

■ Patrimonio de objetos y productos urbanos del Diseño Industrial y Arquitectónico en La Plata

DI Federico Anderson

Facultad de Bellas Artes (UNLP)

En este trabajo se analizará el mobiliario urbano en el tramo de las Avs. 51 y 53 e/ Avs. 1 y 19 de la ciudad decimonónica platense, una: «*ciudad sacrificada a la circulación*».

Este artículo apunta hacia un aspecto urbano y arquitectónico de las Avs. 51 y 53 (entre calles 1 y 19) de los objetos y productos industriales del mobiliario urbano, insertos dentro de la arquitectura fundacional de la ciudad de La Plata (el llamado «Eje Monumental»). Prestando especial atención al tramo centrado en la Av. 51 –principalmente-, y el sector cortado por la Av. 7 y la calle 12. Este estudio se realizará interdisciplinariamente entre la Arquitectura (que posee un corpus teórico consolidado y legitimado sobre Patrimonio, Conservación y Restauración) y el Diseño Industrial (disciplina emergente a la noción de patrimonio).

Para introducirnos al tema, podemos expresar estas cuestiones usando las palabras del Dr. Miguel Szelagowski cuando decía: «...*que a casi veinte años los platenses aún polemican,...*, sobre la remodelación de la Avenida 51 en el sector de 7 a 12 proyectada en 1964»; nos está hablando a las claras sobre la vigencia y actualidad de esa realidad que viven (y transitan) día a día (en automóvil, de a pié o en otro medio de transporte) los platenses. Es algo importante porque delata el nivel de implicancia social que posee el tema, para profesionales del proyecto, autoridades de gobierno y ciudadanos en general (que conviven con esta realidad).

El primer acercamiento a nuestro *objeto de estudio* (mobiliario urbano) fue cuantitativo, dado que se procedió al conteo estadístico del mobiliario urbano (y a una clasificación tipológica de objetos y productos). El cómputo demostró una gran variedad de productos industriales y semi-industriales y ningún criterio teórico que organizara la cantidad, tipología y distribución de los mismos.

A partir de estos datos recolectados estadísticamente se pudo, en principio, tomar un primer contacto con la problemática analizada (inferencias realizadas por cálculo de ciertos parámetros). Lo cual no fue suficiente y esto nos obligó indefectiblemente a pasar a la siguiente etapa de análisis cualitativo (dado que el actual estado de «eclecticismo» encontrado en la vía pública de las Avs. 51 y 53 e/ Avs. 1 y 19, no podía ser analizado desde un enfoque meramente cuantitativo de la cuestión).

La vía pública urbana (en lo que hemos denominado la «*ciudad sacrificada a la circulación*»), ha tenido cuatro características históricas importantes de ser señaladas:

1er.) Característica: Influencia de las «ideas higienistas» que imperaban en la época en Francia, Inglaterra y EE.UU., a lo que se sumó las «ideas paisajísticas».

2da.) Característica: De las treinta varas establecidas por Bernardino Rivadavia en 1827 para bulevares de Buenos Aires, se procedió a los treinta metros de ancho de la Av. Tal cual si medimos, por ejemplo, la Av. 51 e/ calles 2 y 6. Con cinco metros de vereda de ambos lados, sumando un total de diez metros de vereda, más los seis con cincuenta metros de ancho de calle para

circulación vehicular, esto suma un total de trece metros de calle; y con los siete metros de ancho de rambla finalmente determinan un total de: $10 + 13 + 7 = 30$ metros.

Por otro lado, las siguientes dos apreciaciones que efectuaremos a continuación, aunque tienen cierto componente histórico, son más bien apreciaciones proyectuales-ambientales.

3er.) Característica: Relaciones de la vía pública con el entorno (dimensiones, proporciones, etc.).

4ta.) Característica: Las vías de circulación debían estar en relación directa con el tipo de transporte y el movimiento (lo que conformaba un rigor-tecnológico-racional de fuertes y rígidos esquemas funcionales).

Las Avs. 51 y 53, fueron pavimentadas con baldosas calcáreas similares a las aceras y provistas de faroles y bancos (aparte de haber sido forestadas). El pavimento es roca granítica y gneises (las primeras procedían en parte del Sur de la provincia de Buenos Aires, Olavaria, Tandil y Balcarce, y en parte llegaban al país como lastre en barcos provenientes de Suecia y Noruega).

Los pavimentos de adoquines graníticos colocados con junta trabada o de granitullo en forma de abanico, todavía se pueden encontrar en varias calles (muy peligrosas para el frenado de los automóviles los días de lluvia).

Por otro lado, la aparición del automotor trajo aparejado el deterioro de los pavimentos existentes, la necesidad de nuevas superficies de rodamiento de concreto asfáltico (con cordones y cunetas de hormigón) lo que dio origen a carpetas asfálticas (de color negro) y a la utilización del hormigón (de color gris).

La vegetación implantada (forestación) dio un verde que compensaba la monotonía de la línea-recta y la disimulaba: Al remodelarse la avenida 51, entre la avenida 7 y la calle 12, junto a las esquinas se ensancharon las aceras, formando pequeñas plazoletas enriquecidas con fuentes, asientos y árboles.

