



Nº 72

*“La Operación Territorial
Ezeiza (1944-1955)”*

Autor: Arqta. Anahí Ballent

Octubre de 1999

MOVIMIENTO Y REPOSO.

Imágenes modernistas y rústicas en la operación territorial de Ezeiza.

Anahi Balent

“(…) esta magnífica obra, gigantesca por sus proporciones y verdadera expresión de la pujanza de un país forjado en los moldes justicialistas, del trabajo y de la superación constantes, ha llegado a constituir algo más que un aeropuerto. Por una parte, su juego de autovías, por otra sus arboledas, sus piletas, sus gimnasios, la ciudad Evita, que como un milagro nació de un día para otro y que hoy se extiende y multiplica, rodearon al parque terminal aéreo de una atracción singular”. (“Ezeiza, el gran aeropuerto de un gran país”, Democracia, 28 de febrero de 1952, 2a. sección, s/n.)

La operación de Ezeiza se inició a partir de la decisión de dotar a Buenos Aires de un aeropuerto nacional e internacional. Pero no se limitó a la resolución de ese tema, sino que significó una operación territorial de gran magnitud sobre el sector SO del Gran Buenos Aires, en la cuenca del Río Matanza. Incluyó ámbitos de esparcimiento (balnearios, colonias de vacaciones y bosques), forestación del área, instalaciones deportivas (Villa Olímpica), nuevas vías de comunicación (autopista Ricchieri), conjuntos de vivienda (Ciudad Evita y Barrio Aeropuerto) e instalaciones asistenciales, educativas y de salud (hogar-escuela, varias escuelas y hospital de Ezeiza). A través de estos programas, construyó un paisaje particular y atípico en el conurbano asegurando, a su vez, una reserva verde para Buenos Aires. Su gestación comenzó durante el gobierno revolucionario de 1943 (1944), y para la caída del peronismo había tomado su configuración actual.

Desde el punto de vista arquitectónico, su significación es también relevante como ejemplo de la arquitectura del período, ya que presentaba la arquitectura rústica (conjuntos de vivienda, colonias de vacaciones, hospitales hogares-escuela), en una ligazón directa con la creación de un paisaje suburbano, y fuertemente articulado a la modernidad de una intervención de una vigorosa impronta técnica, como era el aeropuerto. En tal sentido, representa uno de los conjuntos arquitectónicos más ricos y densos para el análisis.

Una riqueza similar se observa en el plano de los significados políticos de la intervención. Ezeiza ocupa un lugar destacado en el imaginario peronista. En el momento de su creación, por la envergadura de la intervención y por la condensación de programas creados y propagandizados por el peronismo que comportaba: modernización técnica, servicios sociales, esparcimiento popular. Los sueños del peronismo fueron allí condensados: Ezeiza se construía como su escenario ideal.

En este análisis se abordarán los distintos programas que allí se desarrollaron, comenzando por el aeropuerto, que fue el tema que dio origen a la operación. Su examen incluirá algunas consideraciones básicas que lo exceden, ya que caracterizan la totalidad de la operación: por un lado, los significados políticos y sociales de la aeronavegación en el período y por otro, la estructura del MOP como contexto técnico - político inmediato del proyecto. Luego se examinará el desarrollo de la autopista, elemento vertebradas del nuevo diseño del área, para finalmente abordar los programas sociales implantados.

1. El aeropuerto metropolitano: política y estado en la modernización técnica en los años 40. Antecedentes 1934-1941.

La construcción de un aeropuerto para Buenos Aires se había decidido en 1935, en base a una propuesta parlamentaria del grupo del Partido Socialista Independiente. El proyecto se justificaba en las “grandes perspectivas” que “la República Argentina (ofrecía) a la aeronáutica comercial”, ya que Buenos Aires estaba llamado a constituir “la estación terminal y principal de todas las líneas que unen Europa y América del Norte con esta parte del continente.”¹ Los aeródromos que se utilizaban en Buenos Aires -Morón y Pacheco- estaban alejados de la ciudad y no contaban con infraestructura ni vías de transporte adecuadas; el viaje entre ellos y el centro requería “más tiempo que el empleado por esos aviones para la travesía del Río de la Plata”.²

En base a estas consideraciones, la ley 12.285 (1935) autorizaba la construcción del aeropuerto, destinándolo a “aeroplanos, hidroaviones y aeronaves”, dentro de los límites de la ciudad y el litoral fluvial adyacente. Se pensaba en la costa o en terrenos ganados al río como emplazamiento ideal, ya que este garantizaba su accesibilidad y su empleo en hidroaviones, y minimizaba el costo en expropiaciones. Pero la elección de un

¹ Cámara de Diputados, Diario de Sesiones, 15 de junio de 1934, p.480.

² Ibid. p.481.

lugar concreto produjo múltiples discusiones y un amplio debate, ya que, -entre otras razones contempladas-, el proyecto podía dificultar la navegación fluvial. Finalmente, en 1940, se fijó su ubicación en terrenos ganados al río a la altura de la Avda. General Paz (decreto 99.132).

El tema, entonces, había sido intensamente debatido a través de proyectos alternativos, sobre todo en la segunda mitad de la década del 30. En este debate no sólo intervino el Estado, a través de reparticiones de distinto origen y orientación técnica, sino también organizaciones privadas que presionaron por la defensa de sus propias propuestas. Este hecho constituyó uno de los motivos -otro fue la falta de materiales de construcción producida por la Guerra Mundial- que explican la lentitud de este proceso, que contrasta con la rapidez con que años más tarde se tomarían las decisiones referidas a Ezeiza.

No es posible realizar aquí un estudio pormenorizado de los distintos proyectos³, pero cabe señalar que en su mayor parte elegían el río o la costa como emplazamiento adecuado, y posteriormente diferían entre sí según propusieran una ubicación al S, en el centro o en el N de la Capital. Existían algunas excepciones: el coronel Jorge B. Crespo, (ex-Director General de Aeronáutica) había introducido el tema en la VIII Conferencia Nacional de Aeronáutica y encabezaba a los defensores de la ubicación de aeropuerto en el Gran Buenos Aires. Aducía que por las características geográficas argentinas, debía pensarse en viajes intercontinentales y mediterráneos, sin supeditar el proyecto del aeropuerto a la presencia del agua. Proponía su ubicación en el Oeste, sobre la avda. General Paz, cerca de San Justo⁴. En el mismo sentido, la revista **Mundo Aeronáutico** (1944) presentaba un proyecto de aeropuerto en el SO de la Capital (Bajo Flores), con una pista para hidroaviones en el Riachuelo⁵.

Pero aún contemplando estas excepciones de localizaciones pampeanas, se observa que en todos los posibles emplazamientos se buscaba resolver el problema del aeropuerto en sí, sin incorporar otro tipo de funciones o actividades relacionadas o compatibles con él. En efecto, estas propuestas de los años 30, no eran disparadores de desarrollos urbanísticos como luego sería Ezeiza. Por el contrario, se basaban en la

³ Un panorama de los principales proyectos presentados puede verse el número del Boletín del Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires, n°27/28, noviembre-diciembre de 1941.

⁴ Jorge B. Crespo, "El aeropuerto nacional Buenos Aires", Revista militar, mayo de 1941, pp. 1007-15; "Un gran aeropuerto internacional para el país", **Mundo Aeronáutico**, n°110, junio de 1944, pp. 2-10, n°111, julio de 1944, pp. 2-13.

⁵ Iván Romano, "Aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires", **Mundo Aeronáutico**, n°112, agosto de 1944, pp. 2-10.

ciudad “tal cual era” e insistían en la concentración de usos en el centro de la ciudad. La ausencia de vías de comunicación adecuadas se señalaba también como una condición desfavorable: el aeropuerto era considerado un gran esfuerzo económico para el país, razón por la cual se trataba de racionalizar su costo y evitar gastos adicionales.

Cambio de decisiones. El aeropuerto, del río a la pampa (1944).

Durante el gobierno revolucionario de 1943 estos criterios fueron discutidos. La comisión de estudios formada en mayo de 1944 por los ministros Pistarini (MOP), Perón (Guerra) y Teisaire (Marina), abandonó la idea de construir un aeropuerto mixto, cambió el sitio elegido y tomó la decisión del emplazamiento de Ezeiza (decreto 13.240/44). Posiblemente Pistarini haya sido la figura central en este cambio de decisiones⁶.

Los nuevos terrenos, -6.000 has, finalmente 6.800 - ubicados en el partido de Esteban Echeverría (a 29 km de la Plaza Congreso y 11.5 km del límite de la General Paz), fueron expropiados en 1944 (decretos 29.966/44, 2/10/44 y 4.020, 20/2/45⁷). Debe destacarse la magnitud de la superficie expropiada, que era equivalente a algo más de la cuarta parte de la superficie de la Capital Federal (aprox. 19.000 has.). Este dato, tanto como la nueva ubicación son claros indicadores de que el aeropuerto, como cuestión técnica y urbanística, estaba siendo enfocado de manera por completo distinto de la ensayada en la década anterior. Tan amplia superficie se destinaba no sólo a las obras del aeropuerto en sí, sino a la construcción de “caminos, autovías, viviendas, instalaciones complementarias, urbanización y formación de parques”⁸. Es decir que desde el inicio se pensaba en una operación urbanística de envergadura.

La anterior ubicación sobre el río se juzgaba ahora inadecuada en consideración de las nuevas dimensiones exigidas por los aeropuertos de la posguerra. En efecto, los progresos realizados por la aeronavegación en tal momento y el aumento del tránsito aéreo producidos después de la guerra, obligaban a prever una superficie mayor⁹. Según

⁶ Esto se desprende del informe presentado por la Comisión Nacional de Investigaciones (Documentación, autores y cómplices de las irregularidades cometidas durante la Segunda Tiranía, Buenos Aires, 1958, 5 tomos, tomo III).

⁷ Los límites eran los siguientes: Río Matanza, (NO) Arroyo Las Ortigas (NE), linde NO de Villa Ezeiza (SE) y Arroyo Aguirre hasta su confluencia con el Río Matanza (SO).

⁸ Decreto 26.966/44.

⁹ Mientras que un aeropuerto de la década anterior, como Tempelhoff (Berlín) ocupaba 533 has, las nuevas terminales de la posguerra, como Heathrow (Londres) y Idlewild (New York), duplicaban tal extensión (1120 has y 1310 has respectivamente).

la comisión, este hecho complicaba el trabajo sobre terrenos ganados al río desde el punto de vista técnico, - disponibilidad de tecnología y realización de los trabajos sin interferir con las actividades fluviales- ya que se debía operar sobre una superficie mucho más grande de la pensada en la década anterior.¹⁰

Como se planteó anteriormente existían algunos antecedentes en lo que respecta al abandono del río. De todas formas, la nueva decisión se distanciaba de ellos en tres aspectos: se alejaba de la Capital más de lo que ellos aconsejaban, proponía un aeropuerto de mayores dimensiones e incorporaba a la operación otro tipo de programas urbanos.

Con respecto al último punto, la nueva propuesta de Ezeiza también retomaba una tradición: la de pensar el sector SO como reserva verde de Buenos Aires, que se observa ya en el Proyecto Orgánico de la Comisión de Estética Edilicia (1925), con la creación del parque La Tablada (Bajo Flores). Esta idea se desarrollaría en la década siguiente, a través de distintas propuestas, como la del Gran Parque del Sur realizada por la Dirección del Plan Regulador y retomada a partir de 1943 por la Dirección de Obras Públicas y Urbanismo.¹¹ La cuenca del Matanza constituía la prolongación del Bajo Flores porteño en el Gran Buenos Aires; la operación de Ezeiza extendía así la tradición de los parques a la aglomeración metropolitana pensada como una totalidad.

Error técnico, acierto urbanístico

Ezeiza como ubicación del aeropuerto fue una decisión que mereció fuertes críticas, ya que el aeropuerto adolece de una falta de eficiencia operativa motivada por problemas de visibilidad (niebla), que son consecuencia de las condiciones meteorológicas generadas por los bajos niveles del predio. Este es un tema complejo, ya que proviene de la elección de la pampa como emplazamiento y por lo tanto se hubiera reiterado en otras localizaciones terrestres. Es difícil evaluar la magnitud del desacierto de

¹⁰ "El futuro aeropuerto de la Capital Federal", *La Prensa*, 5 de octubre de 1944, p.8.

Al descartar el río, la comisión tomaba como referencia local la ubicación del aeropuerto de Morón, también emplazado en el Gran Buenos Aires (0), y a una distancia similar del centro de la capital. Pero consideraba que las condiciones del predio de Morón no permitían realizar las ampliaciones necesarias para modernizar las operaciones de los servicios internacionales, ni tampoco mejorar su accesibilidad desde la capital, hecho éste que exigía amplias transformaciones en una zona ya urbanizada.

¹¹ Adrián Gorelik, "Parques Públicos", en: Jorge Francisco Liernur (proy.); Fernando Aliata (dirección operativa) *Diccionario histórico de arquitectura, hábitat y urbanismo en Argentina*, op.cit., tomo 2, pp. 315-21.

Ezeiza, teniendo en cuenta la complejidad del problema, ya que la ubicación en el río también presentaba complicaciones.

Lo cierto es que dentro del estado existían discrepancias con la elección de Ezeiza. La Secretaría de Aeronáutica logró imponerse para diseñar un aeropuerto más acorde con sus criterios, cerca del río: el Aeroparque Jorge Newbery.¹² Estas desinteligencias en el interior del Estado y el hecho de que Ezeiza estuviera muy alejado de la capital para ser utilizado en viajes internos y cortos, y que por su ubicación, no admitiera hidroaviones, tuvieron como consecuencia que el peronismo construyera dos aeropuertos (nacional e internacional) en la Capital, y no uno como se habla previsto originalmente.

Aunque la operación, entonces, permita albergar dudas sobre su acierto técnico en lo que respecta a los requerimientos de la aviación, revistió valores urbanísticos destacables.

Ezeiza creó un sector periférico verde, de baja densidad, que constituyó una reserva para operaciones futuras, en base a la articulación de usos compatibles entre sí y al aprovechamiento de las nuevas vías de comunicación (autopista). La intencionalidad del tipo de paisaje a construir se manifestaba claramente, mencionándose como ventajas de Ezeiza:

1. "Disponibilidad para la formación de barrios de obreros y empleados y sus servicios públicos indispensables (escuelas, dispensarios, iglesias, comercios, mataderos, comisaría, campos de deporte, cines, casas de comercio, etc.), cuando el aeropuerto debe ubicarse algo alejado de un gran centro poblado."

2. Posibilidades de forestación. El MOP inició la forestación de amplios sectores ya en 1945, pensando en la "deficiencia boscosa" de Buenos Aires en contraste con ciudades como París, Bruselas o Roma "en las que los bosques que las circundan ocupan miles de hectáreas".

¹² Aeroparque comenzó a operar en septiembre de 1947. En 1948 se registraba alrededor de 30 operaciones diarias. "Con el aeroparque de Buenos Aires el Plan Quinquenal aporta una obra de aliento para el progreso de la aviación argentina", *El Líder*, 10 de febrero de 1948, p.12.

