SEMINARIO DE CRITICA – AÑO 2018

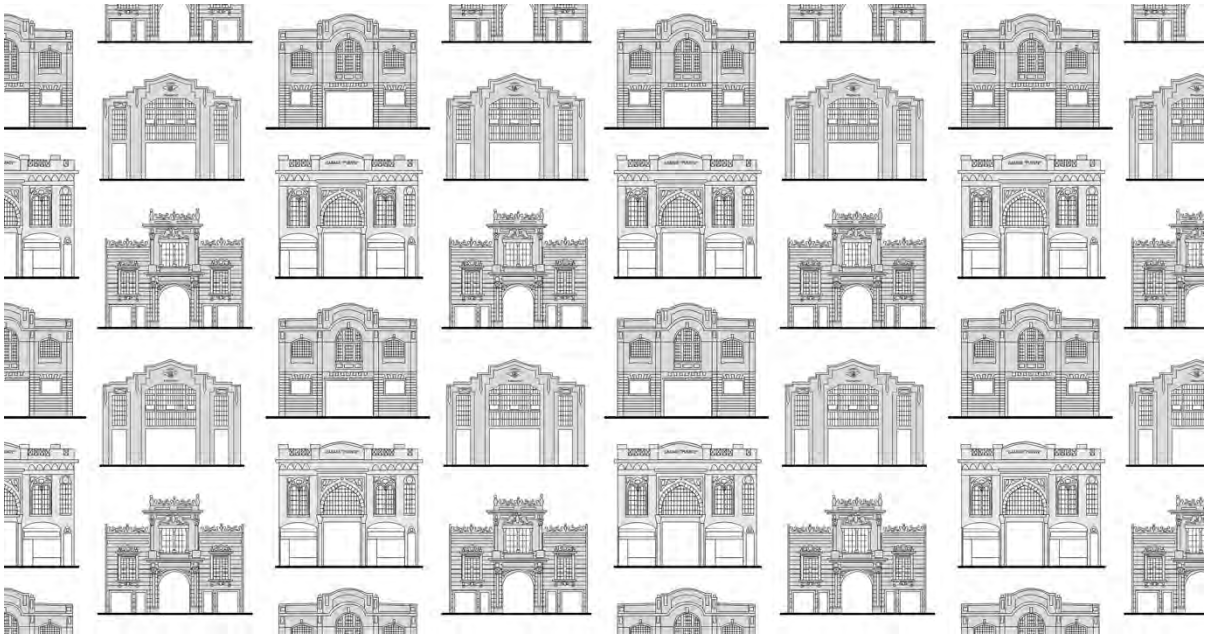
N°220

"Espacios para la inmovilidad. La incidencia del automóvil en la arquitectura comercial de la ciudad de Buenos Aires entre 1887 y 1930"

Autor: Arq. Andrés Muñoz.

Comentaristas:
Mgr. Lic. Luis Dominguez Roca (FFyL) y
Dra. Arq. Graciela Favelukes (IAA / UBA)

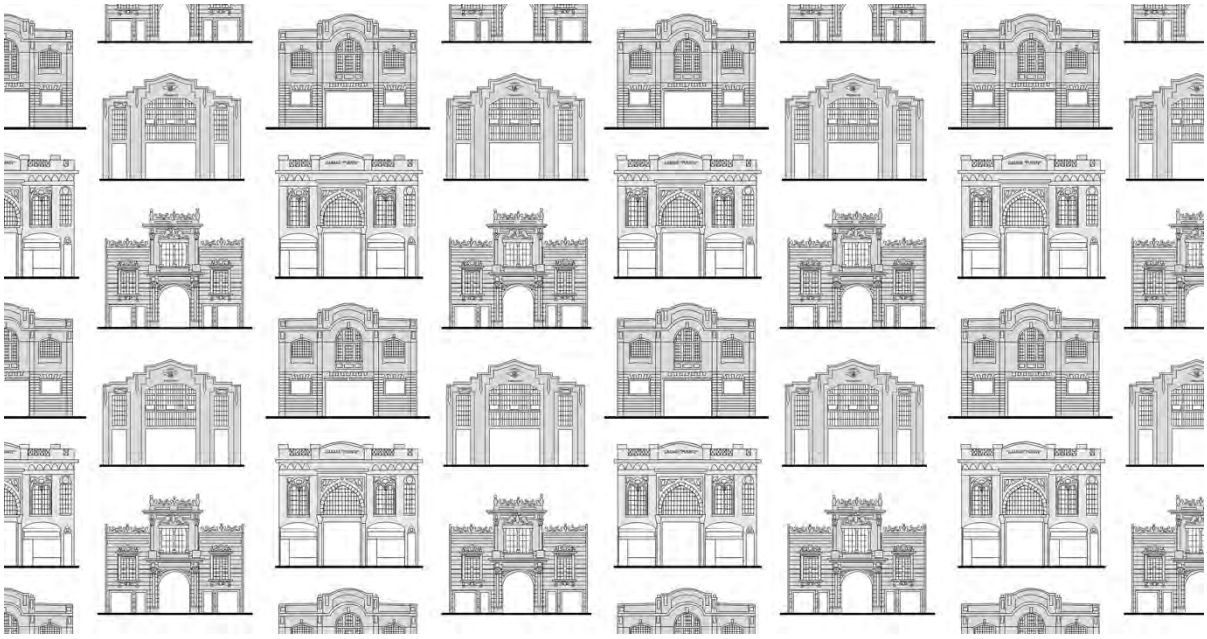
Viernes 4 de mayo de 2018 - 12:30 hs



Espacios para la inmovilidad. La incidencia del automóvil en la arquitectura comercial de la ciudad de Buenos Aires entre 1887 y 1930.

RESUMEN

Al pensar en el automóvil se lo presume siempre en movimiento pero poco se repara en que pasa la mayor parte del tiempo quieto. Esta inmovilidad trae aparejada la necesidad de guardado y protección, cuestión que fue resuelta o bien encontrando la manera en la que el auto cupiera en edificios ya existentes -como en las cocheras o en las mismas viviendas- o bien introduciendo nuevas tipologías para tal fin, como distintos tipos de estacionamientos y garajes. La incidencia que ha tenido el automóvil es evidente pero aún no ha sido abordado particularmente por la historiografía ni se ha establecido en qué medida y en qué términos ese impacto es relevante en el contexto de la arquitectura local. Para ello es necesario identificar, categorizar, reinterpretar y analizar los efectos producidos por la inserción del automóvil en las tipologías comerciales y en el habitar de la ciudad de Buenos Aires, intención del presente trabajo. Se han identificado una serie de variables que incluyen la estructura, la forma, la función y la relación obra / entorno, cuyo análisis permite comenzar a dar cuenta, por primera vez desde la disciplina arquitectónica, de la referida incidencia. Así como no se puede imaginar un siglo veinte sin automóviles es difícil también pensar las calles, hoy atestadas de vehículos, sin coches estacionados que dificultan la circulación y que constituyen una evidencia más de la actualidad de esta problemática.



Espacios para la inmovilidad. La incidencia del automóvil en la arquitectura comercial de la ciudad de Buenos Aires entre 1887 y 1930.