Si nos interiorizamos en el tema del Proyecto de los Arqs. Rubio-Germani-Troilo y otros sucesos que conducen a lo que se denominará como *eclecticismo* de la actual vía pública de la Av. 51, detectamos una rotura o quiebre con el pasado histórico de las concepciones originales de la ciudad (en una visión de futuro que no fue respetuoso de ese pasado). Aunque se hubiera podido llevar a cabo y congeniar futuro con pasado, sin necesidad de romper el pasado para imponer un futuro (irrespetuoso del pasado, ese fue el gran error, basado más en el pragmatismo de los proyectistas que en la necesaria teoría de la Historia de la Arquitectura y del Patrimonio).

Se pretende decir, que de haberse respetado las *Carta del Restauro Italiana de 1931* y en la *Carta de Venecia de 1964*, por ejemplo, bien se podría haber congeniado pasado y futuro (y realizado un proyecto más sustentable desde lo Histórico-Patrimonial).

Parafraseando a un extracto de las Normas de Quito. ICOMOS. 1967, podemos decir que las avenidas han sufrido tales mutilaciones y degradaciones en su perfil arquitectónico (todo ello en nombre de un mal entendido y peor administrado progreso urbano) que ha degenerado la idea urbanística original de la ciudad. Pues, los habitantes de una población contagiada de la «fiebre del progreso» no pudieron medir las consecuencias de los actos de vandalismo urbanístico que se realizaron alegremente con la indiferencia o complicidad de las autoridades locales.

Por lo que si habíamos señalado con anterioridad que la actual vía pública de la Av. 51 e/ calles 7 y 12 nos arroja un *eclecticismo visual*, ahora también podríamos definirlo como de

«contaminación visual», para usar una frase del Comité de Ministros Europeos responsables del patrimonio arquitectónico, del 11-09-1995 sobre: «*Conservación de sitios culturales integrados en la política del paisaje*». Afirmamos esto conforme a que logramos apreciar una ecléctica superposición de elementos (del mobiliario urbano) de distintas tipologías y de diversos períodos históricos de intervención.

El diagnóstico señala un incumplimiento de las *Cartas del Restauo Italiana de 1931* y de *Venecia de 1964*. Rectificándose el no-cumplimiento de los Arts. 5 y 6 en conservación y el Art. 13 en restauración de la *Carta de Venecia*.

Lo cierto es que cualquier solución que intente dar respuesta a esta problemática actual encontrada, plantea escollos teóricos significativos, ya que habría que considerar si las Ordenanzas 4076/74 y los Decretos 15801/81 y 17211/82 de las reglamentaciones municipales, han considerado el aspecto urbanístico de la AV. 51 o si sólo lo han hecho más allá de la trama de la Arquitectura de Traza-Urbana-originaria (focalizando sólo los aspectos edilicios de la Arquitectura-Institucional y **no** los aspectos de la Arquitectura de Traza). Cabe finalmente destacar que los anteriores elementos del mobiliario urbano en el tramo de las Avs. 51 y 53 e/ Avs. 1 y 19, datan de familias y tipologías de diseño que lo habíamos definido de «eclecticismo», aumentando la denominada «contaminación visual» (si se lo considera desde lo tecnológico y/o constructivo y desde su grado de resolución estética-morfológica y/o proyectual). Pero como el Art. 11 de la *Carta de Venecia* sostiene que la unidad estilística no es el objetivo de la restauración, deberemos considerar que lo que se creía como un defecto de superposición de elementos y objetos de distintos períodos históricos y de distintos materiales y diseños morfológicos, estilos, etc. no es tan importante como se suponía (además de que tales objetos han sido implantados conforme al Item 8 de la *Carta del Restauo Italiana* y al Art. 9 de la *Carta de Venecia*. Donde los elementos agregados son de materiales distintos de los originales, respetando la autenticidad no-mimética).

Agregando, a su vez, el concepto del Art. 12 de la *Carta de Venecia* en que el mobiliario urbano (como elementos destinados a reemplazar las partes faltantes deben distinguirse a su vez de las partes originales a fin de que no falsifique, tanto en su aspecto artístico como histórico. Tal cual las ideas de Gustavo Giovannoni, sobre legibilidad y «sello de la época» indicaban la diferenciación entre lo existente (antiguo) y lo restaurado (nuevo).

No siendo de importancia en el mobiliario urbano los bancos y refugios, que brindan cierto confort al peatón. En ellos se puede apreciar una gama heterogénea de diseños, no siempre de la misma calidad, como consecuencia de su implantación a lo largo de casi cien años de vida de la ciudad. Dado el Art. 11 de la *Carta de Venecia*, donde la unidad estilística no es el objetivo de la restauración (deben respetarse las contribuciones que definan la actual configuración del mobiliario urbano).