El terreno había sido cedido por la MCBA. Inicialmente se planteó como un aeropuerto exclusivo para la Secretaría de Aeronáutica, pero frente a la distancia del predio de Ezeiza, fue absorbiendo al transporte aéreo nacional. El proyecto incluía una dársena para hidroaviones, que no fue ejecutada. Cfr. Juan Vistalli, "*El aeropuerto de la Ciudad de Buenos Aires*", Buenos Aires, 1950 (mimeo).

3. Existencia de aguas saladas surgentes, que hicieron pensar en la conveniencia de formar sobre la rectificación del Río Matanza un gran balneario popular “cuyo acceso desde todos los puntos de la capital quedaría facilitado por la gran autopista”¹³.

Reservas verdes, esparcimiento y vivienda: tres ejes del debate sobre Buenos Aires fueron retomados en esta operación. Otro aspecto innovador desde el punto de vista urbanístico fue que la nueva localización creó un nuevo frente para la ciudad. El río dejaba de ser el acceso privilegiado, para trasladarse a la pampa: cambió el frente de la ciudad, el lugar desde la cual mirarla. Esta inversión significaba también pensar la ciudad de forma distinta. El nuevo acceso a la capital desde el SO, puso en visibilidad un sector poco consolidado de la ciudad. Así, un conjunto como el “Gran Parque de los Trabajadores”, proyectado por la MCBA, -que se analizará en capítulos posteriores- se proponía constituir una adecuada “puerta” de acceso a la ciudad desde su nuevo frente: el SO. Los nuevos barrios de vivienda ejecutados o proyectados por el peronismo dentro de la capital (Los Perales, Simón Bolívar, Gral. Paz - MCBA-, Saavedra) o fuera de ella (Gral. Paz -BHN-, Aeropuerto y Ciudad Evita) eran pensados en relación con la traza de la prolongación de la autopista Ricchieri en la capital, como lo muestran los planes de la Dirección de Vialidad del período.¹⁴ La operación creaba un eje articulador de emprendimientos que tendía a la consolidación del SO. En parte complementaba la obra de la Avda. Gral. Paz, pero también en parte se oponía a ella, ya que proponía una continuidad entre la capital y conurbano, al facilitar el acceso.

El nuevo aeropuerto era pensado en simetría con el puerto. Este último había sido la gran intervención fuerte en el diseño de la costa, como fachada de la ciudad.¹⁵ A partir de él, otra serie de intervenciones lo habían transformado en el más importante polo de esparcimiento de la ciudad (avenidas costaneras y balnearios). Ezeiza era un nuevo polo, ahora de escala regional (Gran Buenos Aires), organizado sobre el nuevo frente de la ciudad.

¹³ MOP, Sección Prensa, Boletín y Radio, 13 de diciembre de 1945, Informe n°61.

¹⁴ Ministerio de Obras Públicas, Administración General de Vialidad Nacional, Plan de accesos viales a las grandes ciudades, Buenos Aires, Kraft, 1951.

¹⁵ Cfr. Graciela Silvestri, "La ciudad y el río", Jorge F. Liernur y Graciela Silvestri, El umbral de la metrópolis, Sudamericana, 1993, pp. 97-116.

El peronismo y la navegación aérea: la modernidad técnica, metáfora de la modernización social.

Para comprender el rol de Ezeiza y sus significados en el plano simbólico es necesario reflexionar sobre el desarrollo de la aeronavegación en el período, ya que el peronismo hizo de él uno de los centros de su plan de gobierno, en continuidad con objetivos ya planteados por el gobierno revolucionario, que aceleraban, a su vez, propuestas anteriores. En 1908 se había creado el Aero Club Argentino, bajo cuyo patrocinio se realizaron los primeros vuelos públicos en el país, primero en globo, y a partir de 1910 en avión. Sus gestiones también incluyeron para que se incorporara la aviación como una actividad específica de las fuerzas armadas. En el plano militar, la Escuela de Aviación Militar en “El Palomar” había sido fundada en 1912; y tanto el Ejército como la Marina contaban con divisiones de aeronáutica. La Fábrica Militar de Aviones de Córdoba se había creado en 1927 y entre 1928 y 1931 fabricaba los primeros aviones con licencias extranjeras, construyendo, además, sus nuevas plantas en la década del 30. La aeronavegación comercial, se inició a fines de la década del 10 como correo aéreo y en la década siguiente se hicieron intentos para brindar servicios de pasajeros que fracasaron; el primer viaje transoceánico se realizó a fines de la década del 20. En 1929 funcionaba en el país una sola empresa aérea con servicios para pasajeros: Aeroposta, que recibió apoyo oficial en 1933 para incorporar nuevos aparatos que ampliaban el pasaje de 4 a 8 pasajeros por vuelo, y en 1937 aumentó nuevamente su capacidad (17 personas) y redujo los tiempos de vuelo. Los vuelos regulares de pasajeros, a cargo de empresas extranjeras, se establecieron a partir de 1930 (Pan Am, Air France, etc). L.A.D.E. (Líneas Aéreas del Estado) inició sus actividades dentro de país en 1941, con misiones de fomento: implantar medios de comunicación con aquellas regiones que no interesaban a la iniciativa privada. Los pocos aeródromos existentes eran precarios y carecían de pistas, consistiendo simplemente en un campo de aterrizaje de tierra, con hangares, equipamiento e instrumental mínimo¹⁶.

Por lo tanto, el impulso que tomaría este sector en la década siguiente había sentado sus bases, precaria y modestamente, en los 30. A partir de 1943, el desarrollo del equipamiento y la infraestructura de la aeronavegación, se centró tanto en la ampliación de las redes de transporte comerciales como en la modernización del campo militar. La Secretaría de Aeronáutica fue creada en 1945. Era la encargada de programar y operar la

¹⁶ El desarrollo de la navegación comercial puede verse en: Pablo L. Potenza, *Aviación comercial argentina (1945-1980)*, Buenos Aires, El Cronista Comercial, 1987.

infraestructura: construyó una red de aeropuertos y aeródromos, modernizando los existentes y realizando construcciones nuevas. En 1947 se dispuso la construcción del edificio de su sede, a través de un llamado a concurso de proyectos que formó parte de una intensa campaña propagandística en favor de la nueva fuerza, “la mimada de Perón”¹⁷.

La aviación comercial también recibió el apoyo del estado, no sólo a través de la provisión de infraestructura. En 1945, el estado se asoció con Aeroposta Argentina, convirtiéndola en una sociedad mixta. En 1946 se dividió el mercado del transporte aéreo, en cuatro empresas: FAMA (rutas internacionales); ZONDA (Sociedad mixta Zona Oeste y Norte de Aerolíneas Argentinas); ALFA (Aviación del Litoral Fluvial Argentino) y Aeroposta (Patagonia). Con respecto a los vuelos internacionales, F.A.M.A adquiriría nuevos modelos Douglas D.C.7 para reforzar su servicio al exterior a New York y a Londres. Sobre estas bases se formarían Aerolíneas Argentinas como empresa estatal en 1950.

Estos eran algunos signos de la forma en que la aeronavegación comercial se expandía después de la Segunda Guerra, aprovechando los avances técnicos producidos en el campo militar. Aviones y tipos de diseños se reconvertían ahora a uso civil. A nivel mundial, los vuelos de pasajeros se independizaban definitivamente del correo aéreo. Por lo tanto, aumentaba el tamaño de las unidades destinadas a viajes intercontinentales y transoceánicos, que buscaban incorporar un mayor número de plazas. Este fue el momento en que se pudo comenzar a soñar con el avión como el transporte de masas del futuro.

El peronismo impulsó también la industria de la aviación militar, en los talleres I.A.M.E.¹⁸ de Córdoba, donde, bajo la dirección del ingeniero alemán Kurt Tank, se produjeron prototipos de diseño y fabricación nacional como el Pulqui, el Namcú, el Colibrí y el Boyero, entre otros, muy difundidos por la propaganda del momento.

En cuanto a la difusión en la sociedad de estas transformaciones, ellas eran temas cotidianos de la prensa. Además, la aeronáutica fue un sector privilegiado de la propaganda política, que pareció gozar de una recepción amplia y entusiasta. Ciertos datos, como la asistencia de numeroso público a las exposiciones sobre aeronáutica

¹⁷ Felix Luna, *Perón y su tiempo*, op. cit. p.286. La labor de la Secretaria de Aeronáutica puede verse en: La Aeronáutica nacional al servicio del país, Buenos Aires, Kraft, 1948.

¹⁸ Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado, hasta 1952 Instituto Aeronáutico Militar, formado sobre la base de la Fábrica Militar de Aviones.

realizadas en la Avda. Nueve de Julio o las 5000 personas que acudieron en 1947 al aeroparque metropolitano -entonces en construcción- para recibir su vuelo de bautismo, indican que existía un interés extendido socialmente.¹⁹ Los festivales de acrobacias aéreas eran frecuentes: para el gran público, la aviación, más que un medio de transporte, era aún el centro de un espectáculo. La gran diferencia era que se trataba de un espectáculo mucho más frecuente que en décadas anteriores, y que la propaganda hacía percibir como mucho más próximo al país, y por ende, a los ciudadanos.

El valor de la navegación aérea como espectáculo era un dato para los diseños de aeropuertos, como lo testimonian las terrazas de Ezeiza. En Tempelhof (Berlín), aeropuerto de la década anterior, tal carácter de la aviación se hacía aún más evidente: el espacio de desplazamiento de los aviones era elíptico, semejando una gran arena rodeada de tribunas para el público. A diferencia de los aeropuertos actuales, pensados en función de un público usuario de sus servicios, los de los años 30 y 40 incluían un público mayor: personas que posiblemente nunca pagaran el elevado costo de un boleto aéreo, pero que se familiarizaban con el nuevo medio, incorporándolo culturalmente, a través de la visión del vuelo como espectáculo.

Espectáculo, placer estético, fascinación frente a la técnica, pero también símbolo de modernización, progreso e integración nacional: el avión apasionaba a las multitudes porque pulsaba núcleos definitorios de la sensibilidad moderna. En forma menos intensa, la red de caminos y el automóvil habían sido utilizados en forma similar en la década del 30. Pero no cabían dudas de que el mensaje del peronismo aventajaba al de los conservadores en varios planos: en primer lugar, como imagen de avance técnico y modernidad, el avión era claramente superior al automóvil. En segundo lugar, era un tema que colocaba al país dentro del mundo de su tiempo; no sólo permitía imaginar un país integrado, sino un mundo integrado.

Finalmente, hacía propia una historia heroica, de patriotismo y coraje: la de los precursores de la aviación argentina, de la segunda década del siglo, aún muy próxima y ligada a los significados del avión. En 1939, con la presencia de altas autoridades nacionales, y con gran publicidad de las revistas de cine y radio, se estrenaba la película de Carlos Borcosque "Alas de mi patria", que reseñaba los desarrollos de la aviación nacional a través de 25 años. Según la revista **Antena**, "(...) quizás (hubiera) un poco de

¹⁹ Se produjeron tres exposiciones importantes sobre el tema. Como parte de la segunda, se realizaron vuelos de bautismo. "Conciencia aeronáutica: 5632 personas fueron "bautizadas" en sólo dos semanas", *El Líder*, 7 de octubre de 1947, p.6.

exageración en la continua exaltación del patriotismo para lograr fácil aplauso, pero esto de ningún modo empaña la belleza del film".²⁰ Alrededor de la aviación, la película construía una exaltación militarista: los militares eran allí tanto héroes como *estrellas*. En este contexto, la película planteaba la relación entre dos generaciones de aviadores, a través de los personajes centrales (padre-sargento e hijo-oficial): los pioneros anteriores a la Primera Guerra Mundial, que solían pagar su intrepidez y patriotismo con su vida, y los pilotos profesionales, egresados de la escuela de pilotos, con sus nuevas y modernas máquinas, a fines de la década del 30. El hijo lograba lo que el padre habla soñado; a cada generación correspondía una ambientación distinta (la base "El Palomar", 1912, y la Escuela de Aviación de Córdoba, 1937, recién terminada su construcción). La era del profesionalismo, avalado por el avance técnico, había comenzado, y ella realizaba las ilusiones de los precursores, cuyo sacrificio dejaba así de ser vano.

Se encontraba ampliamente difundida, entonces, una historia heroica y patriótica de la aviación, que las políticas del gobierno revolucionario y luego las del peronismo continuaban y pretendían enaltecer, creando lo que la Fuerza Aérea llamaba la "conciencia aeronáutica". El peronismo usaba el avión en la propaganda política como una metáfora de la modernización social que estaba produciendo. Así, por ejemplo, una propaganda de la reforma constitucional de 1949, utilizaba la consigna: "Reforma constitucional: a tono con la hora", la fecha de 1853 se representaba gráficamente asociada a una carreta, y la de 1948, a un avión.²¹ La máxima imagen de modernización técnica pasaba a reforzar una idea de modernización social.

Estas eran imágenes que flotaban alrededor de Ezeiza. Constituían un núcleo de significados políticos y sociales, que convertían la obra en un condensador de expectativas del momento.

²⁰ "Con extraordinario éxito se estrenó 'Alas de mi patria', Antena n.425, 15 de marzo de 1939, p.2.

²¹ *El Líder*, 3 de diciembre de 1948, p.6.

Pistarini en el Ministerio de Obras Públicas. El contexto técnico - político del proyecto de Ezeiza.

El proyecto del aeropuerto condensaba aspiraciones de distintos sectores, su gestación tuvo un protagonista indiscutido: el Gral. Juan Pistarini, ministro de Obras Públicas entre fines de 1943 y 1952.²²

Pistarini era ingeniero militar y había dirigido la Dirección General de Ingenieros (Ministerio de Guerra) a partir de la revolución de 1930 y hasta 1935. El cuerpo trabajaba en forma particularmente activa en la ampliación del equipamiento arquitectónico del Ejército. En tal momento se proyectaron obras de gran envergadura como el Ministerio de Guerra y el Hospital Militar Central.²³ Dentro de la amplia producción de la repartición en la década es necesario destacar algunas obras que preanunciaban, desde el punto de vista arquitectónico -al adoptar el estilo californiano-, la labor del MOP en la década siguiente: el Barrio de Suboficiales Sargento Cabral (Campo de Mayo), la Escuela Militar de Aviación (Córdoba), el Barrio de Viviendas en Portada Covunco (Neuquén), y cuarteles en Esquel, La Rioja y Junín de los Andes.

