este artículo a la definición del concepto, se revisan los autores que estudiaron la arquitectura argentina en el período y quienes, en ese camino, abonaron a tal categoría.

Una de las fuentes primarias más reveladoras es el texto de Bullrich (1969) sobre la arquitectura argentina en la década de 1960, que repasa las obras más importantes sin enfatizar programas específicos y reconoce que la arquitectura pública se pensaba moderna mientras sus recursos no lo eran tanto y se pretendía internacional al mismo tiempo que buscaba una identidad propia.

Otra fuente primaria de gran importancia para el registro de este tipo de obras es la publicación de 1980 del CAI sobre historia de la ingeniería argentina que, aunque no expone posturas teóricas, permite adentrarse en las obras específicas de los programas de análisis. En una periodización de 1920 a 1975, plantea inequívocamente una segunda etapa a partir de 1950, donde registra la obra del Túnel Subfluvial, los puentes, las industrias química, petroquímica y automovilística, las grandes obras hidráulicas y la energía nuclear. Es una suerte de glosario que, de forma simplificada, recoge los hechos más destacados vinculados a la ingeniería y por ende relacionados con la industria, la energía y las conexiones territoriales.



**FIGURA 8** | Vista de conjunto, terminal de ómnibus de Luján (Llauró-Urgell, 1960).

Recuperado de: <http://www.urgell-penedo-urgell.com/proyectos/categoria/000/terminal-de-omnibus-de-lujan/>



**FIGURA 9** | Acceso principal, Aeropuerto Gral. San Martín (Grimaux, Beltramo Augé, 1962). Créditos: Cecilia Parera (2017).



**FIGURA 10** | Túnel Subfluvial Urunga-Sylvestre Begnis (Mario Roberto Álvarez, 1961). Créditos: Camila Costa (2018).

En la contemporaneidad, los autores que estudian la arquitectura argentina en todo su arco temporal valoran de forma dispar «la larga década de 1960». Este artículo recoge los escritos de Gutiérrez, Fernández y Liernur por considerarlos textos fundacionales de la historia de la arquitectura en Argentina. Aunque ninguno de ellos contemple en particular la problemática de los programas constructivos vinculados al proceso de industrialización y su despliegue en el territorio, aquellos

han sido elaborados en diferentes momentos y con perspectivas suficientemente claras como para habilitar el estudio del período en su integralidad.

En primer lugar, Gutiérrez explica que la arquitectura moderna en Argentina «se alineó en el lado opuesto a las aspiraciones populares a través de sus representantes intelectuales» (1997:652). El autor reconoce que después de 1955 se sucedieron desaciertos de conducción económica e inestabilidad política pero la

actitud de apertura y fervor cosmopolita (heredada del siglo XIX) no desaparecieron y se reflejaron en la aceptación de las modas. En el repaso de obras del período cuestiona la utilización de tecnologías y materiales innovadores que nada tenían que ver con las circunstancias espaciales y critica el formalismo que solo aspiraba a salir en las revistas y llamar la atención. En este sentido, el concepto de «modernidad apropiada o modernidades periféricas» es usado para hacer referencia «a las modernidades que nazcan como respuesta consciente a la propia necesidad de nuestra sociedad» (Gutiérrez, Martín & Petrina, 1989:42) y es expuesto como la contrapostura a la copia irreflexiva de las modernidades que vienen de los países centrales.

En segundo lugar, Fernández se refiere a «varias historias» de la arquitectura argentina: una de ellas es la «del Estado como gran demandante histórico de arquitectura de las revistas» (1996:5). El autor explica que hacia las décadas de 1950 y 1960 se reconoció un creciente interés del Estado (nacional y provinciales) en la promoción de lo que él llama una «modernidad desarrollista» y «el peso prevaleciente de una elite profesional muy influyente en el afianzamiento de la instauración de aquella modernidad» (1996:17), representada en las ideas de flexibilidad, indeterminación y tramas, con fuerte resonancia a estéticas industriales.

Finalmente, Liernur (2001) aborda la arquitectura argentina en su totalidad y la periodización planteada ubica un corte en los años de 1960. Allí distingue un período anterior caracterizado por «una conciencia de la modernidad como la condición ineludible en que nos ha tocado vivir» (2001:17) y un período posterior en el cual, en su primera etapa, nadie discutía la condición moderna de la arquitectura del siglo XX, mientras que en la segunda (década de 1970) esta entró en crisis junto con la modernidad como postulado cultural, el país como unidad y proyecto y la propia arquitectura como institución. Para Liernur, el Estado fue entendido como protagonista activo de transformaciones, pero, al igual que Bullrich (1969), reconoce que, en lo disciplinar, recién en 1960 fueron aceptadas plenamente las condiciones de modernidad por parte de aquel.