INTRODUCCION

Según la Estadística Mundial de Automóviles, Argentina tuvo durante la década de 1920 la mayor cantidad de automotores en Latinoamérica, llegando a ser el cuarto país del mundo. Reparar en las aún inexploradas consecuencias que impuso el arribo y masificación del automóvil en el habitar y su materialización sirve para cuantificarlas, ponerlas en contexto y visibilizarlas, generando así una reflexión acerca del modo en el que la arquitectura destinó y destina cuantiosos metros cuadrados al estacionamiento, en detrimento de otras espacialidades más colectivas. Tema soslayado por la historia de la arquitectura pero no por el planeamiento del transporte, el cual reconoce en el aumento de la superficie que ocupa el automóvil un problema significativo a resolver, pues el tiempo promedio que el auto pasa detenido en el área metropolitana es de veintidós horas por día[1]. Quizás llegue el día en el que estacionar ya no sea un conflicto y a partir del estudio y análisis del catálogo de casos se puedan proponer estrategias de refuncionalización -en tanto edificios patrimoniales- dentro de un todavía lejano sistema post automóvil. Mientras tanto, es oportuno construir una hasta ahora inédita narración sobre la temática propuesta que de cuenta de su evolución y complejidad. Esto implica, por ejemplo, estudiar desde los primeros garajes, que contaban con surtidores, hasta la estación de servicio como edificio autónomo y apuntar a la inserción del automóvil particular un panorama general que incluye otros vehículos de mayor capacidad.

[1]Cálculo de elaboración propia sobre la base de la Encuesta de Movilidad Domiciliaria del año 2009, realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación.

A los fines de este trabajo el recorte espacial se circunscribe únicamente a los límites del territorio de la ciudad de Buenos Aires, lo cual no significa que la misma situación no se replique en las otras ciudades del interior del país, sino que se tomará como caso testigo de lo que sucede en todo el territorio nacional[2].

PUNTO DE PARTIDA: UNA HISTORIA POCO ABORDADA

El automóvil es un gran ausente de la bibliografía arquitectónica hasta la fecha revisada. En el Diccionario de Arquitectura en la Argentina de LIERNUR y ALIATA (2004) no se encuentran las voces, "automóvil", "cochera", "estacionamiento" ni "garaje". En cambio sí están "Automóvil Club Argentino" (ACA) y "Yacimientos Petrolíferos Fiscales" (YPF), hecho que coincide con las aristas más abordadas por la historiografía local. No es un dato menor que GORELIK (2004) en la voz "ACA" refiera directamente a la entrada "Vilar, Antonio" ya que demuestra la manera en que se viene estudiando esta temática, es decir, en relación con grandes figuras como Vilar y a la producción del Movimiento Moderno, hecho presente también en la voz "YPF" y en otros trabajos de mismo autor (1987). Se observa en los trabajos de BALLENT (2005; 2003; 2000; 1999) una entrada más territorial al destacar el rol del ACA en la construcción de una red nacional de estaciones de servicio y la influencia del weekend en la difusión de una forma de vida que consumarían los Country Clubs, imposibles de ser concebidos sin el automóvil. Por su parte, PIGLIA (2014) refuerza el estudio sobre el ACA e incluye al Touring Club Argentino (TCA) poniendo el foco en las relaciones que estas Instituciones mantenían con el Estado.

El especialista uruguayo GIUCCI (2007) observa que la historia cultural del automóvil en América Latina es todavía un capítulo mal estudiado. GARCÍA HERAS (1985) y CASAL TATLOCK (1996) desarrollan algunas cuestiones sobre los primeros tiempos del automotor en Argentina, donde los espacios de venta y exposición fueron escenario central, tema, nuevamente, no abordado. Al definir los estilos arquitectónicos es común que no se incluya a los garajes como caso de estudio, a excepción de RAMOS (1986) que al caracterizar el Art Decó local dice que "este estilo funcionaba como cajas simbólicas contenedoras del típico chiche nuevo" sin ampliar el comentario.

En cuanto a bibliografía técnica y urbanística, DE RUS MENDOZA et al. (2003), y DENNIS y URRY (2011), acusan al automóvil de afectar al medio ambiente y generar deseconomías, observando la mayoría de sus externalidades como negativas. HERCE (2009) reconoce que se operó en el siglo XX pensando que el automotor podría resolver los problemas de movilidad urbana, paradigma que ha demostrado ya su fracaso, como lo había enunciado MUMFORD en 1963.

Con respecto a la historiografía tradicional, se observa un tratamiento tomado desde la lógica del movimiento. En BENEVOLO (1974), por ejemplo, se incluyen referencias a la carretera, al ferrocarril, a la "curva del automóvil" al describir a la villa Saboye, pero no se hace referencia al estacionamiento. Lo mismo se repite en DE FUSCO(1997), donde se

[2] Tómese como otro caso de estudio el desarrollado en: Muñoz, Andres (2017a). La Plata: la última ciudad argentina planificada antes del automóvil. AREA (23), pp. 79-89.

refiere el gusto de Le Corbusier por el automóvil, ocasión que se aprovecha para incluir imágenes que lo ilustren acompañando sus obras.

DIEZ (1996) es referente para el estudio de las tipologías residenciales de Buenos Aires. Sin embargo, es un factor común en este y otros trabajos como el que compila BORTHAGARAY (2009) y el de LIERNUR (2001), que al caracterizar históricamente las viviendas, los autores mencionan al pasar que el programa incluye entrada vehicular, pero no se desarrolla. Mucho menos se hace mención a los usos derivados que constituyen tipologías independientes. Estas enunciaciones se observan en parte en la bibliografía extranjera en los trabajos de FUENTES BARGUES (2014) y MARTÍNEZ VERÓN (2015) para España y MCDONALD (2007) para Estados Unidos.

EL AUTOMOVIL: CONFLICTIVO DESDE SU APARICION

El primer automóvil llega a nuestro país, en el año 1887[3] dando inicio así a la necesidad concreta de dar refugio a lo que entonces se entendía como automóvil, "eran más bien carruajes, manejados desde un pescante, con timón en vez de riendas y motor en lugar de caballos"[4]. Si bien hasta principios del siglo XX el número de autos que circulaban por las calles de la ciudad de Buenos Aires era muy reducido, esos 60 autos que ya estaban en 1903 empezaron a tomar las calles (ver Tabla 1). El fenómeno hasta este momento es casi exclusivamente urbano debido a la escasa infraestructura vial disponible ya que será recién en la década de 1930 que el Estado construirá una red de caminos a nivel nacional[5].

Desde su inclusión se reconocen una serie de conflictos que van desde la competencia por tomar las calles, ganada a los carruajes, hasta la congestión del tránsito y trágicos accidentes. Alcanzando probablemente un número cercano a 50, la circulación de los automóviles que se sumaban a los carruajes ya eran motivo de Ordenanzas municipales en el año 1889[6], es decir, solamente dos años después de la misma llegada del primer auto.

El mayor uso del auto particular para realizar viajes es la principal causa de la congestión vehicular. Para la ciudad de Buenos Aires hay una serie de indicios que marcan el reconocimiento efectivo de esta problemática. El decreto del Gobierno Provisional del 7 de abril de 1931, es el primer documento en el que la Intendencia reconoce la condición

[3] En 1887 Dalmiro Varela Castex importó un triciclo De Dion Bouton que eventualmente llegó a ostentar la patente Nº1 de Buenos Aires y por tal motivo se lo considera el primer automóvil de la ciudad.

[4] Véase Balmaceda, D. (2009). Historias inesperadas de la historia Argentina. Buenos Aires: Sudamérica. PP. 124.

[5] Para más detalles del desarrollo de la infraestructura, ver Ballent, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani". Tercera serie, nº 27 (primer semestre).