Como era de rigor entre los militares argentinos, había realizado dos estadías de en Alemania: 1911-3 (perfeccionamiento) y 1937-9 (compra de armamentos). En su formación se encontraban también el dictado de cursos en la Escuela Superior de Guerra y en su "contraparte tecnológica" la Escuela Superior Técnica. La segunda había sido creada en 1930 por Uriburu y dirigida inicialmente por Savio, educaba a los ingenieros militares y era una promotora de las industrias militares tanto como de las teorías nacionalistas dentro del Ejército".²⁴

Pistarini había sido profesor de Fortificación de Campaña y Permanente y de Transporte y Comunicaciones Militares, temas a los que asignaba una importancia que trascendía el campo militar, porque eran "(...) materias profesionales de (...) importancia en la guerra moderna, (...) que, siendo disciplinas constructivas que buscan el fortalecimiento de los ejércitos, antes y durante las batallas, se identifican fácilmente con los conocimientos técnicos que, en épocas de paz, presiden la actividad, típicamente civil,

²² Cuando al inaugurarse el aeropuerto en 1949 se lo llamó "Ministro Pistarini", -hecho que no era del todo frecuente-, se estaba reconociendo implícitamente que la paternidad de la obra era suya. "El Gral. Perón y su esposa realizaron una visita a las obras del aeropuerto de Ezeiza", *Democracia*, 6 de marzo de 1949, pp. 1, 3 y 4, p.1.

²³ "La obra de la Dirección General de Ingenieros del Ministerio de Guerra", *La Ingeniería*, julio de 1940, pp.562-82.

²⁴ Robert A. Potash, *El Ejército y la política en la Argentina (I) 1928-1945*. De Yrigoyen a Perón, Hyspamérica, Buenos Aires, 1986, p.118.

que proyecta y ejecuta las obras requeridas por el Estado para la atención de servicios públicos".²⁵

Durante el gobierno revolucionario ocupó interinamente distintos ministerios, fue Vicepresidente de la Nación (reemplazando a Perón, a partir del 17 de octubre de 1945) y dirigió el Consejo Nacional de Posguerra, aunque sus principales funciones las desarrolló, desde 1943 y hasta 1952, al frente del MOP. Fue el único ministro de Perón que había ocupado el mismo cargo durante el gobierno revolucionario y esto indica que Perón apreciaba inicialmente su desempeño. Se retiró del servicio activo en 1946, y a partir de ese momento volcó exclusivamente en el MOP lo que llamaba su "hidalguía" de "buen soldado y argentino".²⁶

Llegó al MOP como parte de la restructuración del gobierno que llevó a Farrell a la presidencia a principios de octubre de 1943, que implicaba el desplazamiento de los sectores partidarios de la ruptura con el Eje y favorables a un eventual retorno al orden constitucional. Pistarini era conocido por su simpatía pro-alemana, pero de todas formas, ya el general Rawson, que no adscribía a tal tendencia, había pensado en él como ministro de obras públicas, un signo de que sus colegas valoraban en él un saber técnico, independiente de toda ideología.

Para su segundo gobierno, Perón lo dejó de lado, reemplazándolo por el ing. Roberto M. Dupeyrón, un colaborador de Eva Perón en la FEP, y funcionario de la MCBA.²⁷ No fue un caso infrecuente el de viejos y eficaces colaboradores de Perón que en cierto momento quedaban apartados del gobierno, sin que las causas de ello estuvieran claras (otro caso paradigmático es el de Mercante). Pistarini formó parte de un núcleo inicial de constructores de políticas de estado para el peronismo, y aunque las políticas del peronismo en cuanto a obras públicas recibieron muchas críticas, su capacidad de gestión en sí dentro del ministerio, ha sido calificada como audaz y exitosa.²⁸

²⁵ "Juan Pistarini", *Diccionario biográfico contemporáneo*. Personalidades de la Argentina, Veritas, Buenos Aires, 1948.

²⁶ Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, 24 y 25 de junio de 1948, p. 1371.

²⁷ Según datos de la Historia del peronismo de la revista *Primer Plano*, Pistarini no podía ocultar su disgusto, durante la despedida de ministros salientes: Perón le había prometido mantenerlo y a último momento lo reemplazó por Dupeyrón. "Perón reasume el poder", *Primer Plano*, n°280, 7 de mayo de 1968, pp. 69-72, p. 71.

²⁸ Hugo Gambini, *La primera presidencia de Perón*, Buenos Aires, LEAL, 1983, Cap. XX, "Obras públicas", pp. 131-40, en especial, "El sueño de Ezeiza", pp.135-38. Félix Luna, op. cit., pp. 108 y 245.

El nuevo ministro introdujo modificaciones en la gestión del MOP. Ante todo, los testimonios señalan que dirigía el organismo con un estilo, por así llamarlo, militar,²⁹ que era sólo una expresión visible de desacuerdos profundos con la estructura heredada. Manifestaba aborrecer la burocracia -muletilla del gobierno revolucionario que Pistarini exacerbaba- a la cual oponía su propia energía, efectividad y dedicación al trabajo.³⁰

Estos cambios en las modalidades de gestión no siempre fueron bien recibidos, sobre todo en el caso los empleados profesionales, ya que se introducían en una estructura consolidada. Como se planteo en el capítulo 2, Pistarini retomó y amplió la tendencia a extender las áreas de acción del MOP, pero desconociendo aspectos de coordinación y control creados anteriormente, que asignaban poder a los técnicos. Fortaleció, entonces, un aparato ejecutivo que tendía a la rapidez y a la eficiencia, anulando a su vez sus atribuciones de decisión, y sobre todo, de control. Una parte de los conflictos entre el gobierno y los ingenieros, como se observará en el último capítulo, se debieron a discrepancias en la gestión sobre las obras públicas, discrepancias que el estilo áspero de Pistarini no hacía sino acentuar.

Con respecto a Ezeiza, y en relación con este nuevo modo de gestión, se creó una oficina especial, que dependía directamente del Ministro, (“Comisión de Estudios y Obras del Aeropuerto de Buenos Aires”) al frente de la cual se nombró al Ing. José Garralda, de la Dirección General de Navegación y Puertos del MOP.³¹

Dentro del campo de la infraestructura de la producción económica, Ezeiza y la recientemente creada Flota Fluvial del Estado (1946) eran las dos grandes pasiones de Pistarini. Su interés parecía centrarse en aquellos sectores en que el estado jugaba un rol activo en la producción (a tono con las ideas de “estado empresario” que circulaban en el gobierno), mientras que desatendió comparativamente sectores como la red vial y no produjo innovaciones en los programas hidráulicos con respecto a los de la década anterior: sectores donde el rol del estado se limitaba a la construcción de la infraestructura, y no intervenía en la explotación.

²⁹ Se dirigía a sus subordinados con expresiones como: “vea, ingeniero inservible...”. Felix Luna, *ibid.*, p. 245. También: Hugo Gambini, *ibid.* p. 135 y 138.

³⁰ “El tiempo me resulta corto (...), yo (...) solo dispongo de minutos (...) (Como ministro) no he dejado de trabajar un solo día, ni los domingos. No he faltado nunca a mi despacho, no he podido darme el gusto de enfermarme una sola vez.” Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, 24 y 25 de junio de 1948, pp. 1369 y 1370.

³¹ Resolución ministerial del 18 de mayo de 1945. *Revista de Obras Públicas e Industria*, n°101/2, abril/mayo de 1945. Otros integrantes de la nueva repartición eran el arq. Blaquier (DGA, a cargo de las obras de arquitectura) y el ing. Bolognese (DNV, a cargo de la ejecución de las pistas).

Dentro de este campo de intereses, una de las preocupaciones centrales era la incorporación de la técnica contemporánea. Al respecto, en 1948, al partir hacia Estados Unidos para interiorizarse de nuevos sistemas de dragado y navegación fluvial, planteaba:

“El prodigioso avance de la técnica ha originado en el mundo un nuevo sistema de valorización y solución de los problemas que a diario se le plantean al gobernante, lo cual obliga a marchar acorde al ritmo de los tiempos y no permitir que la ejecución de los planes constructivos sufra retardo ni desmedro por ineficacia en el aprovechamiento de la asombrosa técnica contemporánea. Para un ministerio esencialmente constructivo, como es Obras Públicas, esa vigilancia de los progresos de la mentalidad humana en el terreno técnico, debe ser fundamental en la dinámica de su labor. (...) Yo no he ocultado nunca (...) mi interés ni mi preocupación por traer al país todo lo provechoso y lo útil que la inteligencia y la capacidad foráneas van realizando en el orden de las obras públicas. Justamente porque poseo el mejor concepto de la capacidad de asimilación y de la originalidad de la inteligencia argentina, es que juzgo valiosa la experiencia ajena para trasladarla a nuestro medio, adaptarla y aún mejorarla, como se ha logrado en muchas ocasiones (...). Es ya un lugar común la formidable capacidad técnica que ha logrado a lo largo de su historia la gran Nación del Norte hacia la que emprendo viaje. (...) Por eso es (...) (que emprendo) (...) este viaje que me permitirá tomar, en la fuente original, las últimas novedades que puedan ser útiles (...). Trataremos de ver todo lo que haya de bueno y de nuevo”.³²

Una exaltación de la técnica y la búsqueda del máximo progreso, se combinaba con una actitud pragmática en cuanto a modelos y referencias: la búsqueda de “lo nuevo y lo bueno”, según Pistarini, no reconocía fronteras. El oficial que décadas atrás se perfeccionaba en la Alemania nazi, miraba ahora a Estados Unidos, como nuevo centro de la técnica moderna.

A la vez, se observa una actitud “nacionalista”, aunque de un pragmatismo que le confiere una particular inflexión. No era una posición de rechazo al aporte extranjero, como podía observarse en muchos casos en las revistas de ingeniería, sino un optimismo en su asimilación: esa era considerada la mayor virtud argentina.³³ Perón parecía

³² “El General Pistarini expuso las finalidades de su viaje a EEUU. Verá todo lo bueno y todo lo nuevo”, *El Líder*, 4 de septiembre de 1948, p.5.

³³ Contrastarla posición de Pistarini, por ejemplo con la *Revista de Obras Públicas e Industrias* n.94, setiembre de 1944, p.532: “(...) los argentinos no necesitamos imitar ni menos aún copiar las realizaciones foráneas para propulsar

proceder con un pragmatismo similar y sentir una parecida fascinación por los sectores más avanzados técnicamente.³⁴ Esta actitud de confianza casi ilimitada caracterizaba a todos los sectores del gobierno en los cuales la técnica influyera. Los viajes de funcionarios y técnicos a Estados Unidos, comentados por la prensa del período, eran muy frecuentes.³⁵

No serían todos éxitos contundentes los derivados de la fascinación técnica de Pistarini. Uno de sus mayores empeños, la creación de la Flota Fluvial del Estado y la adquisición de nuevas barcazas en Estados Unidos, fabricadas siguiendo los últimos modelos que navegaban el Missisipi, destinadas a aumentar la eficiencia de la navegación fluvial, fue una decisión considerada discutible desde el punto de vista técnico. La explotación de los ríos como medio de transporte era un tema largamente discutido en el país.³⁶ Los ingenieros militares eran algunos de sus defensores: el Gral. Justo abogaba en favor de ella aún en 1941.³⁷ Pistarini pensaba que el transporte fluvial de cargas, si se lo estimulaba adecuadamente, podía desplazar al -ferrocarril, y esa era su meta.³⁸ Hay que recordar que la flota se creaba antes de la nacionalización de los ferrocarriles (1947) y que la competencia con el ferrocarril podía entenderse, en las coordenadas nacionalistas de Pistarini, como una lucha contra el capital extranjero, marcada por un sentimiento anglófono. Pero después de la nacionalización no cambió sus ideas técnicas, aunque las condiciones habían variado.

En el mismo momento, voces calificadas afirmaban que el transporte fluvial no había adquirido un gran desarrollo en el pasado porque el ferrocarril había resultado eficiente en Argentina. Consideraban que era demasiado tardé para reanimar al primero, en un momento en que el transporte automotor se sumaba a la competencia. En

nuestra evolución técnico-científica, porque somos un pueblo eminentemente dinámico y creador por excelencia (...)."

³⁴ En algunos casos estas actitudes llegaron a jugarle malas pasadas, como la que significó el sonado fracaso del proyecto Huemul, a cargo del físico austríaco Richter.

Perón planteaba (1944): "los técnicos argentinos se han mostrado tan capaces como los extranjeros, y si alguien cree que no lo son, traigamos a éstos que pronto asimilaremos todo lo que puedan enseñarnos." Conferencia en La Plata, 10 de junio de 1944. Citado por José Luis Romero, *Los ideas políticos en Argentina*, Fondo de Cultura Económica, 1984 (8a. edición; 1. edición, 1956), p. 252.

³⁵ Por citar uno de los casos más notables en cuanto a sus objetivos, donde las expectativas depositadas en la técnica parecerían más adecuadas como tributarias de la magia, en 1948 el Ministerio de Agricultura envió a dos técnicos a Estados Unidos -que retornaron desilusionados- para estudiar la posibilidad de provocar lluvias artificiales. "Consideran imposible por el momento provocar lluvia en forma artificial", *El Líder*, 30 de octubre de 1948, p.5.

³⁶ Graciela Silvestri "La ciudad y el río", op. cit.

³⁷ "Los problemas actuales de nuestro país. Gral.ing. Agustín P. Justo", Boletín Informativo del 3. Congreso Argentino de Ingenieros, n°2, Córdoba, julio 1941, pp. 3-5, p.5.

³⁸ "Pistarini, voluntad afirmativa de la Revolución, de nuevo en el surco", *El Líder*, 10 de noviembre de 1948, p.4.

consecuencia, la innovación técnica en este campo era poco relevante, ya que se aplicaba a un sector cuya decadencia estaba signada.³⁹

Estas objeciones no parecían inquietar al ministro. En 1948 avaló el proyecto de un túnel subfluvial bajo el Riachuelo, que hubiera sido el primero construido en el país, cuya función era la de agilizar el tránsito entre Buenos Aires y Avellaneda, reemplazando al Puente Pueyrredón. Se debía acudir a este tipo de obra - costosa y audaz- porque Pistarini se oponía a la construcción de un nuevo puente, en tanto obstruía la navegación del Riachuelo, actividad a cuyo desarrollo apostaba. Otras opiniones, en cambio, consideraban que el Riachuelo como vía de transporte carecía de futuro y que su navegabilidad debía terminar en Puente Pueyrredón.⁴⁰

Pistarini había nacido en 1882 y comenzó a dirigir el MOP cuando tenía 61 años. Su formación básica era previa a la primera guerra mundial (se había graduado como oficial ingeniero militar en 1909). Es posible pensar que desarrollaba ideas técnicas que había ido adquiriendo a lo largo de su vida, cargadas, además, de la fuerte impronta ideológica del nacionalismo del Ejército, sin discutir en todos los casos su actualidad, conveniencia, u oportunidad. Estas circunstancias pueden haber operado como un límite para el pragmatismo que, en otros aspectos, era capaz de demostrar.

Ingeniería o arquitectura

El ministro unía una pasión por la arquitectura, -la consideraba su “vocación frustrada”, porque se consideraba incapaz de dibujar “a pulso”⁴¹-, con un decidido entusiasmo por los programas sociales que impulsaba el gobierno revolucionario y más tarde el peronismo; por lo tanto, se apresuró en hacerse cargo de su arquitectura, tema que, como se planteó en los capítulos 2 y 3 no formaba parte de las actividades tradicionales del MOP.