Pues, todas las intervenciones proyectuales como las de los Arqs. Rubio-Germani-Troilo, y otras que han seguido luego, son las que han modificado el trazado original de la *idea de ciudad*; y esto es lo que afecta al Patrimonio que posee la Ciudad de La Plata (y no la mixtura ecléctica de objetos y productos del diseño que forman parte del mobiliario urbano).

Una posible solución a ser adoptada (solución hipotética) para salir del problema diagnosticado deberá tener en cuenta lo que a continuación se señala.

Según el diagnóstico, más arriba citado, todo conduciría a pensar en términos de Viollet-Le Duc y la necesidad de rehacer todo (como los proyectistas responsables del trazado

urbanístico lo hubieran hecho); pero se encuentra la objeción del Art. 11 de la *Carta de Venecia* que dice que se deben respetarse las contribuciones que definan la actual configuración, de cualquier época a la que pertenezcan, dado que la unidad estilística no es el objetivo.

Pues, la actual configuración de una Traza-Urbana-mutilada, presentaría una solución a tener en cuenta basada en una actitud de «ripristino» de la doble mano de la Av. 51 e/ calles 7 y 12; teniendo presente el Item 1 de la *Carta del Restauo Italiana* y justificado por razones de la unidad arquitectónica de la Traza-Urbana-originaria. Pues, no hay dudas sobre cual era esa configuración previa de la Traza-Urbana-originaria (actualmente mutilada por causa del proyecto de los Arqs. Rubio-Germani-Troilo de 1963-1966) que destruyó el concepto de las treinta varas establecidas por Bernardino Rivadavia en 1827 para bulevares de Buenos Aires (y que por el contrario, como no debió haber sucedido: se establecieron ensanchamientos de las aceras, con plazoletas, fuentes y zonas de estacionamiento originariamente no previsto en la Arquitectura-Fundacional).

Entonces, se debe intervenir, para que -conservando en lo posible el máximo de elementos de la arquitectura de la Traza-Urbana-originaria y del mobiliario urbano- la obra quede constituida tal como ha llegado hasta ahora (aunque sea una Traza-Urbana-mutilada).

Esta solución intermedia (sin romper nada de lo heredado y sin proyectar tal cual la era la arquitectura anterior a 1961), sería una línea de intervención a lo Camilo Boito; restituyéndose la *línea mutilada* por la *original* (donde existen las pruebas históricas) pero con una «mínima intervención» posible para que la obra se conserve tal como ha llegado hasta la actualidad; y esa «mínima intervención» debería ser con elementos actuales y diferenciados de los antiguos y originales por su construcción, material, tecnología, imagen y características del lenguaje de diseño y otros recursos morfológicos-proyectuales. Es decir, que los elementos agregados no deberían ser falsificaciones, sino actuaciones de «calidad» que expresen las tendencias del momento con diferenciación y legibilidad actual (siendo esto consecuente con el Art. 9 y 12 de la *Carta de Venecia*).

Y entonces la pregunta recurrente: ¿hay que demoler la actual configuración –la presente que conforma una Traza-Urbana-mutilada? ¿O hay que dejarla tal como se presenta hasta la fecha evidenciando ese «eclecticismo»?

Habíamos sugerido, que una actitud de «ripristino», que es coincidente con el Art. 9 de la *Carta de Venecia*, y que respetando el Art. 11 de la misma, rehabilitara según el Item 2 de la *Carta del Restauo Italiana*; reviviendo la *doble-mano-de-circulación-vehicular* (actualmente muerta en la Av. 51 e/ Av. 7 y calle 12). Restituyendo el concepto original de la Arquitectura-de-Traza-originaria y que estaba en las ideas originales del trazado de la ciudad (y que hoy se encuentran mutiladas).

Pero, sabiendo que es casi impracticable una rehabilitación «real» de la doble mano se propone una rehabilitación «simbólica», a modo de mojones puestos o señalizaciones (en materiales y diseños actuales que no confundan ni mimeticen); que indiquen por donde pasaba la antigua doble mano (que actualmente no existe mas por motivos ya explicitados). Además que cualquier solución deberá tener en cuenta los intereses económicos del transporte público (sumado a los impulsos políticos municipales de turno). Difícilmente se superarán estas actitudes progresistas, por eso cualquier solución que se proponga deberá tener presente estas cuestiones.

Pues, con las presiones económicas y/o políticas de los funcionarios municipales de turno, es difícil pensar en que efectivamente se llegue a reestablecer la doble mano tal

cual era el concepto de la Arquitectura-Fundacional. Siendo de este modo innecesario demoler la actual configuración arquitectónica de Traza-Urbana-mutilada (respetando así el Art. 11 de la *Carta de Venecia*); la restauración sería la conservación no-original de la lectura de cómo era la Av. 51 e/ Av. 7 y calle 12 en épocas anteriores al año 1963. Asimismo, correspondiéndose este «ripristino-simbólico» con el Item 2 de la *Carta del Restauro Italiana*, como ya señalábamos.

Se piensa, esto puede ser un modo posible de compatibilizar las actitudes progresistas de los intereses económicos del tránsito vehicular público –tal cual el actual Sistema de Transporte Público- y las actitudes políticas de los funcionarios municipales de turno.