[6] Para más desarrollo de este tema ver: Muñoz, G. Andrés (2016) Regulación de los espacios para la inmovilidad. Antecedentes en el camino a la generación de una legislación para los garajes en la Ciudad de Buenos Aires entre 1887 y 1910 en XXX Jornadas de Investigación y XII Encuentro Regional si+. Configuraciones, Acciones y Relatos, FADU - UBA.

caótica del tránsito de servicios colectivos de pasajeros, indicando la necesidad de construir subtes “como única solución al problema del tráfico”. En 1933, el Ingeniero Pascual Palazzo[7], en su libro “El tráfico en Buenos Aires. Red de vías a bajo nivel. Solución a problemas urbanos” dedica la primera parte de su libro a “El problema del tráfico urbano”, discutiendo los accidentes, los ruidos, y la lentitud y dificultades del tráfico. En 1936 los hermanos Ferrari publicaron un libro denominado “Coordinación o destrucción. El problema del transporte urbano de pasajeros en la ciudad Buenos Aires” donde marcan distintos indicios de esta problemática. Entre ellos se habla de “la tragedia del tránsito”.
En su libro “El alto costo del estacionamiento gratuito” el Profesor Donald C. Shoup indica, “Los requisitos mínimos de estacionamiento actúan como una droga de fertilidad para los autos” favoreciendo así al sostenido aumento del parque automotor con políticas que además hacen extensiva a toda la comunidad el costo de dicha disposición.

A diferencia de otros sistemas de transporte masivos como los buses, trenes, aviones y barcos, el automóvil particular requiere durante la mayor parte del día grandes extensiones de superficie de estacionamiento. Las externalidades económicas sobre el medio ambiente y la asignación de recursos naturales, principalmente el suelo urbano, producto del uso del automotor han demostrado ser negativas. Tampoco es menor el costo que implica la construcción de espacios de estacionamiento, privados y comerciales, y la infraestructura asociada a ellos.

Tabla 1

AÑO	CANTIDAD DE AUTOMOVILES EN ARGENTINA	CANTIDAD DE AUTOMOVILES EN BUENOS AIRES
1887	1	**1**
1900	9	s/d
1901	129	s/d
1903	s/d	**60**
1910	4800	s/d
1913	s/d	**6211**
1914	15965	s/d
1925	160632	s/d
1926	201015	25000

Fuente: Elaboración propia en base a la Estadística Mundial de Automóviles y fuentes varias.

ESPACIOS PARA LA INMOVILIDAD

[7] Pascual Santiago Palazzo (Río Cuarto, 27 de noviembre de 1890 - Buenos Aires, 11 de marzo de 1980) fue un ingeniero argentino, especialista en vías de comunicación. Se desempeñó en cargos públicos, entre otros fue Director Nacional de Vialidad y Secretario de Obras Públicas de la Nación. Como jefe de la División de Accesos a Grandes Ciudades de Vialidad Nacional proyectó y supervisó la construcción de la Avenida General Paz. Fue profesor titular de Vías de Comunicación en la Facultad de Ingeniería y de la Cátedra de Planeamiento y Urbanismo de la Facultad de Ingeniería. Formó parte del directorio de YPF entre 1943 y 1946. Publicó varios libros que plasmaron su pensamiento. Desde el año 1981, la autopista de Acceso Norte de la ciudad de Buenos Aires lleva el nombre oficial de "Autopista Pascual Palazzo" en su honor.

El presente trabajo no tiene por objetivo reflexionar acerca del movimiento del vehículo en sí ni de las vías de circulación que utiliza, sino de los espacios terminales, o sea aquellos que son receptores del estado de reposo del automóvil. Son objeto de estudio todos los espacios que dan cuenta de las nuevas relaciones sociales y simbólicas que impone este estado. Son pertinentes aquellos que, designados como "espacios para la inmovilidad", resuelven también la necesidad de guardado y protección del automóvil a saber, estacionamientos al aire libre, bajo techo, en varios pisos y subterráneos, garajes comerciales en sus diferentes hibridaciones con otros usos, las tipologías residenciales que incluyen garajes y, ampliando el repertorio, los lugares no creados para tal fin pero que, en la práctica terminan siendo apropiaciones culturales y las variables de estos espacios. A su vez, aparecen otros espacios asociados como los del "autocine" y los "auto Mac".

El incremento de la cantidad del automóviles ha tenido consecuencias visibles en la arquitectura más allá de los problemas de tránsito y circulación que pueda generar. Toda esa red de "nuevos requerimientos espaciales" implica la entrada a escena de una nueva arquitectura -de la cual la presencia de los garajes en las viviendas es sólo un síntoma- que se materializa en pos de integrar a uno de los símbolos de la modernidad por antonomasia, el automóvil. Así se hacen necesarios, talleres mecánicos, estaciones de servicio, concesionarias y depósitos que son necesarios para su funcionamiento, mantenimiento y/o distribución.

LAS INCIDENCIAS

Las incidencias encontradas, dan comienzo con las formas de adaptación y modificación en la arquitectura comercial y residencial de los espacios preexistentes destinados al auto quieto. Se reconocen también en los distintos tipos de edificios generados ex novo las diversas estrategias con las que se responde a la nueva necesidad. El estudio diacrónicode las transformaciones arquitectónicas detectadas y de las nuevas edificaciones permite descubrir asociaciones y estrategias en común entreellas.

Dentro de la introducción de nuevas tipologías aparecen como principaleslos distintos tipos de estacionamientos bajo techo y en varios pisos, comúnmente denominados "Garajes comerciales"[8]. Este será el tema principal a desarrollar a continuación.

INCIDENCIAS EN LA ARQUITECTURA COMERCIAL: LOS GARAJES

Acerca de la estructura

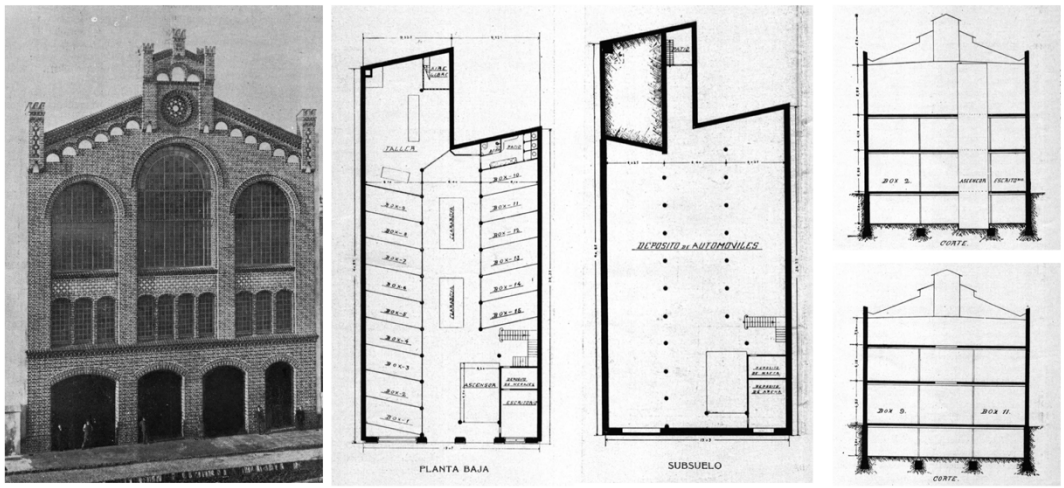
Ya desde el primer edificio -hasta la fecha fichado[9]- diseñado con destino "garaje comercial" está presente el mismo tipo de resolución estructural (ver Figura 1). Una superficie de

[8] Cabe destacar que el relevamiento se hará sobre lo que Fernando Diez en su libro, "Buenos Aires y algunas constantes en la transformaciones urbanas" llama "la realidad concreta e inmediata" al poder acceder a los archivos de planimetrías que corresponden a la esfera de la propiedad privada.