Se refería a la arquitectura de programas sociales con inocultable orgullo como: “las obras que estoy ejecutando para mi pueblo, con el aplauso del mismo -el único que

³⁹ Ernesto A. Schulte, “La navegación de nuestros ríos”, *La Ingeniería*, n°891, junio de 1949, pp.133 a 136.

⁴⁰ Ernesto A. Schulte, “El túnel bajo el Riachuelo en el límite sud de la Capital Federal. Una solución inconveniente”, *La Ingeniería*, n° 897, diciembre de 1949, pp.423-42. La obra estuvo incluida en los Planes del MOP, pero no se inició por las restricciones económicas que se impusieron en 1949.

⁴¹ Hugo Gambini, op. cit., p.136. Testimonio del arq. Roberto Quirós, de la DNA del MOP.

anhelo y que me importa-(...)”.⁴² Un populismo paternalista impregnaba las obras que encaraba, aunque también caracterizaba su estilo en la gestión del MOP: las barcazas y algunas calles de los conjuntos de viviendas del MOP ya no serían bautizadas con nombres de próceres o líderes, sino que adoptarían el nombre de obreros intervinientes en su construcción,⁴³ alentaría la “cultura popular” al organizar exposiciones pictóricas donde los empleados y obreros del MOP exhibirían sus cuadros, etc. Su desprecio por los profesionales parecía actuar en simetría con su paternalismo hacia los obreros.

Consideraba su labor como una gesta patriótica, porque, en su ideología de ingeniero militar nacionalista, pensaba -siguiendo al mariscal Von Moltke- que una guerra se ganaba también en las escuelas: “para combatir al enemigo exterior hay que combatir primero la ignorancia”.⁴⁴

Como para Perón, -y buena parte de los miembros del Ejército- el centro de su acción era una guerra. Una guerra sin armas, desarrollada en el interior de la sociedad, a través de la política: aquello que José Luis Romero y luego Tulio Halperin Donghi han llamado, a propósito de Perón, una “concepción” (o “ideología”) “de estado mayor”.⁴⁵

Pero este avance simultáneo del MOP dirigido por Pistarini sobre los programas de infraestructura técnica y los de equipamiento social pronto se desequilibraría, a partir de 1946, cuando el peronismo asumiera el control del estado. La complejización del aparato estatal y el aumento de las obras, pero también, aunque con menos importancia, las disputas políticas dentro del gobierno, fueron recortando las funciones del MOP, para ser transferidas a nuevos sectores. El ministerio cambiaba de perfil y el énfasis en los nuevos emprendimientos conllevaba una desatención de funciones que habían sido centrales para el MOP, como la vialidad.⁴⁶ Con un agravante para Pistarini: en tanto Eva Perón comenzó a avanzar con sus políticas sociales, la estructura técnica del MOP fue puesta a

⁴² Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, 24 y 25 de junio de 1948, p.1369.

⁴³ “Botaron esta tarde una barcaza que fue construida en tiempo récord”. *Crítica*, 20 de octubre de 1949, p.5.

⁴⁴ Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, 28 y 29 de septiembre de 1947, p.245 y 246.

Era frecuente encontrar metáforas de tono militar -dentro de una retórica nacionalista- para apoyar su gestión, como las que le dedicaba *El Líder* en 1948:

“(…) el general Pistarini (…) maestro de voluntades afirmativas, fuerza moral que jamás supo de vacilaciones durante el combate que traban el derecho social y la injusticia insocial y pregón de la victoria revolucionaria de la argentinidad, cuando la nube de burgueses rapaces de la antipatria cerníase sobre los horizontes nacionales. (...). Está (...) comandando el ejército con que se ha impuesto la misión de redimir al Ministro de Obras Públicas de la Nación, cuya servitud a los intereses extranjeros implicaba una afrenta para nuestro país.” “Pistarini, voluntad afirmativa de la Revolución, de nuevo en el surco”, *El Líder*, 10 de noviembre de 1948, p.4.

⁴⁵ José Luis Romero, *Las ideas políticas en Argentina*, Fondo de Cultura Económica, 1984 (8a. edición; 1a. edición, 1956), pp. 250 a 255. Tulio Halperin Donghi, “El lugar del peronismo en la tradición política argentina”, en: Samuel Amaral; Mariano Ben Plotkin (comp.), *Perón del exilio al poder*, Buenos Aires, Cántaro, 1993, pp. 15 a 44, pp. 29 y 30.

⁴⁶ Ludovico Ivanissevich Machado, “Obras y servicios públicos”, *Sur*, Argentina 1930-1960, Buenos Aires, 1961.

su disposición, y obras realizadas por el MOP fueron explotadas y ganadas como éxito político por la FEP.

Quedaba Ezeiza como la gran realización de Pistarini, condensadora de las dos líneas de preocupaciones, la del avance técnico y la de los servicios sociales, que en la práctica no encontrarían la armonía con que se exponían en el proyecto. Parecía identificar la obra con su propia persona; el héroe y su gesta se confundían. En 1948, a un diputado de la oposición que le reprochaba la desatención de la red de vialidad, -sin advertir que con los héroes no se discute-, Pistarini respondía enardecido:

“¿Quién es el ministro de Obras Públicas que ha dado al pueblo de la República el parque artificial más grande del país? (...) Puede verlo en Ezeiza el señor diputado que anda buscando charquitos por los caminos de su provincia (...) ¿Quién es el ministro que ha realizado y tiene en ejecución balnearios para 150.000 argentinos: (...) Está en formación un pulmón de cuatrocientas hectáreas para la ciudad. (...) ¿Quién es el ministro de Obras Públicas que ha hecho colonias donde pueden veranear por año cerca de 50.000 personas? Y el aeropuerto más importante de Sudamérica (...)?”⁴⁷

Pistarini murió en mayo de 1956, en momentos en que se encontraba detenido, procesado por su actuación durante el régimen peronista.⁴⁸ Las críticas de la Comisión de Investigaciones se centraban sobre todo en Ezeiza, donde, en efecto, podían constatarse múltiples irregularidades de gestión y proyecto. Ezeiza recibía el tratamiento que ahora se proporcionaba a los símbolos del régimen: se lo consideraba como una materialización del dispendio irresponsable y discrecional y de la megalomanía que habrían caracterizado a la gestión peronista. A ello se sumaba el odio que Pistarini había sabido cosechar entre los ingenieros. Frente a problemas técnicos y administrativos, -en la mayor parte de los casos, fundamentados-, los valores urbanísticos de la operación no fueron siquiera examinados.

Desde el punto de vista del proyecto técnico del aeropuerto en sí, aunque nunca dejó de considerarse polémico (el problema de la niebla se sigue discutiendo hoy), fue posteriormente reivindicado, ya que pudo adaptarse fácilmente a los avances técnicos de la navegación aérea: en los años 60 llegó a afirmarse que "ha estado 20 años adelantado

⁴⁷ Cámara de Diputados, *Diario de Sesiones*, 24 y 25 de junio de 1948, p.1369.

⁴⁸ "El Gral. Pistarini falleció ayer en esta ciudad", *La Nación*, 30 de mayo de 1956, p.2.

a los mejores de su época".⁴⁹ La distancia entre sobredimensionamiento y previsión en las obras públicas, siempre es una cuestión difícil de distinguir.

El proyecto técnico y sus transformaciones.

Para la proyectación de Ezeiza se recurrió a documentación británica y norteamericana, sectores que marcaban el rumbo técnico de la posguerra.⁵⁰ Los primeros proyectos estudiados entre 1944 y 1945 consistían en un sistema de pistas -elemento central para definir el diseño del aeropuerto- organizado en base a dos triángulos equiláteros de bases paralelas separados por el edificio de la aeroestación, como en el caso del aeropuerto de Washington, uno de los ejemplos más salientes de esta disposición.

Cuando a fines de 1945 la comisión técnica viajó a Estados Unidos decidió modificar el proyecto.⁵¹ El nuevo modelo sería New York, que levantaba en tal momento su nuevo aeropuerto de Idlewild, (actual Jh. F. Kennedy), que era considerado por los textos del momento como el ejemplo más avanzado del mundo,⁵² al incorporar un sistema de pistas tangenciales con ubicación central de los edificios. Esta disposición permitía, por un lado, cubrir una amplia variedad de direcciones de vientos, y por otro, realizar una cantidad apreciable de despegues y aterrizajes simultáneos; también, era adecuado a la construcción en etapas.⁵³

Idlewild y su esquema constituían un modelo de "superaeropuerto" o "aeropuerto clase V", (dentro de la clasificación americana de la V que se imponía en el momento), los más costosos y de mayor capacidad: Ezeiza sería un aeropuerto "de manual", perfecto para su momento, con un desarrollo final de doce pistas (a construirse por etapas).⁵⁴ Ello es indicativo de las inmensas expectativas que se depositaban en el progreso de la

⁴⁹ Ver, por ejemplo, "Ahora resulta que Ezeiza...", *Aerospacio*, n° 313, mayo de 1968, p.7.

⁵⁰ "El Aeropuerto Nacional de la Ciudad de Buenos Aires", *Revista de Obras Públicas e Industrias*, n°131/2, 1947, pp. 373-82; p. 380.

⁵¹ "El futuro aeropuerto nacional", *Revista de Obras Públicas e Industrias*, n° 108, 1945, pp.568-9, p.568.

⁵² Charles Froesch, Walther Prokosch, *Proyectos de aeropuertos*, Reverté, Barcelona, 1950 (1. edición en inglés, New York, 1946).

⁵³ *Ibid.*, pp. 120-5. Cabe destacar que estudios posteriores indicaron que el esquema no proporcionaba grado de seguridad que se le asignaba inicialmente y fue descartado: el proyecto de Idlewild fue modificado durante su construcción, hacia un sistema de pistas paralelas. Cfr. Franciso López Pedraza y Munera, *Aeropuertos*, Madrid, Gráficas Virgen de Loreto, 1957, p.14.

⁵⁴ Cfr. Charles Froesch, Walther Prokosch, *Proyectos de aeropuertos*, Reverté, Barcelona, 1950 (1. edición en inglés, New York, 1946), p. 116: "sistemas de pistas tangenciales a treinta grados."

aeronavegación comercial, pero también de una necesidad ideológica de aproximarse a la técnica más avanzada, tal como se observó en el caso de Pistarini.⁵⁵

Esto ocurrió porque Ezeiza constituyó una apuesta al futuro, realizada en un momento de cambio. No fue proyectada en base a datos reales (tránsito, pasajeros, etc.), sino en base a expectativas puestas en el futuro, en una confianza inmensa en el crecimiento del campo de la navegación aérea. Pero era difícil exigir datos que guiaran el dimensionamiento, porque ellos no existían: las rutas de aeronavegación comercial se estaban construyendo a la vez que se erigía el aeropuerto. Tanto los defensores de aeropuertos “pequeños” (500 a 800 has.) como los que soñaban, en el caso de Pistarini, con grandes obras (2000 has), se basaban en representaciones y en expectativas sobre el desarrollo de la aviación, y el rol de Buenos Aires como terminal aérea. Podría decirse que hubo representaciones prudentes y representaciones audaces, pero ello no cambia el fondo de la cuestión: todos imaginaban un futuro, -aunque allí viesan imágenes distintas.

Las tres pistas construidas, finalmente, no respondieron al esquema tangencial original, sino que, modificando ligeramente su angulación y prolongando una de ellas, constituyeron un conjunto triangular, inicio de un sistema de pistas paralelas, que se completaría de acuerdo a las necesidades del tráfico aéreo.

La arquitectura de la aeroestación: la imagen de la técnica.

El proyecto de los edificios centrales (que constituyeron tradicionalmente el lugar de representación, la faz visible del aeropuerto), a cargo del Arq. Blaquier (DNA), también cambió a partir de la adopción del nuevo sistema de pistas tangencial. El primer proyecto puede relacionarse claramente con el Aeropuerto de Washington en cuanto a su tipología, a las características de la planta, y a la volumetría general: un edificio de varios niveles de planta curvada, con un volumen destacado central y dos alas menores laterales, al que se adosaba el piso bajo, -también curvo- de los muelles, cuya cubierta era una gran terraza.

⁵⁵ El aeropuerto de Ezeiza terminado (12 pistas) podría servir a un tráfico de 360 movimientos por hora, mientras que en 1956 registraba solamente 40 movimientos diarios (20 aviones) (Datos de la Administración General del Aeropuerto). Comisión Nacional de Investigaciones, Documentación, autores y cómplices ..., op.cit., tomo III, p. 121. Aún hoy Ezeiza funciona con tres pistas, sin registrar saturación de tráfico. Si bien los derroteros posteriores de la aeronavegación no podían estar previstos en el proyecto original, -el cual, además, no contaba con la posterior construcción del Aeroparque Jorge Newbery-, es evidente que la comparación entre el tránsito aéreo de New York y el que podía soñar Buenos Aires era excesiva.

Sin embargo, el diferente tratamiento de los muros y los aventamientos, y el cambio en las proporciones generales en el caso de Ezeiza, otorgaban a este edificio un carácter clasicista inexistente en el referente original. Este tratamiento recuerda ejemplos monumentales como Tempelhof. En efecto, el primer proyecto de Ezeiza, como composición plástica se basaba en una sólida estructura muraria de ventanas verticales (mientras que Washington adoptaba un aventamiento longitudinal y corrido en las alas laterales); las fuertes cornisas y la presencia del ático referían también a una composición clasicista. Lo que era un gran hueco vidriado en Washington, en Ezeiza se interrumpía por pilastras, reconstruyendo el carácter fuertemente murario de la composición. La torre de control, que se encontraba en el centro de la composición, parecía ocupar el lugar de una escultura o un trofeo en un edificio clasicista: el punto en que la figuración indicaba la función o el significado del edificio, que en este caso correspondía ala técnica. A su vez, no parece poco pertinente interpretar el obelisco de la plaza circular de acceso como una "cita" al acceso de Tempelhof, enmarcado por dos de ellos.

En el proyecto definitivo (que fue efectivamente construido y que, con algunas variantes posteriores, aún hoy opera), algunos elementos se mantuvieron y otros se cambiaron, pero fundamentalmente, se transformó el carácter del edificio, acercándose, desde el punto de vista lingüístico, a la neutralidad funcional del diseño de Washington. Aunque se mantenía la simetría de la composición y la rotonda de acceso, el edificio único y de planta curva, se descomponía en tres prismas de líneas rectas (Aduana, Hotel y Aeroestación), conectados por el basamento bajo de los espigones-terrazas. Los espigones, a su vez, adoptando la forma estrellada a que obligaba el nuevo diseño de pistas, descomponían o abrían la estricta definición volumétrica del primer proyecto.