Es Liernur quien propone el concepto de arquitectura para el desarrollo en el citado texto de 2001, así como en la introducción de Trazas del futuro (2008) y *Architecture for progress* (2015). Aquella es una archi-

tectura que se reconoce impactada por la creación de un cuarto cordón industrial y nuevas sedes empresarias en las principales ciudades, la declinación definitiva del ferrocarril debido a más presencia del automóvil, la mayor importancia al capital financiero privado (y extranjero), las transformaciones en la industria de la construcción y el redimensionamiento de la intervención pública, sobre todo a través de los concursos. Fundamentalmente, el autor destaca la existencia de una estrategia territorial adoptada donde se reconocen sectores prioritarios de concentración de capital.

Otros escritos precisan, en claves diferentes, el período de estudio. Desde las problemáticas de la arquitectura de Estado en el mundo de posguerra, la catalogación de obras latinoamericanas, hasta la identificación de aspectos en torno a la cultura arquitectónica argentina en esta etapa.

La posguerra repercutió en el debate arquitectónico internacional y este en la arquitectura argentina. Goldhagen y Legault (2001) recogen los temas críticos del modernismo de posguerra y adoptan el concepto de «ansiedad» para explicar cómo los diferentes grupos de practicantes y teóricos de la arquitectura se posicionaron frente al legado del Movimiento Moderno (como había sido codificado) o Estilo Internacional (como estaba siendo codificado). Existía una ansiedad por expresarse con libertad ya que la arquitectura había abrazado la causa democrática, la desaparición del anhelo de universalidad y la convicción de renovación del modernismo del siglo XX. Los autores intentan dismantelar la presentación canónica del Movimiento Moderno y explicar las corrientes que se generaron en la posguerra (no-modernos, antimodernos, reformistas, críticos negativos, etc.). Para Latinoamérica, Fraser (2000) plantea que la arquitectura moderna sirvió para modernizar gobiernos, pero requería además modernizar la economía (industrializarse) y eso no sucedió homogéneamente en los países de la región.

En 2015, el Museum of Modern Art publicó un catálogo que recoge la arquitectura latinoamericana desde 1955 a 1980 (Bergdoll, Liernur, Comas & Del Real, 2015) a modo de la publicación que hiciera Hitchcock en 1955. El caso argentino es desarrollado por Plotquin, quien diferencia la arquitectura de este período de la del anterior y alega que dentro del gobierno de Juan D. Perón (1946-1955, 1973-1974) hubo intenciones de

contratar arquitectos modernos para las oficinas públicas, pero la obligada afiliación al partido los hizo desistir. El autor coincide con Liernur en que luego de 1955 el Estado logró aceptar plenamente el modernismo como lenguaje.

En clave latinoamericana también cuentan las actas del seminario internacional «Profesionales, expertos y vanguardia. La cultura arquitectónica en el Cono Sur» (2018). Estas reunieron, entre otros temas, estudios sobre la arquitectura en Argentina en «la larga década del '60» haciendo hincapié en nuevos roles del arquitecto, el protagonismo de la planificación y la profundización de la relación de la arquitectura con la industria, todos ellos temas de interés para delimitar el concepto de arquitectura para el desarrollo.

En tanto, y ya enfocado específicamente en el ámbito nacional, se encuentran, por un lado, la ponencia «Estado nacional y arquitectura pública, líneas de intervención (1930–1976)» (Müller, Parera y Costa, 2012), que aborda la arquitectura estatal en tres cortes temporales y caracteriza en ellos el rol del Estado. Sin embargo, el recorte espacial alcanza solo algunas capitales administrativas y/o centros económicos estratégicos. Por otro lado, el trabajo de Müller, Shmidt y Parera (2020) «Arquitectura, tecnología y proyecto: obras públicas e infraestructura urbana y territorial en Argentina: 1955–1971» resulta fundamental para este estudio. El texto aborda la relación entre arquitectura, infraestructura y Estado precisamente en el período desarrollista y realiza un amplio registro historiográfico de las obras, que abarca, entre otros programas, industria, energía y conexiones territoriales.