[9] Hasta la fecha, el caso de "garaje comercial" más antiguo encontrado es el Garaje Centenario, de Altgelt, C. construido en 1910.

grandes luces con una estructura metálica heredera de la tradición industrial. No hay un proceso de formación de esta tipología registrado, podrá haber adaptaciones de la resolución original y leves variantes, pero la estructura se mantiene constante tanto en materiales como técnicas constructivas. Esto hace presumir que la resolución fue importada y no desarrollada localmente. La normativa presente en el Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires pasa de no tener ninguna dirigida al garaje a tener una muy específica y exhaustiva que coincide con el resultado estructural[10].

Figura 1

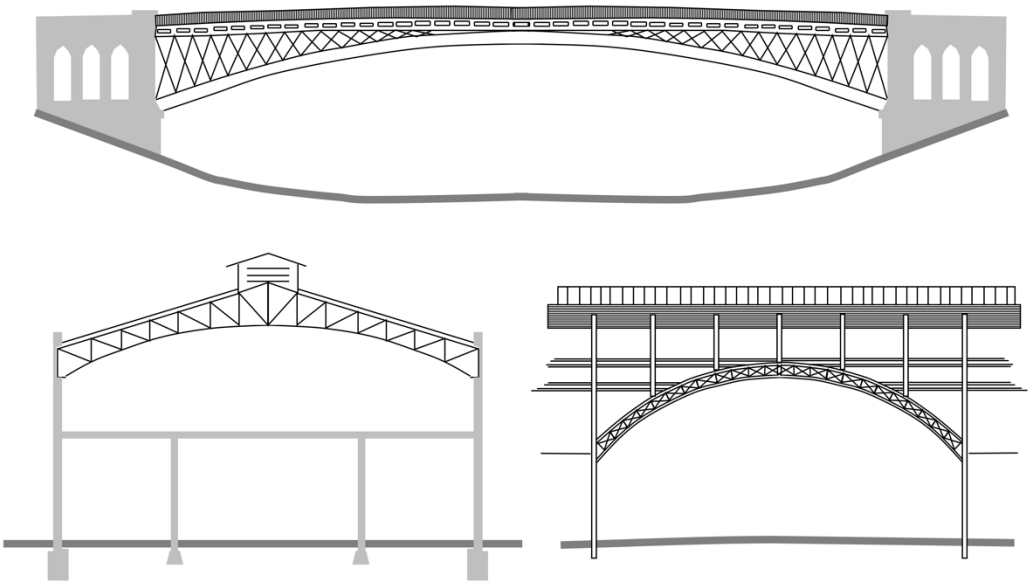


Garaje Centenario, Posadas 317, Arq. Altgelt, 1910 (demolido). Fuente: Revista Arquitectura año VI número 66 noviembre y diciembre de 1910.

Se reconoce una continuidad de la tipología estructural que inicia con los primeros edificios producto de la revolución industrial. Pevsner (1958) indica “Es difícil determinar cuando (…) a los diseñadores comenzó a gustarles el aspecto de las estructuras de hierro. Nos inclinamos a decir que en los puentes de hierro…” y desde allí se registra una adaptación a este nuevo material hasta la definitiva familiarización. Los puentes inician una línea de sucesión dela cual el garaje es un heredero (ver Figura 2). Waisman (2013) justamente toma como ejemplo a la introducción del hierro para caracterizar a la “tipología estructural”: “…la historia de los pabellones para exposicionesinternacionales en el siglo XIX es, al mismo tiempo, la historia de la búsqueda de una técnica adecuada para la construcción de grandes espacios cubiertos con estructuras de hierro…”, como el caso del garaje comercial.

Figura 2

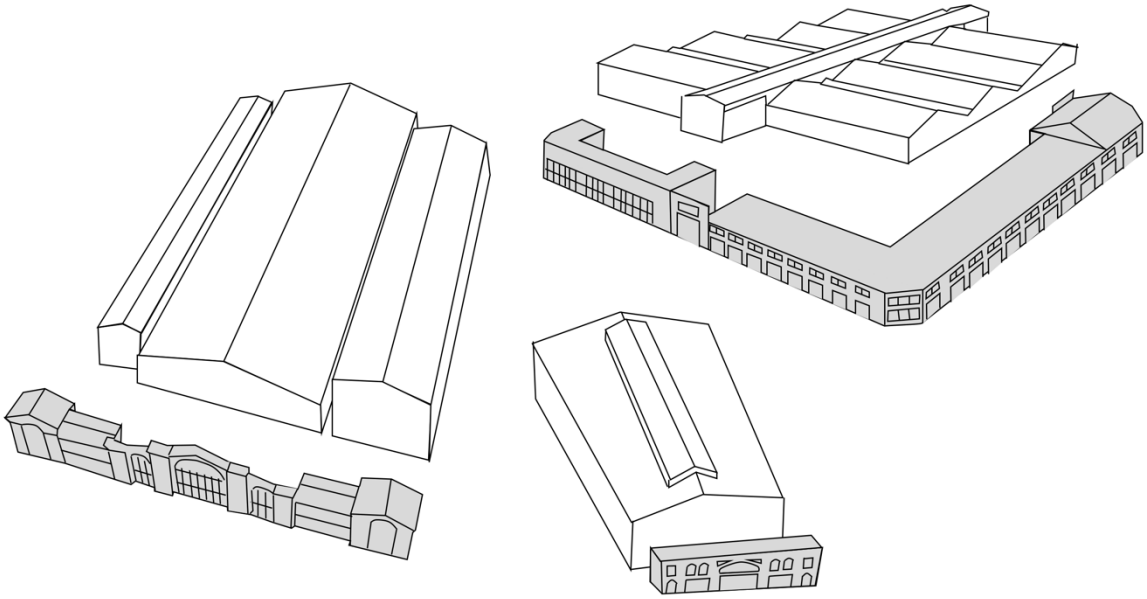
[10] Para más desarrollo de este tema ver: Muñoz, G. Andrés (2016) Regulación de los espacios para la inmovilidad. Antecedentes en el camino a la generación de una legislación para los garajes en la Ciudad de Buenos Aires entre 1887 y 1910 en XXX Jornadas de Investigación y XII Encuentro Regional si+. Configuraciones, Acciones y Relatos, FADU - UBA.



Corte de un puente metálico y de dos garajes en sentido transversal. Fuente: Elaboración propia.

Lo que en definitiva posibilita es cubrir grandes luces con una estructura metálica. En una primera etapa ésta no se hace evidente desde la fachada, sino que más bien queda oculta por una materialidad pesada, articulada con un lenguaje académico o antiacadémico, que apela a un repertorio de formas compositivas tradicionales. Esta cáscara será producto del estilo arquitectónico predominante en la época. La misma estrategia se observa en los Mercados y en las Estaciones de tren (ver Figura 3). Ambas tipologías son anteriores, lo que haría pensar que se pudo haber recurrido al estudio de estas estructuras ya existentes y una vez detectado sus estrategias arquitectónicas, aplicado al nuevo uso. En el caso de las estaciones de tren, además se observa que comparten el ser edificios consagrados al transporte. La misma Waisman (2013) menciona que “aquella tipología funcional era considerada en ese momento como no-artística o no-arquitectónica”, con lo que sería lógico pensar que requeriría de una expresión en fachada que fuera tradicional, que siguiera los lineamientos de la mayoría de la arquitectura del entorno en el que se insertaba y que la ocultase.

Figura 3



Cascara de estación de tren, mercado y garaje. Fuente: Elaboración propia.

Es evidente que con la inserción del hierro se da una ruptura en la serie de tipologías estructurales que pierde masa y se hace esqueleto, que se hace liviana frente a lo pesado. En palabras de Emmerich (1968) este gran salto implica "…descubrir que lo necesario era sólo el agujero, no la masa".