El elemento más impactante del exterior, como en el caso del aeropuerto de Washington, era el gran muro vidriado de la aeroestación -que la propaganda política se complacía en fotografiar de noche, cuando la iluminación interior realizaba la proeza técnica del vidrio-. Un gran paño vidriado enmarcado por sectores de muro liso en los laterales y en la parte superior, ya que habían desaparecido cornisas y pilastras. Este era un tema arquitectónico de fachada, que aunque incorporaba grandes planos de vidrio mantenía la definición del muro, y con ella, la impronta del edificio como volumen neto. Motivo recurrente en la década del 30, puede observarse en innumerables obras como el cine Gran Rex o en la sede central del Automóvil Club Argentino. Era también un tema reiterado en los aeropuertos, como puede verse en el caso del proyecto del aeropuerto de Morón (Dirección de Infraestructura Aeronáutica, 1945).

Se trata de un tema típicamente moderno (por la exposición de la técnica), pero donde la modernidad de la expresión se controla a través de la permanencia del volumen. No se desarrollaba aquí una modernidad radical, que avanzara en las transformaciones formales producidas por la introducción de la técnica moderna, pero tampoco se recorría el camino del “monumentalismo”, -como en algunos casos ha planteado la crítica-, abandonado al descartarse el primer proyecto.

Esta línea arquitectónica era una continuación de ciertos desarrollos de los años 30 que en Argentina caracterizan también muchos edificios producidos para reparticiones públicas ubicados en ámbitos urbanos o en programas que requerían imágenes de “modernidad”: el Registro civil, la Caja de Ahorro, la sede del MOP, etc. En los 30', momento de ampliación de las ingerencias estatales, se planteaban nuevos⁵⁶ problemas a la arquitectura, tales cómo qué características debía adoptar la arquitectura destinada a la representación del estado.⁵⁷

Impersonalidad, neutralidad, utilidad y economía en base a la que era pensada la arquitectura del estado, desde amplios sectores de la estructura estatal. Era una arquitectura que no podía permitirse ningún exceso: ni en cuanto modernidad ni en cuanto a anacronismo.

Ezeiza, entonces, era un proyecto “moderno”, definido dentro de estos parámetros: ni radical, ni anacrónico; una modernidad atenuada. No presentaba una exposición radical de la tecnología, pero tampoco apelaba a la retórica de la máscara. Con respecto al

⁵⁶ Afirmaciones posteriores de los proyectistas ante la Comisión Investigadora parecerían apoyar la hipótesis del monumentalismo. Pero debe tenerse en cuenta que ellas fueron realizadas más de diez años después de proyectados los edificios (1956). Afirmaciones de Pistarini, en cambio, avalan la hipótesis de la existencia de otro tipo de reflexiones referidas a las características de la “arquitectura del estado”. Según declaró el proyectista Blaquier, para el dimensionamiento de los edificios, respondió a las directivas de Pistarini: “asignar carácter monumental a tales edificios”. A ello, el ex-ministro respondió “que no hay en el aeropuerto nada monumental; su amplitud responde solamente a una visión progresista que contempla la evolución futura del mismo. No son obras para cinco años, sino para varias décadas. (...) Si los arquitectos (...) dicen ahora que se han limitado solamente a seguir sus directivas, lo siento mucho por ellos, pues siempre ha entendido que el viaje de ellos a Estados Unidos, hecho por algunas varias veces, tenía como objeto prepararlos para asesorarlo debidamente”. Comisión Nacional de Investigaciones, Documentación, autores y cómplices..., op. cit., tomo III, p.p. 120 y 130.

⁵⁷ Enrique Quincke, director de Arquitectura del MOP, nombrado por Pistarini en 1944 y antiguo colaborador suyo en la de la Dirección de Ingenieros Militares respondía a tales cuestiones en las siguientes palabras: “(...) en el orden público, es necesario trabajar con igual o mayor ahínco que el que ponemos en lo que nos alcanza personalmente en forma directa; no utilizar la obra del Estado como campo experimental, sin que ello implique dejar de renovarla; es imprescindible vigilarla por su influencia en la cultura del pueblo y por su importancia modeladora del buen gusto (...) En lo económico, trataré que la construcción responda a la enorme tarea a realizar en todos los ámbitos del país, con el criterio Arquitectónico de que el interés de una obra, más que en su valor intrínseco, reside en el servicio que presta y en el problema que resuelve. En resumen, son mis propósitos que la Arquitectura Pública llene su función orientadora para bien de la Patria.” “Reivindicación oficial del arquitecto”, *Revista de Arquitectura*, febrero de 1944, p. 46.

primer proyecto, ha habido un cambio en la representación de la técnica, que puede considerarse sintomático de las nuevas situaciones producidas en la posguerra, donde todo enmascaramiento de la técnica se vuelve ocioso.

Las obras del aeropuerto se iniciaron el 22 de diciembre de 1945, y fue inaugurado el 30 de abril de 1949. Para ese momento, se habían realizado y se encontraban en ejecución otras obras que formaban parte del proyecto, como la autopista, los balnearios y los conjuntos de viviendas. Ezeiza se convertía -y mantendría tal carácter durante todo el gobierno del peronismo- en un gigantesco obrador. Parecía que todas las iniciativas del peronismo encontraban su lugar en Ezeiza.

2. La autopista Ricchieri y la estética de la velocidad.

La construcción del paisaje.

Si en el caso de Ezeiza el aeropuerto había sido la punta iniciadora de la construcción de un nuevo paisaje, su columna vertebral lo constituía otro elemento central de los transportes modernos: la autopista. Esta no sólo unía aeropuerto y ciudad, sino que articulaba los diferentes emprendimientos que se realizaban en el área, penetraba en la ciudad como avenida-parque, y estaba planificaba ser extensión como viaducto hasta el centro de la capital.

Planteaba, entonces tres temas distintos: autopista suburbana, avenida parque urbana y, viaducto y ciudad, cuyas problemáticas se analizarán separadamente. El primer tramo (15 Km entre el aeropuerto y la Avda. General Paz) es el sector que reviste mayor interés; los otros dos son una consecuencia de él, demostrando la potencialidad de la intervención como disparador urbanístico, tanto como la forma en que la nueva intervención del aeropuerto comprometía a la ciudad.

El aeropuerto, como se observó al principio del trabajo, exigía de comunicaciones terrestres rápidas: su acceso debía encontrarse en sintonía con la velocidad del avión. Por este motivo se propuso la ejecución de una vía rápida, diseñada para permitir una velocidad directriz de 120 km/ha. La mayor referencia para el proyecto de autopistas (o supercarreteras) era la experiencia norteamericana, aunque durante la década del 30 las autopistas alemanas, orgullo del 3er Reich, habían gozado de gran reputación entre los

ingenieros argentinos.⁵⁸ No habla necesidad de ser un germanófilo para apreciar estas obras desde el punto de vista técnico, pero si uno lo era (pensando en Pistarini), ella debía resultar aún más impactante.⁵⁹ Es posible que los ingenieros nacionalistas germanófilos hayan sido sensibles a este sector de la obra alemana. Pero después de la guerra, la mirada se volcaba hacia Estados Unidos, pionero en la construcción de un paisaje basado en la autopista y todas las referencias brindadas por los proyectistas eran norteamericanas.⁶⁰

Para comprender el tipo de paisaje que se estaba creando, es necesario echar una mirada al territorio en su estado previo a la intervención. La cuenca del río Matanza, como sector bajo e inundable, se presentaba en cuanto a urbanización, como un gran vacío, que se prolongaba en el Bajo Flores dentro de la capital. La tierra se encontraba afectada a usos rurales: estancias, quintas, tambos, granjas, surcadas por los innumerables arroyos y bañados que desembocaban en el Matanza.⁶¹ Los sectores urbanizados, desarrollados en correspondencia con las principales vías de comunicación, en un sentido radial con respecto a Buenos Aires, limitaban ese sector prácticamente rural.⁶² Entre estas dos líneas de urbanización, el vacío central se encontraba surcado, también en sentido radial, por dos ramales del Ferrocarril Buenos Aires, cuyas estaciones constituían sectores urbanizados próximos a la Avda. General Paz (La Tablada, Tapiales y Matanzas) y luego pequeñas agrupaciones (como Libertad y González Catan). Con la misma dirección, la ruta 3 (Monte a Bahía Blanca, etc. a Usuahia) atravesaba la cuenca, asentándose, próximo a la capital, el núcleo de San Justo. En sentido anular, el Camino

⁵⁸ En el medio local circulaban gran cantidad de publicaciones sobre el tema en revistas, obras y folletos. Pueden citarse: Centro de Ingenieros Alemanes en Argentina, *Autopistas alemanas, s/f, s/e*; y Georg Fritz, *Strassen und Bauten Adolf Hitlers*, Berlin, Verlag der Deutschen Arbeitsfront, 1939.

⁵⁹ Jeffrey Herf ha analizado el sentido cultural que el estado nazi pretendía imponer a su nueva red de carreteras, que consideraba una articulación de la moderna técnica con el "alma" alemana. Jeffrey Herf, *El modernismo reaccionario. Tecnología, cultura y política en Weimar y el Tercer Reich*, México, Fondo de Cultura Económica, 1990, p. 423.

⁶⁰ En líneas generales las características de las autopistas son las siguientes: desarrollo de altas velocidades; separación del tránsito por sentido, tipo y velocidad; eliminación de cruces a nivel (peatonales y vehiculares); restricción de accesos, y valoración paisajística del territorio (en el caso de autopistas suburbanas o extraurbanas).

⁶¹ Como excepción, las torres de la planta emisora de Transradio, al Este del Arroyo Las Ortigas, localizadas en el predio lindero al que se expropiaría para la construcción de aeropuerto. Este último se encontraba limitado por el río (Noroeste) y sus dos principales arroyos afluentes de su margen derecha: arroyo Aguirre (al Sureste) y Ortega (Noreste).

⁶² Al Norte del Matanza y al Oeste de Buenos Aires, la línea del Ferrocarril del Oeste (y la ruta 7, a Mendoza) mostraba un desarrollo urbano longitudinal, y relativamente compacto, entre la capital y Merlo, mientras que la edificación se distanciaba hacia el Oeste, en el núcleo aislado de Moreno (R. Mejía, Haedo, Morón e Ituzaingó). Al Sur, se observaba una situación similar entre la capital y Burzaco, sobre la traza del Ferrocarril del Sur (Lanús, Banfield, Temperley, Adrogué, etc.) mientras que por el ramal que desde Temperley se dirigía al centro y Sur de la provincia, se observaban pequeños núcleos urbanos aislados sobre las estaciones, como Esteban Echeverría y Ezeiza, también ubicados sobre la ruta 205 (desde ruta 1 a Cañuelas, Lobos, etc.).

de Cintura (ruta provincial 4) señalaba un límite último de los sectores urbanizados próximos a la capital (San Justo, La Tablada, Tapiales y Matanzas).⁶³

La nueva vía atravesaría este paisaje rural para convertirlo en suburbano. Su función no se agotaba en relacionar la capital y el aeropuerto, sino que tenía otras dos funciones: conectar los distintos emprendimientos que se realizarían en el área Ezeiza y constituir un nuevo acceso al tránsito que encauzaban las rutas nacionales n° 205 y 3 (tránsito proveniente de la provincia y del Sur del país), conectadas por el Camino de Cintura.⁶⁴

Desde el punto de vista morfológico, la autopista estaba pensada como una cinta que recorrería un espacio verde, entre conjuntos de edificaciones bajas y dispersas. Los cruces vehiculares eran puntos que requerían especial atención desde el punto de vista del diseño: eran puntos privilegiados del diseño, donde se anudaban (en general, en forma de trébol), direcciones y niveles de tránsito distintos.⁶⁵ El diseño del tramo de 15 km de longitud, requería de 18 puentes, de los cuales sólo uno correspondía a un accidente natural: el curso natural del río Matanza.

Ya no se trataba, como en las carreteras de la pampa, pavimentadas en la década anterior, de un viaje unidireccional, en línea recta en largos trayectos, sino que se creaba una variedad de situaciones espaciales, (giros, cambios de niveles, etc.) que no eran respuestas obligadas a la geografía, sino que respondían a los requerimientos de la velocidad de las máquinas. Los elementos artificiales eran considerados como los accidentes naturales, oportunidades de desarrollar situaciones espaciales nuevas.

Requerimientos técnicos, pero también placer estético en la forma en que se respondía a ellos: se trataba de una estética que intentaba acentuar la percepción de un paisaje en movimiento.

“Los terraplenes y desmontes han sido proyectados de manera que parezcan ondulaciones del terreno natural, los puentes y las alcantarillas de líneas esbeltas y simples serán elementos decorativos dentro del cuadro general de la composición

⁶³ Cabe destacar que la edificación aledaña a la Avda. General Paz sobre las principales vías de comunicación radiales, no constituía aún un anillo alrededor de la capital, sino que se trataba de núcleos separados por sectores por escasa ocupación del suelo.

⁶⁴ Este formaba un anillo alrededor de la capital, que desviaba el tránsito hacia el Norte, sin entrar en la ciudad y ahora era intersectado por la autopista.

⁶⁵ Nos referimos, por ejemplo al cruce con la Avda. General Paz, el cruce con el Camino de Cintura (y acceso a Ciudad Evita), el distribuidor hacia los balnearios, colonias y viviendas (a la vez, hacia el camino conector con la ruta 205), etc.

paisajista, la que estará integrada por la decoración arbórea a ejecutarse en el futuro; por último, todos los cruces serán a distinto nivel, excepto tres de ellos, y las rampas de acceso, han sido tratadas de modo que ofrezcan variedad y movimiento al conjunto”.

Se observa aquí una sensibilidad que podría considerarse pintoresca, ya que sentía placer frente a la variación, a lo inesperado y al continuo cambio del punto de vista de la observación. Pero no utilizaba los recursos formales del pintoresquismo para expresarse. Este hecho se hace evidente si se compara la autopista Ricchieri con la Avda. General Paz (construida a partir de 1936 e inaugurada, sin estar completa en 1941).⁶⁶

En efecto, en algunos puentes de la avenida se empleaba un revestimiento de piedra caliza, recurso plástico rústico, que acentuaba la masividad de esos puntos singulares, además de introducir formas “naturales” sobre la impronta técnica de la obra. En la autopista, en cambio, la estética de la piedra fue desterrada por completo: los puentes se resolvían con pórticos de hormigón, “obras de simple y elevada esbeltez”.⁶⁷ El tipo de pórtico elegido permitía salvar luces importantes con un mínimo espesor en la clave, y “para dar aún mayor esbeltez a este tipo de obra de arte, las barandas de sus calzadas superiores son del tipo de parantes de hierro fino y pasamanos del mismo material”.⁶⁸ La estética de la esbeltez dominaba la obra, aquella estética que, desde la introducción del hierro como nuevo material de construcción en el siglo XIX, se había convertido en el centro de las propuestas modernistas.

La traza de la autopista se caracterizaba por las líneas netas, mientras que la de la General Paz adquiría un trazado complejo, ya que contemplaba muchos más accesos que la autopista. De esta forma, el trazado de la avenida estaba envuelto por cierto aire barroco, que contrastaba con la cinta desplegada –en términos de percepción, libremente de la autopista, que, girando y enroscándose por un momento, se extendía nuevamente sobre el espacio verde. La autopista proponía, además, otra magnitud de obra desde el punto de vista técnico: puede observarse, para comprobarlo, el cruce entre la avenida y la autopista, que era la obra puntual de mayor envergadura desarrollada hasta ese momento sobre la primera.