#### **ARQUITECTURA PARA EL DESARROLLO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA PLANIFICACIÓN DEL TERRITORIO**

El estado de los estudios muestra que existen trabajos particularizados que contemplan la planificación económica, los programas de energía, industria y transporte, e incluso la arquitectura para el desarrollo en Argentina. Sin embargo, la relación específica entre las políticas de planificación y los programas de obra estatal vinculados a la ISI en su segunda fase cuenta con poca conceptualización construida al respecto, así como su dimensión territorial. Por una parte, los abordajes realizados desde las ciencias sociales son parciales

y no tienen en cuenta las variables arquitectónicas, constructivas ni urbanas que atañen a la obra estatal en los tres programas. Por otra, la única publicación que comprende en conjunto estos programas es el texto del CAI, pero tal documento no deja de ser un catálogo de obras que de ninguna manera es atravesado por el método historiográfico, sino que se limita a enumerar las obras inherentes a la ingeniería, sin tampoco destacar el rol de la arquitectura en muchas de ellas. Finalmente, los abordajes desde la disciplina arquitectónica, si bien lo hacen en perspectiva histórica, no lo han hecho bajo la matriz del desarrollismo, la industrialización y la planificación como condición y circunstancia, sino más bien en términos de búsqueda de identidad nacional y de cuestionamientos a la arquitectura moderna.

El tema de la industrialización como proceso vinculado al desarrollo y modernización de un país atraviesa no solo a la arquitectura argentina sino a la europea y americana también. Cada país con sus matices hizo frente al clima de la posguerra y a la cuestión del desarrollo como meta ineludible. En el caso de Argentina, Liernur da pautas para entender la arquitectura resultante de este período, lo cual dispone a su estudio crítico en el cruce con la planificación territorial y económica en conjunto. Al mismo tiempo, y en esta línea de pensamiento, el trabajo de Müller, Shmidt y Parera aborda las obras estatales en el período que consideramos y habilita un terreno de estudio todavía en progreso. El desequilibrio en términos de desarrollo del territorio argentino es una constante en los antecedentes, y las obras para industria, energía y transporte son una arista de esta realidad a estudiar. Entendidas ellas en el marco de un proyecto político–económico modernizador o desarrollista que, parafraseando a Ferrer (2010), se volvió «inconcluso» hacia el final del período y dio lugar a muchas críticas, a la par del cuestionado rol de la arquitectura como promotora del cambio social. ■



---

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AA. VV.** (2018). *Actas seminario Internacional «Profesionales, expertos y vanguardia. La cultura arquitectónica en el Cono Sur»*. UNR Editora.
- ALIATA, F.** (2004). Voz «servicios (arquitectura de)». En LIERNUR, J.F. & ALIATA, F. *Diccionario de arquitectura en la Argentina* (pp. 50–52). Clarín.
- ALTAMIRANO, C.** (1998). Desarrollo y desarrollistas. *Prismas, revista de historia intelectual*, (2), 75–94.
- ARONSKIND, R.** (2003). El país del desarrollo posible. En JAMES, D. *Nueva Historia Argentina* (Vol. IX, pp. 63–116). Sudamericana.
- AYALA, H.C.** (2016). Notas de investigación sobre Estado, desarrollo y crisis de dominación en Argentina (1955–1976). *Estudios Sociales del Estado*, 2(3), 232–246.
- BALLENT, A.** (2005). Kilometro 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), 107 a 137.
- BERGDOLL, B.; LIERNUR, J.F.; COMAS, C.E., & DEL REAL, P.** (2015). *Latin America in Construction: Architecture 1955–1980*. The Museum of Modern Art.
- BULLRICH, F.** (1969). *Arquitectura Argentina 1960/70. Summa*, (19).
- CAI (CENTRO ARGENTINO DE INGENIEROS)** (1981). *Historia de la ingeniería argentina*. CAI.
- CAVAROZZI, M.** (2002). *Autoritarismo y Democracia*. Eudeba.
- COSTA, C.** (2020). Estado, arquitectura y territorio. Obras para energía, industria y conexiones territoriales. En MÜLLER, L. & SHMIDT, C. *Arquitecturas de Estado: empresas, obras e infraestructuras (1955–1975). Casos y debates en Sudamérica*. Ediciones UNL.
- FERNÁNDEZ, R.** (1996). *La Ilusión Proyectual*. FAUDI–UNMP.
- FERRER, A. & ROUGIER, M.** (2010). *La economía argentina. Desde sus orígenes hasta principios del siglo XXI*. Fondo de Cultura Económica.
- FRASER, V.** (2000). *Building the new World. Studies in the modern architecture of Latin America 1930–1960*. Verso.
- GOLDHAGEN, S. & LEGAULT, R.** (2001). *Anxious Modernisms: Experimentation in Postwar Architectural Culture*. MIT Press.
- GUTIÉRREZ, R.** (1997). *Arquitectura y urbanismo en iberoamerica*. Ediciones Cátedra.
- GUTIERREZ, R.; MARTÍN, M. & PETRINA, A.** (1989). *Otra arquitectura argentina. Un camino alternativo*. Universidad de los Andes & Escala Ltda.
- HARDOY, J.E. & TOBAR, C.** (1969). *La urbanización en América Latina*. Editorial del Instituto.
- HEALEY, M.A.** (2003). El interior en disputa: proyectos de desarrollo y movimientos de protesta en las regiones extrapampeanas. En JAMES, D. *Nueva Historia Argentina* (Vol. IX, pp. 169–212). Sudamericana.
- HITCHCOCK, H.–R.** (1955). *Latin American architecture since 1945*. The Museum of Modern Art.
- JÁUREGUI, A.** (2013). La planificación en la Argentina: el CONADE y el PND (1960–1966). *Anuario del Centro de Estudios Históricos «Prof. Carlos S. A. Segreti»*, 13(13), 243–266.
- (2014). *La planificación en la Argentina del desarrollo (1955–1973)*. <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/planificacion-argentina-desarrollo-1955-1973.pdf>
- (2015). El CONADE: organización y resultados (1961–1971). *Anuario IEHS*, (29&30), 141–158.