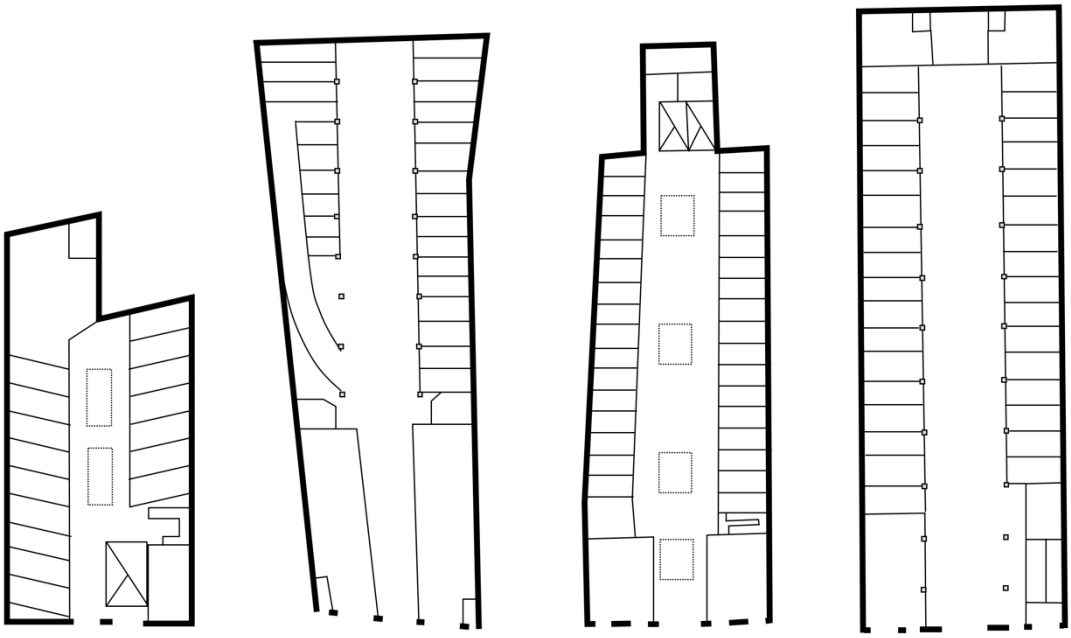
Se podría hablar entonces de una serie de edificios "industriales", "funcionales", "que requieren grandes espacios cubiertos", donde existe una repetición de aquellos modelos ya constituidos o "en funcionamiento" con adaptaciones al uso específico. Estas adaptaciones si bien cambian el modelo original, no realizan modificaciones sustanciales desde el punto de vista de la estrategia de "ocultamiento". En cambio sí se modifica desde el punto de vista espacial, al perderse la lectura de dobles o triples alturas y pasar a tener una sucesión de plateas comunicadas por rampas o ascensores. Se hace evidente que se han tomado algunas características de los tipos existentes asimilables como punto de partida para la innovación: la estrategia proyectual resultante en una "cáscara" es la misma pero como requiere de mayor superficie para coches aparecen las losas intermedias. Y, como es necesario que el auto pueda llegar a esas otras losas, aparecen las rampas de conexión o los ascensores. Esto no es una evolución, sino más bien una ruptura que, gracias a otro uso, genera una línea de desarrollo paralelo que toma entidad propia y crea al garaje comercial como nueva tipología.

El estudio de los casos donde se dan redundantemente las mismas soluciones, demuestra una cierta "esquematización" y "esterilidad" que, según Waisman (2013), acechan a los grandes hallazgos técnicos. Ella denuncia como causa de esto la responsabilidad de la tipología estructural como elemento de la estabilidad del edificio, lo que la hace "objeto de reglamentaciones y disposiciones legales las que, (…) tienden a normalizar y por tanto a producir el estancamiento de su diseño". Ya se ha mencionado cual era la reglamentación y como esta ejemplifica un arquetipo repetido enésima cantidad de veces[11]. Las diferencias

[11] Ibíd.

fundamentales tienen que ver con el sistema circulatorio (rampa o ascensor), la presencia o no de más partes del programa y por supuesto, la forma del terreno en sí. Esto produce una serie de adaptaciones morfológicas pero que no cambian en esencia el arquetipo: ingreso, estacionamientos a los costados de una calle central y sistema circulatorio (ver Figura 4).

Figura 4



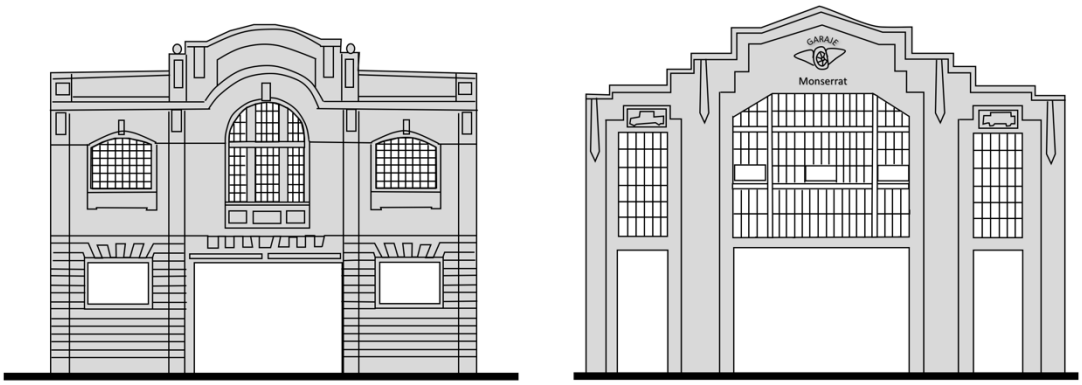
Variantes formales en planta del garaje. Fuente: Elaboración propia.

Existe una clara relación entre la forma y la estructura. El movimiento moderno y la incorporación de otros materiales como el hormigón harán, por ejemplo, que la forma se modifique ajustándose aún más a los requerimientos funcionales desde el punto de vista del aprovechamiento del espacio.

Acerca de las formas

Desde la semiótica, Umberto Eco y otros han desarrollado también la problemática de la comunicación. Como se desarrollé en el punto anterior, el garaje incorpora nuevos materiales y técnicas producto de la revolución industrial. Esto, sumado al hecho de que se trata de una estructura que en sí es revolucionaria (o sea, una nueva tipología) hace que sea necesario “recurrir en alguna medida a elementos ya conocidos para poder ser comprendida”. Esa medida es la cáscara exterior o fachada del garaje que conserva los elementos característicos del lenguaje formal del momento, en este caso ecléctico o anti-academicista (ver Figura 5). Esto permite a la sociedad asimilar la introducción de una nueva tipología, inexistente en el repertorio del escenario urbano, al encontrar en el empleo del lenguaje la continuidad necesaria para no extrañarse del nuevo edificio.

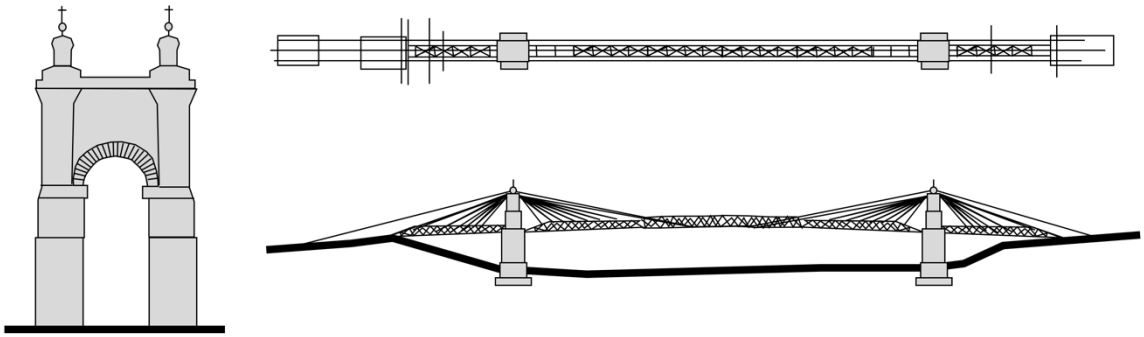
Figura 5



Fachada de leguaje academicista y anti-academicista. Fuente: Elaboración propia.