⁶⁶ “Camino de acceso al aeropuerto nacional y primera arteria radial de Buenos Aires. Memoria descriptiva preparada por la Administración General de Vialidad”, *La Ingeniería*, n.863, septiembre de 1946, pp.601 a 607, p. 604.

⁶⁷ Había sido proyectada una década antes por el arq. Ernesto Vautier, dentro la misma repartición del MOP (Dirección Nacional de Vialidad, luego Administración General de Vialidad Nacional).

⁶⁸ Hipólito Fernández García; Pedro D. Martell, “Autopista de acceso al Aeropuerto Nacional de Buenos Aires”, *La Ingeniería*, n.885, julio de 1948, pp. 329 a 472, p.339.

Aunque ambas constituían propuestas de armonización entre la naturaleza y la técnica, la avenida ensayaba un camino donde la segunda se subordinaba a la primera, contaminándose con ella. En la autopista, en cambio, naturaleza y técnica mantenían lenguajes distintos, aunque compatibles entre sí.

Este cambio en los recursos utilizados para resolver tal tipo de obras refleja sin duda la modernización producida en el debate técnico de la posguerra (por ejemplo, en 1944 Estados Unidos había iniciado la construcción de su sistema nacional de autopistas regionales). Pero también es una consecuencia del clima de exaltación de la técnica moderna constitutivo de la operación de Ezeiza, y del impulso que esta última ofrecía al desarrollo de la velocidad de desplazamientos. La velocidad ya no era solamente un problema central, como en el caso de la Avda. General Paz: era un imperativo. Reclamaba una nueva inflexión técnica tanto como nuevos recursos estéticos para su control.

La autopista en la ciudad: los accesos y la llegada al centro de Buenos Aires.

Para garantizar el acceso al aeropuerto desde el centro de la ciudad, la autopista penetró en ella por el SO, siguiendo la traza de la Avda. Derqui, en Flores.⁶⁹

Ezeiza estaba así actualizando dos temas urbanísticos de Buenos Aires, vinculados entre sí, que habían comenzado a contemplarse en la década anterior: los accesos y las arterias radiales de Buenos Aires. Ya la Ley Nacional de Vialidad (1932) contemplaba el problema del acceso a los grandes centros como uno de sus objetivos.⁷⁰ Sin embargo, en los primeros diez años de intensa actividad vial después de sancionada la ley, los esfuerzos se habían dirigido a otros de sus objetivos: la consolidación de la red troncal nacional, vinculando las distintas zonas del país, y enlazando a éste con los países limítrofes. Para 1940, los accesos a varias capitales se encontraban en estudio, como una segunda etapa de la acción de vialidad, y poco antes la Avda. General Paz

⁶⁹ Ibid. p.340.

⁷⁰ El primer tramo atravesaba un sector poco poblado, (hecho que facilitaba las expropiaciones) hasta Avda. del Trabajo (Quirino Costa) y Lafuente (5 km, actual Avda. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane, a catorce cuadras de Plaza Flores), mientras que en un segundo tramo se pensaba extender hasta Avda. La Plata (4.4 km, no ejecutado).

había dado un primer paso en el tema.⁷¹ Pero como arteria anular, la avenida en cierta forma cerraba la capital a la penetración directa de las vías radiales que llegaban a ella.

El nuevo tema propuesto por la autopista Ricchieri era el de las arterias radiales, el del acceso directo y rápido al centro de la ciudad. A partir de su ejemplo comenzaron a planificarse los otros accesos de la ciudad: Norte, Sudeste y Sudoeste, tratando de crear un sistema de vías radiales y anulares, que sirvieran a los dos sentidos de tránsito del área.⁷²

En cuanto al diseño de este sector de la arteria radial, no se innovaba con respecto a la década anterior, manteniéndose el proyecto de avenida parque que dictara la Avda. General Paz. La obra significó un importante paso en el saneamiento del área SO de la ciudad, en lo cual contribuyeron obras de la MCBA como el autódromo municipal.

Pero, una vez ingresado el problema de la velocidad del automóvil en la ciudad, el tema de los accesos no terminaba de resolver la relación con el centro. En 1948, Lauro O. Laura, ingeniero vial de la AGVN perfeccionó un proyecto de tres viaductos hasta el centro de la ciudad (Norte, Sur y Costanera Norte), solución que se consideró más económica que el túnel o la avenida parque.⁷³

Con respecto a la del Sur (que por su relación con el aeropuerto era la más desarrollada en el proyecto global), la autopista se realizaría elevada sobre pilotes, sobre las manzanas comprendidas entre las calles Humberto 1º y Carlos Calvo, como renovación urbana del Sur de la ciudad. Como luego realizó el equipo técnico que proyectó las autopistas durante la década del 70, planteaba la expropiación de las áreas centrales de la línea de manzanas, por tratarse de los terrenos menos costosos. Pero a diferencia de las autopistas realizadas luego, que dejaron a la vista, en los contrafrentes de los edificios, las huellas de la ruptura del tejido urbano producida por la intervención, Laura proponía la renovación urbana de los sectores afectados por la autopista por bloques de vivienda de siete pisos de altura, interrumpidos por plazas en la intersección de avenidas. El problema era que construía un verdadero muro a lo largo de la autopista:

⁷¹ "Cómo se han cumplido los primeros objetivos de la vialidad argentina", *La Ingeniería*, julio 1940, pp. 548 a 561, R:548.

⁷² Norte (rutas 8, 9 y 12); Oeste (ruta 7); Sudoeste (prolongación de la Avda. General Paz, anillo de circunvalación del Gran Buenos Aires) y Sudeste (rutas 1 y 2). Administración General de Vialidad Nacional, Plan de accesos viales a las grandes ciudades, Buenos Aires, 1951, p. s/n.

⁷³ Cfr. Lauro O. Laura, "El problema de los accesos viales a las grandes urbes, con especial referencia al plan de la ciudad de Buenos Aires", *La Ingeniería*, n.887, septiembre/octubre de 1948, pp.439 a 464 y "El problema de la vivienda asociado a los medios de transporte", *La Ingeniería*, n.894, septiembre de 1948, pp. 269 a 282.

no sólo destruía el tejido urbano, sino que se encargaba de remarcar cuidadosamente los bordes de la ruptura.

Al mismo tiempo, como se analizará en otro capítulo, el EPBA (MCBA) estaba planteando también, en consonancia con el Plan Director para Buenos Aires de Le Corbusier (1938), un sistema de autopistas. Pero éste estaba apoyado por una sensibilidad para pensar la “sutura” de los tejidos urbanos intervenidos, que Laura y sus colegas de la AGNV no habían tenido oportunidad de adquirir. Se trataba de un modo de realizar las intervenciones a las que Le Corbusier llamaba “cirugía”. Como es sabido, estas propuestas no fueron ejecutadas. Tampoco la de la AGVN, que en principio fue postergada y recibió autorización para su construcción meses antes de la caída del gobierno.

Al no ejecutarse el viaducto durante la gestión del peronismo, la obra vial generada a partir de Ezeiza pudo constituirse en imagen de la armonía entre técnica y naturaleza, entre el medio heredado y su transformación. Pero es necesario recordar que el proyecto de relación entre aeropuerto y ciudad quedaba incompleto al no terminarse el tramo que vinculaba la autopista con el centro. La ejecución de este sector de la obra, la cara oscura de la luminosa operación de Ezeiza, quedó reservada para otro gobernante militar, (el brigadier Cacciatore) que ostentaba, como Perón y Pistarini, una marcada vocación por modernizar la ciudad.

3. Los programas sociales: la contracara de la modernidad técnica y la velocidad. Forestación, balnearios, colonias, deportes.

La necesidad de un desahogo para el sector SO de la capital era un reclamo generalizado antes del inicio de la operación: en 1944, el diario **La Prensa** abogaba en favor de espacios de esparcimiento para “1.000.000 de personas”, en general “familias modestas”, ubicadas entre “Caballito al Este, Avda. General Paz al Oeste, Avda. Rivadavia al Norte y el Riachuelo al Sur”. El uso espontáneo de la laguna de “La Salada”, que registraba 15.000 personas diarias en verano, indicaban que el SO de la capital requería este tipo de espacios.- La Dirección de Estudios del Riachuelo había preparado entre 1943 y 1944 un proyecto de balnearios en Puente la Noria, y posiblemente éste sea el antecedente más directo de las obras similares de Ezeiza.

Con respecto a las reservas verdes del Gran Buenos Aires, cabe destacar que dos de ellas se deben al peronismo: Ezeiza, cuya forestación se inició en 1945 y el Parque Pereyra Iraola, expropiado en 1948, como “Parque Los Derechos de la Ancianidad”. En Ezeiza se forestó aproximadamente un 21% de la superficie expropiada, sobre todo las áreas bajas y, con menor intensidad, los bordes de la autopista, lográndose un total aproximado de 1.400.000 árboles.⁷⁴

Con respecto a los balnearios, la Dirección General de Navegación y Puertos proyectó dos sectores: las tres piletas sobre el Matanza, “17 de Octubre”, inauguradas en 1949, y otras tres sobre la autopista, próximas al barrio “Justicialista”, inauguradas en 1950, ya bajo los auspicios de la FEP. También en la Capital la misma repartición ejecutó balnearios populares sobre la Ribera Norte (actual Parque Norte), como parte de una operación de saneamiento del sector que incluía un puerto para hidroaviones a la altura de la Avda. General Paz. El proyecto se construyó parcialmente, ya que las obras de Aeroparque se superpusieron a él.-

Pistarini declaraba posteriormente (1956) que pensaba que estas operaciones iban a aportar fondos al proyecto (existían kioscos y cantinas en concesión). Algo similar planteaba sobre el casino que en un momento pensó en instalar en el edificio de la Aeroestación, para lo cual solicitó los servicios del arquitecto Alejandro Bustillo, proyectista del casino de Mar del Plata en la década anterior. Pensaba que las personas que hacían uso del balneario podían luego sentirse atraídos por los servicios del aeropuerto.⁷⁵ El aeropuerto se transformaba así en un centro de atracciones. La idea era coherente con otras cuestiones puestas en juego en Ezeiza. Por un lado, con la fascinación del vuelo, entendido como espectáculo, que como se planteó anteriormente, caracterizaba el momento de iniciación del proyecto, y que reclamaba un público. Por otro, con la ampliación de las formas del ocio popular que producía el peronismo, que a la vez que contemplaba el juego -nunca fue moralista en este aspecto-, aproximaba a los sectores populares formas anteriormente ligadas a sectores medios y altos. La popularización de Mar del Plata en el período es un símbolo de estas consideraciones: el ocio de los ricos al alcance de los pobres. Ezeiza, articulando balnearios y casino tomaba una sugerencia de Mar del Plata, que para el peronismo era lo más alto que podía proponerse en espacios de veraneo. El tema del casino es revelador del carácter polifuncional, condensador, que se asignaba a Ezeiza.

⁷⁴ “Futuro balneario del Suroeste”, *La Prensa*, 8 de octubre de 1944, p.6.

⁷⁵ “Construcción de balneario en el Riachuelo”, *La Prensa*, 23 de marzo de 1944, p.9.

Las colonias infantiles fueron otros de los programas del peronismo que encontraron acogida en Ezeiza, en el sector de acción social. Su desarrollo en Ezeiza, tuvo dos momentos. En el primero (1946-1947), se construyeron ("Colonia Santa Teresita", 1946, "Colonia Los Chivatos", 1947) o se utilizaron edificaciones expropiadas ("La Valentina", 1946), para la atención de niños débiles.⁷⁶ Este tipo de establecimientos, desde fines de siglo, tenía cierta tradición en el país, en obras privadas, municipales y del Consejo Nacional de Educación, que sería luego retomada por la FEP. Pensados inicialmente para niños afectados por la tuberculosis, se ampliaron luego a una población infantil con problemas no agudos, como la desnutrición.

La patrocinadora de estas obras, desde 1946, "alma y nervio de esta encomiable labor"⁷⁷ era la esposa del ministro (María Luisa Frogone), quien habría dispuesto, además, "de una oficina y algunos empleados en el edificio del MOP. (actuando) sin designación oficial".⁷⁸ También patrocinaba becas destinadas a familiares de los empleados del MOP. Es decir que la esposa de Pistarini intentaba construir un perfil similar al de Eva Perón, quien al mismo tiempo iniciaba sus actividades en acción social, como es sabido, con más poder y éxito que la señora Pistarini. Pero la rivalidad - constituida por contrincantes a todas luces desiguales- entre las parejas era evidente, y no extraña que los recelos mutuos hayan ido en aumento, como tampoco sorprende que los Pistarini resultaran los perdedores de tal contienda política.

El segundo momento de la acción social, da cuentas de esta contienda, ya que se trata del Hotel Infantil de la FEP. Tres amplios pabellones de tres pisos, de 130 m. de largo, frente al Barrio "Justicialista" y al balneario del mismo nombre, que contrastan con la humildad de los primeros pabellones. Tenía capacidad para 1700 niños y fue

⁷⁶ Aunque el objetivo central de la forestación era crear ámbitos de esparcimiento, Pistarini pensaba también en que el arbolado podía "facilitar el enmascaramiento de todos los servicios, depósitos de bombas, lubricantes, municiones y aviones en la eventualidad de una guerra", idea que no es descabellada proveniente de un profesor de Fortificaciones Militares como el ministro. Comisión Nacional de Investigaciones, Documentación, autores y cómplices ..., op. cit. tomo III, p. 145.

⁷⁷ Para el proyecto de Ribera Norte, ver: Ministerio de Obras Públicas, Labor realizada y en ejecución. Breve reseña, op. cit. p. s/n. Las obras realizadas pueden verse en: "El Lago Interior y el Balneario Exterior en la Ribera Norte del Río de la Plata", *La Ingeniería*, marzo 1949, pp.83 a 85. "Balneario Escolar en la Ribera Norte del Río de la Plata", *La Ingeniería*, enero-febrero 1950, pp. 40 y 41.

Comisión Nacional de Investigaciones, Documentación, autores y cómplices ... op. cit., tomo III, p.131 y 132.

"La obra que realiza el MOP sirve ideales de solidaridad social", *El Líder*, 23 de diciembre de 1947, pp. 12 y 13.

Ministerio de Obras Públicas, Labor realizada y en ejecución. Breve reseña, op.cit., p. s/n. Comisión Nacional de Investigaciones, Documentación, autores y cómplices ... op. cit., tomo III, pp. 160 y 161.

"La obra que realiza el MOP sirve ideales de solidaridad social", *El Líder*, 23 de diciembre de 1947, pp. 12 y 13.

⁷⁸ Comisión Nacional de Investigaciones, Documentación, autores y cómplices ... op. cit. tomo III, p. 160.

inaugurado en 1954.⁷⁹ Como se planteó en el capítulo 3, el MOP comenzó a construir obras para la FEP durante el primer gobierno de Perón, y esta tendencia se intensificó en el segundo.