- 
- LEIVA LAVALLE, J.** (2010). *Instituciones e instrumentos para el planeamiento gubernamental en América Latina*. Colección Textos para discusión CEPAL–IPEA.
- LIERNUR, J.F.** (2001). *Arquitectura en la Argentina del Siglo XX. La construcción de la modernidad*. Fondo Nacional de las Artes.
- (2008). Introducción. En LIERNUR, F. *Trazas de futuro: episodios de la cultura arquitectónica de la modernidad en América Latina* (pp. 5–13). Ediciones UNL.
- MÜLLER, L.A.; SHMIDT, C. & PARERA, C.** (2020). *Arquitectura, tecnología y proyecto: obras públicas e infraestructura urbana y territorial en Argentina: 1955–1971*. Ediciones UNL.
- MÜLLER, L. & COSTA, C.** (2017). Vencer al río. Técnica, política e integración territorial en el caso del Túnel Subfluvial Hernandarias. *Actas XVI Jornadas Interescuelas en Historia*. Mar del Plata.
- MÜLLER, L.; PARERA, C. & COSTA, C.** (2012). Estado nacional y arquitectura pública, líneas de intervención (1930–1976). En IDIS (Ed.), *V Encuentro–Taller Docentes e Investigadores en Historia del Diseño, la Arquitectura y la Ciudad*. FAUD–FACSO–UNSJ.
- PLOTQUIN, S.** (2013). Sistema Brutal: la sede de SOMISA en Buenos Aires (1966–1972). *2das Jornadas de Historia y Cultura de la Arquitectura y la Ciudad* (pp. 118 a 131). Universidad Torcuato Di Tella.
- PREBISCH, R.** (ene.–mar. de 1956). *Informe preliminar acerca de la situación económica de Argentina*. *El trimestre económico*, 23(89), 1–41.
- ROMERO, L.A.** (2010). *Breve historia contemporánea de la Argentina, 1916–1999*. Fondo de Cultura Económica.
- ROUGIER, M. & ODISIO, J.** (2016). *Estudios sobre Planificación y Desarrollo*. Lenguaje Claro.
- RUFFINI, M.** (2005). Peronismo, territorios nacionales y ciudadanía política. Algunas reflexiones en torno a la provincialización. *Avances del Cesar*, (V), 132–148.
- SCHERE, R.** (2008). *Concursos 1825–2006*. SCA.
- SCHVARZER, J.** (1987). Promoción Industrial en Argentina. Características, evolución y resultados. *Documentos del CISEA*, (90).
- SHMIDT, C. & GREMENTIERI, F.** (2010). *Alemania y Argentina. La cultura moderna de la construcción*. Ediciones Larivière.
- SILVESTRI, G.** (2004). Voz «electricidad/electrificación». En LIERNUR, J.F. & ALIATA, F. *Diccionario de arquitectura en Argentina* (pp. 27–31). Clarín.
- (2004). Voz: «Industrial (arquitectura)». En LIERNUR, J.F. & ALIATA, F. *Diccionario de arquitectura en Argentina* (pp. 15–22). Clarín.
- TCACH, C.** (2003). Golpes, proscripciones y partidos políticos. En JAMES, D. *Nueva Historia Argentina* (Vol. IX, pp. 17–62). Sudamericana.
- VACA, J. & CAO, H.** (2004). La división regional del trabajo en la Argentina: nuevos elementos y tradicionales desequilibrios. *Realidad Económica*, (202), 65–85.
- WILLIAMS, F.** (2014). Capitales extraviadas: ciudad, equipamiento administrativo y monumentalidad en las nuevas provincias del sur argentino. *Estudios del habitat*, 12(1).