Ante la pregunta de Waisman (2013) de las implicancias de aquellas decisiones, “¿Se desea proclamar el cambio, o bien disimularlo?” parece que se estaría más cerca de la segunda estrategia. Se nota una constante intención de “tapar”, “ocultar”, “disimular” la estructura de hierro, como una negación del nuevo elemento estructural que queda detrás. Lo mismo sucede con los primeros puentes metálicos que desde su acceso ocultan la estructura metálica que está por detrás con las torres de material (ver Figura 6), con las estaciones de tren y con las primeras inclusiones de la arquitectura industrial en los edificios. Baste el caso de la Biblioteca de Santa Genoveva en París, donde la estructura interior de hierro es imposible de ser adivinada desde el exterior.

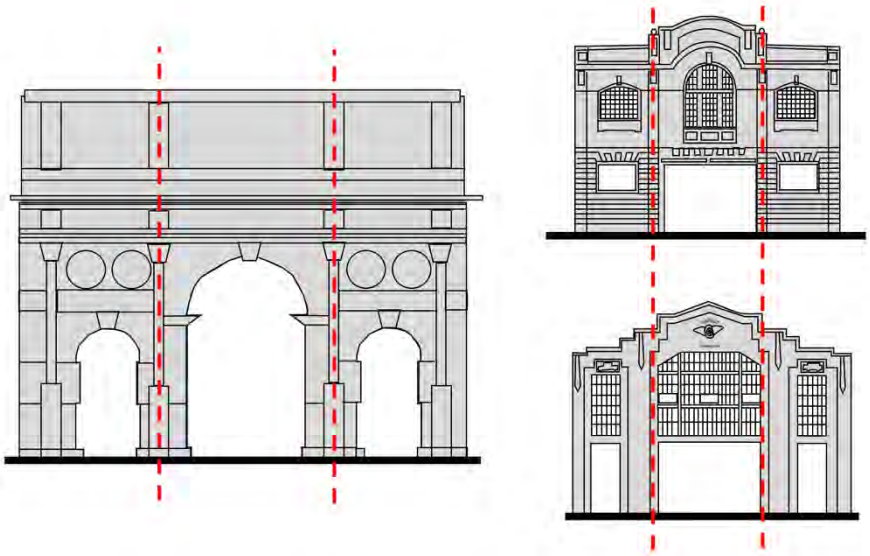
Figura 6



“Ocultamiento” del hierro en los puentes. Fuente: Elaboración propia.

Todo esto indicaría que al inédito uso “garaje comercial” se lo quiere hacer aceptable mediante la recurrencia a valores tradicionales. La novedad funcional y tecnológica se reviste, se envuelve de “rasgos clasicizantes”. Este puede así engañar a la gente que pasa por fuera. Si bien se nota que se trata de dos niveles y aparecen grandes ventanales, la composición de arco de triunfo que generalmente divide la fachada en tres franjas verticales no se condice directamente con el gran espacio único y estático que se encuentra por detrás (ver Figura 7). En términos de Waisman (2013), “el significado aparente, de acuerdo al tratamiento formal recibido, difieren el uno del otro”. Se hace necesario recurrir a una articulación de fachada muy difundida como la de “arco de triunfo” para hacer comprensible la cualidad arquitectónica del edificio. Que además tenía como objetivo inicialusuarios con una buena posición económica que debía percibir este espacio como seguro para dejar su auto. Una fachada liviana no hubiera dado la misma sensación.

Figura 7



Composición de fachada a partir del arco de triunfo. Fuente: Elaboración propia.

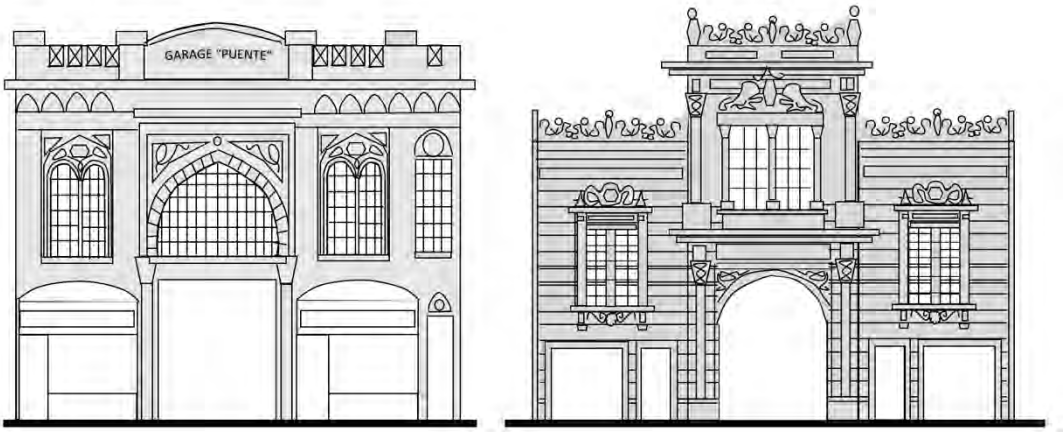
El empleo del esquema tripartito (basamento-desarrollo-remate) y del mismo arco del triunfo en fachada podría leerse, en términos de Waisman como una “afirmación de la dignidad y aún la nobleza de la función”. Como si la actividad netamente comercial que sucede adentro se revistiera para ocultar su carácter capitalista transformando su imagen a algo más noble. Como si el lugar de guardado del automóvil debiera pertenecer a la nobleza, a la aristocracia, a esos primeros potenciados que podían acceder al coche. Ese ennoblecimiento del hierro está presente incluso en la aplicación de detalles ornamentales, de los órdenes clásicos en columnas y elementos estructurales de hierro[12]. Tal como lo define Waisman (2013), “El nuevo tipo edilicio, que perdería “status” por estar construido en hierro, procura recuperarlo al adquirir las connotaciones de “palacio”, “nobleza”, “tradición” por vía de la tipología formal”, como sucede en este caso. Puesto así en perspectiva, el camino desde la sacralidad del templo griego o la conmemoración de una victoria romana hasta la fachada de un garaje comercial pareciera que va en picada. El elemento que representa es de mucho menor valor pero así todo se permite hacer uso de esa referencia universal por la sociedad compartida. Sin embargo el hecho de que estas referencias -en tanto lenguaje- vayan cambiando marcan una vocación eclecticista en la misma manera en que la tipología hace uso de las mismas. Hay garajes desde neogóticos[13] hasta neocoloniales[14] y no por eso quieren connotar alguna ideología religiosa o de otro tipo (ver Figura 8). Desde ese punto de vista, el garaje realiza un abuso consiente o inconsciente de significados formales que a priori no parecen tener más sentido que el de “seguir la moda”. Luego, como es de esperar caerán en el lenguaje propio del movimiento moderno.

[12] John Ruskin en “Las siete lámparas de arquitectura” menciona “la verdadera arquitectura no admite el hierro como material de construcción”. Dando luego una serie de argumentos como éste en contra del uso del hierro en la arquitectura, que encara la posición de los detractores de dicho material.

[13] Como el que está ubicado en la Av. Rivadavia 3744/50/52, denominado Garaje "Puente", edificio de Ercole Pasina (ver Figura 8).

[14] Como el que está ubicado en la calle Talcahuano 1064 de la ciudad de Buenos Aires (ver Figura 8).