Otros programas que encontraron su lugar en Ezeiza estuvieron referidos al deporte, en prácticas formales o profesional: Villa Olímpica. Esta fue una iniciativa de 1950.⁸⁰ Para la instalación de la Villa se utilizaron edificaciones previas a la expropiación, y se realizaron una serie de nuevas construcciones, como pabellones para alojamiento, gimnasio, y campos de deportes. Su iniciador fue Perón, a propósito de los Juegos Panamericanos a realizarse en 1951: Villa Olímpica sería el lugar de concentración y alojamiento de las delegaciones. Esta no fue una idea de Pistarini, quien propuso ámbitos para el esparcimiento popular, que incluían prácticas informales de deportes. Perón, en cambio, en una tendencia que iría profundizando a lo largo de su gobierno, apuntalaba el deporte profesional, considerando las victorias deportivas como logros de su gobierno. Más que apoyarse la práctica masiva de deportes, se desarrollaba el deporte - espectáculo. Este es un tema que será retomado en otros capítulos; lo que aquí importa es la forma en que en Ezeiza se iban encadenando intervenciones representativas de los distintos momentos del gobierno del peronismo.

Ciudad Evita: el MOP y la vivienda

Ciudad Evita no formó parte del proyecto inicial del aeropuerto, (el predio donde se encuentra fue adquirido posteriormente) aunque en cierta forma puede pensarse inscripta dentro de la operación, que contemplaba la ejecución del Barrio n°1, destinado a los trabajadores del Aeropuerto.⁸¹ Ya en las primeras presentaciones del proyecto definitivo del aeropuerto se indicaban ciertos sectores, a modo de zonificación, como “barrios de viviendas”, aunque no se realizaban especificaciones sobre su arquitectura. Ciudad Evita, ejecutada por la DNA del MOP, significó en cierta forma una ampliación del proyecto, aunque era se encontraba inscripta dentro del tipo de paisaje que se estaba construyendo, como lo demostraban las imágenes de los paisajes que las autopistas construían en Estados Unidos. La aptitud del área para implantar los nuevos conjuntos

⁷⁹ “Será inaugurado hoy el Hogar Escuela Evita de la Fundación”, *El Líder*, 13 de marzo de 1954, p.1.

⁸⁰ “En brillante improvisación el General Perón señaló el rumbo deportivo que debe seguirse”, *El Líder*, 19 de julio de 1950, p.11.

⁸¹ El barrio también se conocía por los nombres de Aeropuerto o Autopista. Luego fue denominado “Justicialista”, actualmente Esteban Echeverría.

habitacionales, sin los condicionamientos impuestos por los lotes urbanos, fue tempranamente advertido también por el Banco Hipotecario, que en 1947 adquirió tierras ubicadas sobre la Avda. General Paz y la autopista Ricchieri para la construcción del conjunto “17 de Octubre” (“General Paz”).⁸²

Ciudad Evita, con sus 5000 viviendas, era **el** conjunto de mayor envergadura encarado en **la** historia del país, y según de propaganda política, “esta sola realización (era) suficiente para dar categoría histórica al Gobierno del General Perón”.⁸³ Era el “broche de oro” de la operación de Ezeiza, que con ella lograba condensar en un mismo espacio buena parte de sus promesas de desarrollo económico y modernización técnica y social.

Como se planteó en el capítulo 3, desde el punto de vista tipológico Ciudad Evita forma parte de una serie de barrios-jardín de viviendas individuales tipo chalet californiano elaborados por el MOP, con grados diversos de complejidad: conjuntos pequeños sin equipamiento y adaptados a la trama urbana: medianos, con equipamiento y definición de nuevos trazados; y el caso de una “ciudad”, con trazado y equipamiento complejo. Para completar la serie tipológica deben agregarse otros ejemplos del período, como Villa Concepción y el conjunto 1º de Marzo de la MCBA, como conjuntos medianos.

Los conjuntos pequeños adoptaban dimensiones de loteo muy cercanas a las convencionales, adaptándose al amanzanamiento tradicional, con la única transformación de dividir la manzana en dos sectores, a través de una calle.

Los medianos, en cambio, proponían nuevas formas de agrupamiento, que planteaban una ruptura con la trama y sofisticaban la trama circulatoria, introduciendo diferenciaciones de tránsito vehicular y peatonal y jerarquización de arterias. En general, el equipamiento se ubicaba en el centro del conjunto, y lo organizaba desde el punto de vista morfológico: no pocas veces es la iglesia el elemento dominante del conjunto. Este tipo de organización ya se encuentra presente en el conjunto de viviendas “Sargento Cabral” (1935) y se reiteraban en conjuntos como “Villa Concepción”, “Obras Sanitarias” (San Isidro), “General Perón” (Saavedra), entre otros. Estas unidades que articulaban equipamiento y vivienda, a la vez que abordaban el problema del tránsito, formaban parte

⁸² En 1948 (decreto 2582/48, 28/1/48) el BHN fue autorizado a adquirir el predio de Transradio, lindero a los expropiados inicialmente para el aeropuerto. La operación no fue realizada, pero formaba parte de la misma idea de concentrar emprendimientos habitacionales en el área.

⁸³ Subsecretaría de Informaciones de la Nación, *La Nación. Argentina. Justa Libre Soberana*, Buenos Aires, Peuser, 1950, p.313.

de las investigaciones sobre “unidades habitacionales”, especialmente desarrolladas en Estados Unidos desde fines de la década del 20, y luego tomadas como instrumento del urbanismo a nivel mundial. Lewis Mumford fue uno de los introductores de esta expresión, (*neighbourhood-unit*) elaborando experiencias del organicismo americano en vivienda. El concepto, implicaba la definición de sectores de la ciudad con una cohesión geográfica, social y cultural y con su propio equipamiento colectivo. Consideraba a los conjuntos habitacionales en términos de comunidad, es decir de grupo humano cohesionado, opuesto a la anomia metropolitana. No es extraño que el peronismo adoptara con vigor este concepto, ya que era una idea central de su programa social: una sociedad armónica y organizada. La unidad habitacional operaba como el correlato espacial de un programa social.

La ciudad jardín: su actualidad en el debate urbanístico de los años 40.

Corno es sabido, y se ha desarrollado ya en capítulos anteriores, la historia de la ciudad jardín se inicia en la segunda mitad del siglo XIX, y sus derroteros fueron complejos. Su referencia más alta en los primeros desarrollos fue la obra de E. Howard. Sin embargo, las intervenciones de los años 40 no pueden ser puestas en relación directa con estos antecedentes, ya la teoría generó dos modelos de intervención urbana: el suburbio jardín (o barrio jardín) y la ciudad satélite, que se apartaron de las intenciones iniciales en lo político y social de este tipo de experiencias.⁸⁴ Así, la ciudad jardín se iría transformado en un instrumento de extensión urbana, perdiendo su carácter de alternativa a la gran ciudad y abandonando también las bases de transformación social que habían nutrido las propuestas de Howard.

Como se ha observado en capítulos anteriores, en la década del 30 la ciudad jardín devino un instrumento del planeamiento descentralizador regional, teorizado sobre todo en Inglaterra (P. Abercrombie, p.ejemplo) y en Estados Unidos (L. Mumford) que intentaba descongestionar las metrópolis creando nuevos núcleos controlados en la periferia regional, restituyendo la relación entre la ciudad y su región. Los “greenbelts” (Greenbelt,

⁸⁴ Por ejemplo, la revista *Arquitectura y Comunidad Nacional* dedicada a la arquitectura del peronismo, liga a Ciudad Evita con la tradición de Howard. Tal tipo de análisis, que anula las mediaciones entre un hecho y otro, no es correcto y lleva a una interpretación de los significados de la operación que es errónea. Para los años 40, la idea de "ciudad jardín" estaba más relacionada con el Plan de Londres o con los Greenbels americanos que con las ideas de Howard. Un buen ejemplo de ello es la forma en que aborda el tema uno de sus cultores argentinos en los años 40: J.M.F. Pastor, por ejemplo, en: *Curso básico de planeamiento urbano y regional*, MOP, La Plata, 1950.

Greenhills, Greendale, c. 1933) norteamericanos fueron una de las corrientes más difundidas. Sobre todo a partir del desarrollo de estas ideas en Estados Unidos, se observa una complejización de los elementos de diseño urbano empleados en la resolución de la ciudad jardín, por ejemplo en cuanto al tránsito: separación de vehículos y peatones, jerarquización de arterias, calles en “cul de sac”. Este hecho se debía en parte a la creciente importancia del automóvil producida a partir de 1930 (Radburn era propagandizado como “una ciudad para la era motorizada”), pero también al hecho de que estas ciudades se transformaban en muchos casos en “ciudades dormitorio”, que exigían importantes desplazamientos entre la residencia y el trabajo, ya que el ideal howardiano de articular ambas funciones en la ciudad jardín raras veces se llevó a la práctica. La relación entre este tipo de trazados y las modernas vías de comunicación era un tema de este tipo de urbanismo, que pensaba ya más en el territorio que en la ciudad.

Estas ideas tuvieron un inmenso desarrollo en la Argentina de los años 40, ya que las políticas del peronismo constituían un contexto singularmente adecuadas para ellas: control del territorio, planificación, modernización de los transporte, armonía e integración social, era objetivos compartidos por técnica y política.

Uno de los mayores difusores de este núcleo de ideas fue J.M.F. Pastor. En sus proyectos, muchos de ellos ligados al estado (Provincia de Buenos Aires) el concepto de ciudad-jardín se tomaba en forma integral, ya que no solo involucraba la residencia, sino que incorporaba áreas rurales, industriales, de esparcimiento y vida cívica, etc. La idea de zonificación, que era un tema central del urbanismo en los años 30 en Argentina, se combinaba con trazados pintorescos y con la propuesta de “unidades vecinales”. En algunos casos se presentaba como una propuesta descentralizadora de la metrópolis (obras en el Gran Buenos Aires) y en otros, como un instrumento de desarrollo territorial, siguiendo el modelo del New Deal estadounidense (obras para el interior del país).

Con respecto a la primera opción, puede citarse la Ciudad Jardín El Libertador (partido de Gral. San Martín, Provincia de Buenos Aires, c.1950) (3.756 viviendas, población 15.607 habitantes), proyecto que desarrollaba una parte del Plan regulador de Gral. San Martín. Este a su vez era un ensayo sobre la forma en que podía organizarse el territorio del Gran Buenos Aires.

Con respecto a la segunda opción, el proyecto de la Ciudad del Nahuel Huapi se planteaba como una parte del planeamiento regional de la Patagonia, una vasta operación

de control territorial realizada a la manera de la *Tennessee Valley Authority*, obra del New Deal norteamericano.⁸⁵

Otro ejemplo importante del periodo donde se ensayaron algunos de estos temas (ciudad jardín, unidades vecinales) fueron los diversos proyectos para la reconstrucción de la ciudad de San Juan. El proyecto de Bereterbide, Vautier, Muzio y Lima (1944) utilizaba el concepto de “aldeas-jardín” como organizador del territorio sanjuanino, en relación directa con la producción vitivinícola. También planteaba la constitución de unidades vecinales, hecho que también se observa en otros proyectos, como el de Pastor y el del equipo dirigido por Mendióroz. La ciudad ya no era pensada a partir de la vivienda como unidad básica, sino de unidades urbanas autosuficientes en varios aspectos de la vida cotidiana.⁸⁶

Por último, en los años 40, ciertos principios de la ciudad jardín se combinaban con otras tradiciones urbanísticas. El urbanismo de los CIAM recogía influencias anglosajonas, como el concepto de “unidad de habitación”, tema que se abordará en el capítulo referido al EPBA.

Ciudad Evita: vivienda, trabajo, transporte y esparcimiento

En este emprendimiento, las vías de circulación principales (ferrocarril, y calles principales internas) organizaban 5 sectores de vivienda, con su propio equipamiento, según el esquema aconsejado por las unidades vecinales y calles de comunicación local conectaban entre sí los distintos sectores de vivienda. En cuanto al transporte, estaba organizada en base al automóvil, hecho que se evidencia en la longitud de las distancias, que otorgan al conjunto un carácter marcadamente extendido. Pero es difícil pensar que los iniciales habitantes del conjunto dependieran de tal medio de transporte: como lo indica la elección de un terreno servido por las vías del ferrocarril, éste era el principal medio de transporte utilizado en el momento. La preeminencia del automotor en Ciudad Evita, puede encontrar, sin embargo, varios motivos. Por un lado, la confianza en la rápida

⁸⁵ Otros proyectos de Pastor sobre bases similares fueron: Villa Jardín de Reyes (Jujuy, c.1949) y Villa turística en Necochea (c.1952)

⁸⁶ Otro ejemplo de ciudad jardín construido durante el peronismo fue el pueblo de Las Cuevas (Provincia de Mendoza). El ejemplo tiene valor en tanto se trató de una intervención completa y de un diseño ex-novo, sin embargo, la escasa complejidad del proyecto indica que la idea de ciudad jardín fue adoptada más por su asociación con el pintoresquismo arquitectónico, -que se juzgaba acorde con el paisaje cordillerano tanto como una imagen atractiva para el turismo- que fue su carácter de instrumento de planificación territorial.

generalización del auto, considerado en el momento como el transporte individual de un futuro próximo. En tal sentido, debe recordarse el interés de Perón en la fabricación de autos, que antepone a la de vehículos dedicados a la producción.⁸⁷ Por otra, la impronta del auto en toda la operación de Ezeiza, marca que Ciudad Evita recibía como consecuencia del contexto físico en el cual se encontraba implantada.

Los planos del MOP indicaban un “sector industrial” al Este del conjunto, inexistente en la realidad, conectado con él por el ferrocarril, el camino de Cintura y la Avda. Campana. Pero su ubicación es significativa. Por un lado, la articulación entre industria y vivienda popular que planteaba el peronismo, que se verifica en otros casos: Los Perales y el Matadero Municipal, el Barrio “17 de Octubre” (MCBA) y la fábrica Grafa, “Villa Concepción” y Fabricaciones Militares. Por otro, el sector se indicaba relativamente próximo a San Justo, donde se encontraba la planta de Good Year desde 1930. En un momento de estimulación de la industria, se pensaba que el Oeste del conurbano, en proximidades de la capital, podía ser una alternativa al Riachuelo para albergar la expansión de establecimientos. El mejoramiento de las redes de transporte vehicular del sector que producía la transformación de Ezeiza habilitaba tierras para la industria, proceso que se verificó, en el caso de algunos grandes establecimientos como Textil Oeste (1947, Pdo. de La Matanza); Chrysler (1946, La Matanza); Borgward (1954, La Matanza); Mercedes Benz (1952, Partido de Esteban Echeverría).⁸⁸ La estimulación de la radicación industrial en el SO y O fue otra de las consecuencias de la operación de Ezeiza como disparador de transformaciones urbanas. No fue un caso aislado de estímulo producido por la intervención: también una serie de barrios jardines, en cuanto vivienda y de clubes o instalaciones deportivas, en cuanto a esparcimiento, ubicados sobre la autopista, prolongaron sugerencias iniciales de la operación territorial.