Figura 8



Garaje neogótico y neocolonial. Fuente: Elaboración propia.

El carácter "novedoso" de esta tipología, que, en palabras de Waisman (2013) podríamos decir que "es desconocida para sus destinatarios y por tanto debe ser explicitada de algún modo" al hacer uso de una envolvente muraria de corte ecléctico no usa signos enteramente nuevos. Así permite que el "mensaje" sea legible, apoyándose en lo que Eco (1968) denominó "elementos de códigos precedentes". En cualquier caso, esto no es más que un "verdadero anacronismo", donde las antiguas formas están adheridas como parásitos a las nuevas funciones y estructuras que propone esta tipología.

La tipología de garaje, junto con otras, es ejemplo de la mezcla entre el "progreso" y lo "conservador" de la arquitectura. Una especie de nostalgia por el pasado que atraviesa el romanticismo y llega hasta el neoclásico y revive en los eclecticismos. Es de esperar que el estilo dominante de la época en la ciudad de Buenos Aires sea en el que se materializan las interfaces entre interior y exterior de los garajes comerciales y que, por su desarrollo histórico, coincide con los mencionados. Además la altura con la que se construyen corresponde con la altura predominante de la arquitectura de la ciudad, que era de entre dos y tres pisos. Esto le daba a la tipología una correcta inserción en el entorno desde el punto de vista urbanístico. O sea que desentonaba ni por su altura ni por el estilo de la construcción.

Estas exigencias se ven reflejadas en el Reglamento General de Construcciones de 1910[15], donde los exteriores deben cumplir lo dispuesto para la generalidad de la arquitectura nueva de la ciudad[16]. Esto implica, por ejemplo, determinadas características de la fachada como cuestiones de estilo o imposibilidad de utilizar el color blanco, ya presentes en el Reglamento General de Construcciones de 1887[17]. O sea que la presencia de una fachada

[15] En este Reglamento es donde por primera vez aparecerán normadas las características que tienen que tener los Garajes Comerciales de la Ciudad de Buenos Aires.

[16] Art. 432. Además del presente reglamento, que se fijará en cada establecimiento, en paraje visible, quedarán sujetos los garajes al cumplimento de las ordenanzas y reglamentos comunes.

[17] Art. 51. El estilo arquitectónico y decoración de las fachadas, es completamente arbitrario en cuanto no se ponga al decoro público.
Art. 66. Queda prohibido blanquear o pintar de blanco el frente de los edificios, debiendo ser siempre de color.

era obligatoria. Posteriormente esto se irá modificando hasta la casi desmaterialización total de la misma, lo cual se verá en los garajes ulteriores al período abordado.

Espacialmente se podría definir como un gran contenedor vacío, de forma no significativa, pero que permite estructurar la sucesión de actos necesarios para cumplimentar con la función total[18]. Así aparecerán locales contenidos como la cabina de control y pago, depósitos y otras funciones -que se desarrollarán a continuación-, todas relacionadas y/o estrictamente necesarias. La repetición de este tipo de espacios, genera una tipología formal con un esquema más o menos estático durante el período abordado.

Acerca de la función

En este caso se refiere a la función que debe cumplir la arquitectura para atender a los requerimientos que la sociedad le presenta. Como la define Linton (1942), "la función de cualquier elemento de cultura podría definirse como su contribución para la satisfacción de una necesidad o necesidades determinadas". En la tipología en estudio, es evidente que la necesidad de un espacio de guardado del coche fue generada producto de la ausencia de ese espacio en el ámbito de las viviendas privadas ya existentes. La popularización del automóvil requirió de estos espacios para poder encontrar el refugio necesario del preciado bien.

Es decir que tiene un uso práctico "guardado del auto" en el cual es muy eficiente, pero también un uso social que tenía que ver con los primeros garajes donde se daban múltiples funciones, relacionadas no sólo con el automóvil sino con el mundo masculino en sí. En una nota de la época de la revista "Caras y Caretas" aparecen descriptas las actividades posibles en un garaje ubicado en Chacabuco y Méjico: "Se vistió la carpintería, la sección de tallistas, la herrería, tapicería, pintura, guarniciones. Nada falta allí; ni siquiera peluquería, para poner buenos mozos a "chaffeurs" y cocheros, ni sastrería para presentarlos elegantes." Esta enumeración y en especial la peluquería y sastrería hablan de un espacio para la masculinidad en concordancia con una clase alta que podría ir allí a hacer uso de las instalaciones y los servicios que proveía[19].

Al momento de definir las características espaciales y arquitectónicas -en el Reglamento General de Construcciones de 1910- se observan óptimas condiciones de iluminación y ventilación naturales que dan cuenta de una buena espacialidad interior. Esto permite la generación de aquél espacio de encuentro que describe la Revista Caras y Caretas. Esas buenas condiciones se logran fundamentalmente a través de la resolución arquitectónica

---

[18] Es significativo que a pesar de ser un "contenedor" generalmente no han podido cambiar su uso a otro diferente. Más bien se han demolido antes que refuncionalizado, quizás lo valioso es la superficie del terreno. Sí es común el cambio de uso en las viviendas particulares donde pasa a ser un cuarto más susceptible a cambiar de uso vacío del objeto "auto".

[19] El artículo hace referencia a la "Compañía Nacional de Carruajes y Automóviles", cuya casa matriz estaba ubicada en Bartolomé Mitre 1140. Además de esta, la Compañía tenía dos sucursales, una en Alsina y Catamarca y la otra en Esmeralda 925.

del ingreso de luz por intermedio de una lucarna en el techo, acompañada por perforaciones de las losas para que llegue la iluminación natural hasta la planta baja.

En general se complementa al espacio para guardado y protección del automóvil con otras funciones, como queda plasmado el Reglamento General de Construcción de 1910, que permite la proliferación de varios usos en el interior de los Garajes, como secciones de mecánica, herrería y "ajustaje", convivencia o no de sectores de carga de las baterías de coches eléctricos y expendio de nafta, locales de exposición y venta de automóviles, además de viviendas.

Si bien hay una función principal clara, el espacio se comporta como uno multifunción, donde las relaciones espaciales y de distancia entre los otros usos están determinados por la normativa. Su capacidad multifuncional lo convierte en un contenedor pero no a la manera que se entiende ahora, como un espacio neutro y genérico, sino uno que es específico para los usos relacionados con el automóvil a la vez que los oculta y los mantiene alejados de la vía pública, por considerarlos quizás como usos complementarios que la "degradan". Hay entonces una asociación lógica de los elementos constitutivos de la tipología que podría influir luego para impedir el reciclaje de la tipología. La totalidad del espacio no puede asumir indiferenciadamente muchas posibilidades de interacción.

Como reconoce Waisman (2013), se puede hablar de "continuidad de la serie", al notar como la tipología garaje se apoya en otras anteriores con las que guarda algunas semejanzas. Logrando en esta tipología una síntesis que sólo fue posible gracias al grado de aceptación de la población de aquellas tipologías antecedentes. Hoy no se divide al "hombre" y la "máquina" y es posible que el garaje haya sido uno de los primeros ensayos donde esta unificación fue posible. En las estaciones de tren, la circulación de los artefactos mecánicos se da en un sector que se constituye en un nuevo tipo formal y estructural y la de las personas en otro lugar que recure a antiguas tipologías y lenguajes. Según Waisman (2013), se toma el tepidarium de las Termas, como un lugar donde se alberga mucha cantidad de gente con diferentes funciones. Evidentemente, en el caso del garaje, este espacio abovedado intermedio desaparece y se reduce sólo a una lámina de fachada como articulador entre el espacio exterior e interior que conserva el significado de "atravesar el umbral" para entrar en terreno de las máquinas. La presencia de esta placa, tiene que ver con lo enunciando anteriormente además de, en palabras de la autora, "connotar un modo de vida no real, que se considera socialmente más encumbrado que el verdadero".