Un dato sorprendente de Ciudad Evita, que se observa también en el barrio General Perón es la diversidad de tipologías de vivienda, en cuanto a capacidad y diseño. No es un dato que se observe en todos los barrios, más vale señala las intenciones de un sector de la producción ligado con la FEP y el MOP, que es el de crear espacios donde convivieran distintos sectores sociales. Una casa en Ciudad Evita podía ser destinada por Eva Perón a una de sus colaboradoras, podía ser asignada a los innumerables pedidos que la gente realizaba a la FEP, o podía beneficiar a un inmigrante. El propio trazado y la dispersión de las construcciones facilitaba este hecho de albergar una población

⁸⁷ Felix Luna, *Perón y su tiempo*, Sudamericana, 1992, p.

⁸⁸ Jorge Schvarzer, “La implantación industrial”, op.cit. p.2

heterogénea: en general, las casas de mayor tamaño se encuentran en los bordes del trazado, con frente hacia el exterior, mientras que las colectivas se encuentran en el centro; los espacios intermedios son ocupados por viviendas individuales de una planta. Este tipo de manejos políticos de la asignación de viviendas no era una novedad en Argentina. Es más importante como un documento de otras intenciones del peronismo: la construcción de una sociedad armónica, donde no existieran sectores segregados, pero donde la organización asignara lugares. Para materializar esta concepción, la complejidad de los trazados de la ciudad jardín era mucho más eficaz que el "igualitarismo" de los conjuntos pabellonales.

El enigma de Eva en el asfalto.

A la muerte de Eva Perón, como se observará en el capítulo siguiente se avivaron las discusiones referidas a su monumento. En ellas, una pregunta central, que en definitiva reflexionaba sobre el problema del significado político de su figura, planteaba cuál era el material adecuado para su representación escultórica: "Eva Perón en el bronce" como proponía la Comisión Pro-Monumento a Eva Perón o "Eva en el mármol", como sugería el escultor escogido para la obra.

Sin embargo, existió otro "monumento" a Eva Perón, realizado cuando ella aún vivía, tal vez menos visible que los proyectados, pero sin duda más perdurable que ellos: la forma de su perfil, estilizado pero perfectamente reconocible, en el trazado de Ciudad Evita (una de las cinco unidades vecinales). No fue ésta una forma en que se reiterara la representación de los líderes políticos, ya que en la arquitectura el peronismo no se propuso ser "figurativo", aunque abusaba de los bustos, fotografías y pinturas de los líderes. En la arquitectura, en cambio, se trataba de representar conceptos, antes que figuras humanas.

Un dato curioso y significativo es que la propaganda política del momento no registró esta "Eva en el asfalto". Al mutismo de las fuentes escritas se contraponen, en este caso, la elocuencia y la contundencia del registro de las formas vivas de la más vasta intervención en vivienda realizada por el peronismo y de obra pública que se había transformado en símbolo del primer gobierno de Perón. Es imposible no tratar de encontrar un sentido a esta profunda marca de la política en el territorio.

Tal vez no fue percibido por la propaganda política, ya no es una forma que pueda reconocerse recorriendo Ciudad Evita, -que, por otra parte, estuvo en construcción durante todo el periodo- sino que reclama una visión “a vuelo de pájaro”. Esta vista corresponde, a la vez, a la mirada desde el avión (particularmente acorde con la operación territorial dentro de la cual Ciudad Evita se inscribía) y a la posición del proyectista frente al plano general de la obra, en el tablero de dibujo. Esos son los dos puntos de vista, uno en la realidad y otro en la representación, que acceden a una aprehensión del territorio lo suficientemente amplia como para reconocer el carácter figurativo de la imagen.

Por lo tanto, es atinado pensar que la idea tiene que haber surgido en el tablero de dibujo de los proyectistas. Es demasiado sofisticada y está demasiado ligada a una forma de expresión técnica para ser una propuesta de la política.

Con respecto a la intencionalidad de los proyectistas, caben dos posibilidades. La primera, que haya sido un gesto de obsecuencia que partió de una estructura técnica (la Dirección de Arquitectura del MOP) y que bien puede alinearse con otra cantidad de gestos del ministro Pistarini, -como la proyectación de escuelas y conjuntos de viviendas para la FEP y la idea de denominar “Evita” a la “ciudad” en construcción-, por congraciarse -infructuosamente- con Eva Perón. El “sospechoso” Pistarini habría así fingido un acto -simbólico- de contrición, dedicando a la Señora su obra amada Ezeiza; poniendo el emprendimiento, por así decirlo, bajo su advocación.

Esto ocurría en 1948, es decir en momentos en que la irritación de los militares frente a la injerencia de Eva Perón entraba en un *crescendo* que encontraría su desenlace -desfavorable para ellos- a principios de 1949, cuando se atrevieron a hacerle un planteo a Perón. Como era un momento de tensión, tal vez Eva Perón haya decidido ignorar un gesto que no deseaba agradecer a quien por un lado la halagaba y por otro intentaba defenestrarla. Tal vez Pistarini se haya arrepentido de su gesto en la mitad del proceso y prefería luego mantenerlo en un plano distante: si nadie llamaba la atención sobre la imagen en el plano, ella era lo suficientemente rebuscada y estilizada como para pasar desapercibida. Son dos explicaciones posibles para el silencio de los textos.

La segunda posibilidad es que se haya iniciado como una broma. Una cuestión no del todo infrecuente en los proyectos. era menos infrecuente aún en el contexto del estado peronista.⁸⁹

Las diferentes formas de ver e interpretar la arquitectura según la colocación, características y referencias del observador podrían constituir una clave para pensar la operación del perfil en Ciudad Evita: un proyectista aburrido, un ministro obsecuente e inseguro de su posición y una destinataria recelosa, interpretando, cada cual a su modo, el mensaje elíptico de las formas arquitectónicas. Los protagonistas del triángulo no se entendían; sospechaban de las intenciones de los otros tanto como del valor del resultado formal. El resultado de estos cruces de miradas torvas bien pudo ser el silencio.

Estas son sólo hipótesis de explicación, que es necesario plantearse ante un dato muy fuerte proporcionado por una fuente gráfica. Si, en cambio, el dato no es tomado como cuestión a explicar, sino como síntoma, su significado permite albergar menos dudas. Mas allá de la intencionalidad de proyectistas y gestores, indica un contexto donde todas estas suposiciones eran verosímiles, ya que era difícil prever los límites de la obsecuencia y los caminos que podía adoptar el culto a la personalidad. Si se acepta que es arriesgado suponer que la política haya alentado el tipo de representaciones como las de Ciudad Evita, es al menos imprescindible constatar que las admitía. Y este es un dato central para evaluar las relaciones entre técnica y política en el período.

La arquitectura rústica: la quietud enfrenta al movimiento.

Los programas sociales de Ezeiza se desarrollaban en un lenguaje arquitectónico rústico: el “estilo californiano”, que, como se ha observado en el capítulo anterior, había contado con amplios desarrollos en la década del 30. Allí se observaron dos líneas de desarrollo: la del gusto de los sectores medios, en la vivienda extraurbana (que a fines de la década del 30 comenzaba a incorporarse a la ciudad, como una preferencia extendida), y su empleo por parte del Estado, como sinónimo de una arquitectura adecuada al

⁸⁹ El arq. Coire, que trabajaba junto a un excelente equipo de arquitectos modernistas para la Dirección de la Vivienda de la MCBA, recuerda que frecuentemente la repartición recibía pedidos de proyectos de obras menores que se encontraban fuera de su órbita de acción, que obedecían a circunstancias muy particulares y a las cuales no podían negarse. Los técnicos detestaban estas obras “de favor” y las resolvían con humor: así proyectaban variantes de agua y fuego para la fuente de la “Plaza de la Soberanía”, (un pedido del Secretario municipal Borda), o ridiculizaban el gusto rústico de la FEP en las chalecitos para guardaparques de la Avda. General Paz, (solicitadas por Eva Perón). Pero la broma terminaba en el momento de la creación, porque los destinatarios aceptaban encantados las obras, como una correcta interpretación de sus requerimientos; la ironía llegaba muy lejos. (Los proyectistas especulaban con esta ambigüedad de los mensajes en arquitectura, porque lo que querían era conservar sus puestos, y no realizar agudas críticas públicas al régimen.

interior, capaz de consolidar una imagen aplicable a la totalidad del país, e influida por el clima cultural nacionalista del momento.

En la arquitectura del MOP operaba esta segunda hipótesis, pero, sin dejar de recoger ecos de la primera, que, como se observará en el capítulo siguiente, sería recogida sobre todo por la FEP. La DNA del MOP pensaba sus prototipos de vivienda como respuesta a una realidad nacional, antes que a situaciones particulares.

Corno ya ha sido observado, el californiano era un estilo referido, sobre todo, a la arquitectura doméstica, las casas californianas eran consideradas *casas modernas*, ya que en general empleaban plantas compactas e incorporaban modernos elementos de confort. No había en ellas nostalgias de campo, sino intentos de modernización, del campo, que utilizaban lo que consideraban imágenes adecuadas al escenario. Viviendas modernas pero no modernistas: las imágenes referían a materiales y formas de construcción tradicionales. No es correcto tampoco hablar, en referencia al californiano, de Pomas arquitectónicas “tradicionales”, ya que a fines de los años 20 eran tan nuevas como las modernistas o las Art Decó. La vinculación que sus cultores realizaban con el colonial no tuvo más efecto que darle cierto arraigo local, pero nunca ocultó el carácter innovador de esta arquitectura. Puede plantearse, en cambio, que se trataba de imágenes convencionales: formas estabilizadas, con ciertos significados claros.

Aunque en cuanto a distribución y confort, esta arquitectura participe del hálito modernizador que impulsaba la operación de Ezeiza, sus características estéticas muestran una oposición tanto a la modernidad atenuada de la aeroestación como a la estética de la esbeltez de las formas viales. A diferencia de los puentes de la autopista, posados elegantemente sobre el territorio, los conjuntos de vivienda se aferran a él. Su estética es una estética de la masividad y de la tectonicidad, basada en el apoyo, en el peso; no hablan de la velocidad ni del aire, sino de la tierra.

En un espacio dominado por el movimiento, los conjuntos constituían oasis de quietud. En el contexto de una operación territorial realizada bajo el influjo de la técnica, este dato es significativo.

Para encontrar un sentido a esta operación, pueden observarse varios elementos. Por un lado, el peso de una forma de pensar la vivienda, que es muestra como una concepción más resistente a los cambios, justamente porque ha sido sustraída de la influencia de la técnica (el elemento de transformación veloz) en la conformación de su

imagen. Esta última apuntaba a otro tipo de valores, ligados al núcleo de la relación del hombre con la tierra. Por ejemplo, en todas estas casas se preveía la existencia de huertas. Además de ser una costumbre popular cuya extensión es difícil medir, es un lugar común de muchos conjuntos de viviendas individuales de la década del 30 (el Sargento Cabral, por ejemplo), inicialmente propuesto a partir de la crisis económica del 30, como un elemento que apoyaba el sostenimiento familiar en tiempos de dificultades económicas. Pero mantener la propuesta a fines de la década del 40, en un paisaje de carreteras y aviones es una operación distinta. Más que del peso de una concepción ya establecida, como condicionador pasivo, habría que pensar en la reafirmación consciente, activa de tal concepción. Hay una cultura de reafirmación de la casa como hogar, como centro de la familia y de reconciliación con los valores profundos de la nacionalidad, que era reivindicada por el peronismo.

Elección de una imagen para el habitar y los valores a él asignados, entonces. Pero también una imagen de la técnica; ya que se deben contemplar los sentidos que se descubren si se enfrenta el problema de la técnica y de la velocidad que gula la operación y el carácter terreno y estático que gobierna la arquitectura de los servicios sociales. Esta articulación indica la particular imagen de modernidad que se intentaba construir: una modernidad atenuada, donde la técnica no implicara constricciones a la vida humana.

Ezeiza condensaba utopías del momento: la de un país moderno, de aviones y autopistas, la de la felicidad en el ámbito privado, en los “espacios de ilusión” de los conjuntos de vivienda, y la fiesta popular de los ámbitos del ocio. Y como se planteaba anteriormente, la forma en que estas utopías se articulaban también era un dato significativo en cuanto a los “sueños” del peronismo planteados por el MOP y por la FEP: Ezeiza, como operación de conjunto, hace referencia a una modernización donde el avance técnico y productivo se compensara con los servicios sociales. Estas eran ideas muy fuertes dentro del peronismo, que la arquitectura materializaba. Así, Perón se refería a la técnica en los términos siguiente:

“ (...) Nosotros no somos un gobierno técnico, somos un gobierno humano. Generalmente la tecnificación termina con el humanismo y tecnificar es deshumanizar. (...) Empleamos la técnica pero la ponemos al servicio de la felicidad del hombre y de la grandeza de la Patria”.⁹⁰

⁹⁰ “Ponemos la técnica al servicio del hombre, dijo el General Perón”, *El Líder*, 26 de diciembre de 1953, p.1.

Esta idea de “humanización” de la técnica era un correlato de la “economía social” propuesta por el peronismo cuyo objetivo último era el “bienestar social” y que implicaba la “humanización” del capital. Perón ponía en relación ambas ideas, por ejemplo, en su discurso de inauguración del dique El Nihuil:

“Hoy se inaugura un dique destinado a domar las fuerzas de la naturaleza, que sueltas, son un peligro y, encauzadas por el hombre constituyen un instrumento de bienaventuranza. Dentro de ese dique están las fuerzas que transforman en prados los desiertos y están las potencias energéticas que multiplicarán en cocas útiles los productos de la tierra. Pero, esos campos y esas energías no servirán para esclavizar al hombre y empedernecerle, porque junto con ese dique y con todas las obras materiales que habrán de seguirle se perfeccionarán también las formas legales de la protección humana que, a la manera de otro dique, servirá para regular la ambición de los fuertes, de esos que librados a su propio impulso son arrastradores y despiadados como las aguas del torrente, pero que limitados por la ley pueden convertirse en elementos armoniosos para la vida y para el progreso”.⁹¹

Pistarini, en sus obras, operaba entonces, sobre dos frentes que se controlaban mutuamente: la técnica, como elemento modernizador, y la convención, para crear un freno “humanista” a la primera. El aeropuerto y la vivienda, dos extremos a mantener en equilibrio, para conducir, en palabras de Perón, del “peligro” a la “bienaventuranza”.

Es posible pensar que los ribetes de espectacularidad con que la prensa partidaria reportaba los avances de la construcción de esta operación no se debía sólo a sus habituales técnicas de exaltación de la obra de gobierno, sino también a la capacidad de sugestión de esta obra en cuanto condensación de aspiraciones colectivas a las que el peronismo apelaba.

⁹¹ “Perón inauguró el dique El Nihuil”, *El Líder*, 12 de enero de 1948, pp. 1, 3 y 5, p.3.