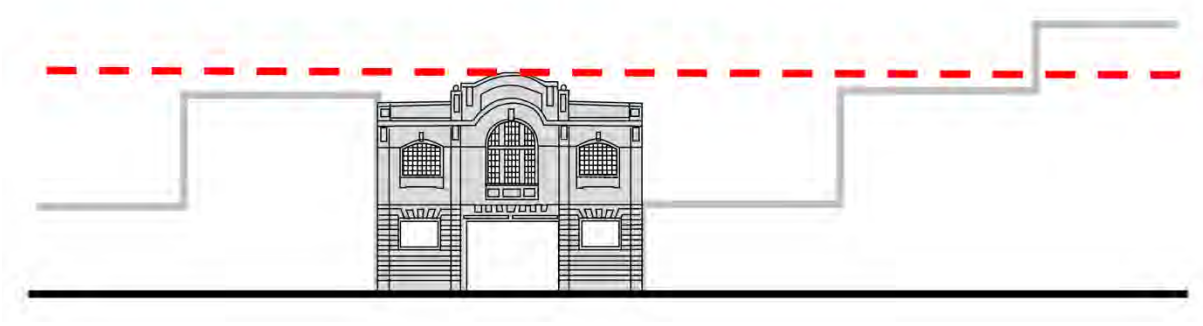
Acerca de la relación obra / entorno

Marina Waisman afirma "…la obra de arquitectura (…) es inseparable de su entorno…". Fue concebida para ser ubicada en un lote con determinadas características en una zona con esa necesidad. La mayor parte de los garajes se comenzaron a instalar en los barrios centrales, indicando allí una mayor necesidad de guardado del coche y no en otras zonas más periféricas, donde decrece[20]. Además la buena inserción urbanística de esta pieza

[20] Para ver más sobre esto: Muñoz, Andrés y Meiss, Andrés. (2017) "Sujetos móviles, espacios inmóviles. Variables para cuantificar el estado de reposo del automóvil en la ciudad de Buenos Aires". (XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia, Mar del Plata.

arquitectónica en determinado contexto la hace pertenecer aún más al mismo. Se establece allí una continuidad de materialidad, texturas, lenguajes y alturas que la anclan al mismo lugar donde se decidió construir y le permiten a la calle, al espacio público, conformar un todo armónico. La continuidad se da en forma, color, escala, proporciones e a veces incluso en el ritmo mismo de los vanos (ver Figura 9).

Figura 9



El garaje en su entorno. Fuente: Elaboración propia.

La fachada, por la tipología estructural que esconde, queda separada de la misma y adquiere una función casi propagandística de señalar la presencia de un garaje. El rótulo con el nombre del garaje acompañado de la palabra "Garaje" constituyen por sí mismos elementos de propaganda[21].

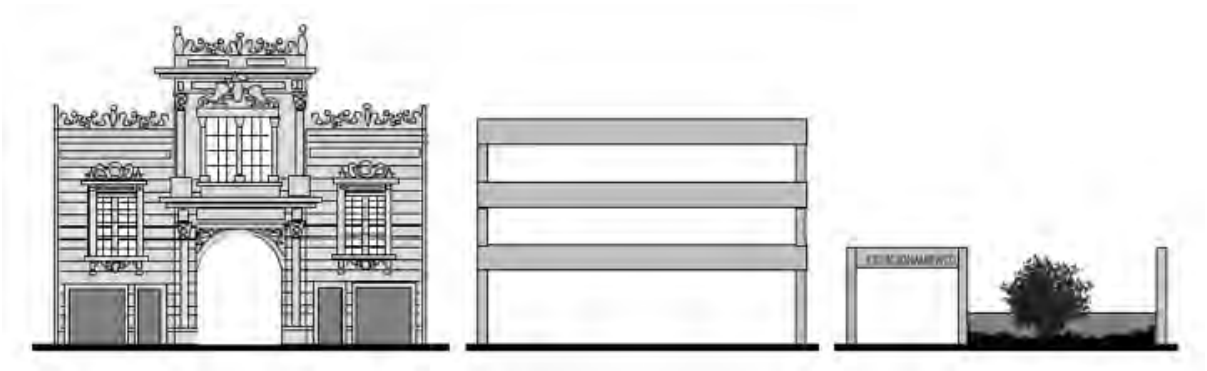
El mismo Reglamento General de Construcciones de 1910 establecía ciertas cuestiones revisadas anteriormente que instan a la generación de esta imagen. Es de notar que no hay retiro de frente en ninguno de los casos analizados, sino que están a línea oficial, lo que contribuye a su buena inserción. Tal vez debido a la razón económica que está por detrás de esta condición.

Quizás, la definición más adecuada para entender la ubicación entre medianeras que denuncia su condición netamente urbana, es la que da Roberto Fernández (1999) de contextualismo. Lo define "como aquel que propone lugares deducidos de lugares". O sea que es producto de un entorno el cual lo define y permite su caracterización la cual, en términos de fachada, puede pensarse como producto de ese entorno homogéneo en el cual se inserta. Esto es producto de lo que denomina la "topofilia -como amor al topos o lugar- que se puede concebir un tipo de arquitectura deducida del contexto urbano preexistente y al cual se dirige casi como con la voluntad de proveer una prótesis de la anatomía faltante." En estas metáforas que utiliza, queda claro como somete la voluntad arquitectónica del edificio al entorno.

Lamentablemente para el espacio público y el paisaje urbano se ha perdido esa condición de fachada contundente que separa el "espacio de las máquinas" del "espacio de los hombres", permitiendo a través de elementos normativos una desmaterialización absoluta de la fachada de los garajes, reduciendo su pantalla a la mínima expresión (ver Figura 10).

[21] Se ha desarrollado más sobre esta cuestión en Muñoz, Andrés. (2017b) "El garaje, ¿una tipología posmoderna desde su nacimiento?". (Paper de Maestría inédito), MAHCADU, FADU-UBA.

Figura 10



El garaje en el tiempo. Fuente: Elaboración propia.

A MODO DE CIERRE

El primer automóvil llega a nuestro país, en el año 1887[22] dando inicio así a la necesidad concreta de guarecer el auto. El reconocimiento del espacio para estacionamiento como una componente obligatoria del programa edilicio recién se alcanzará con la modificación, en el año 1969, del Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires[23], que hace obligatoria la construcción de garajes en los nuevos edificios de propiedad horizontal. Aún hoy -y hasta la sanción del nuevo Código, actualmente en estudio- el Código de Planeamiento Urbano de la Ciudad de Buenos Aires indica un mínimo de cocheras de acuerdo al tipo de uso a desarrollarse en una parcela, desconociendo el grave perjuicio urbano que esto genera.

Si para el año 1913 ya había en Buenos Aires 6200 automóviles el exponencial crecimiento del parque automotor ha de haber sido determinante para la inclusión del Garaje por primera vez en el Reglamento General de Construcciones de tan sólo tres años antes, es decir de 1910[24]. La normativa que regulase los espacios de guardado de los automotores era necesaria no sólo para definir sus características arquitectónicas sino particularmente para el manejo de hidrocarburos y sus protección contra incendio.

Desde la introducción del automóvil en la ciudad de Buenos Aires en 1887 hasta la sanción del Reglamento de 1910 han transcurrido 23 años sin normativa específica que regule los

[22] En 1887 Dalmiro Varela Castex importó un triciclo De Dion Bouton que eventualmente llegó a ostentar la patente Nº1 de la ciudad de Buenos Aires.

[23] Véase BALLENT (2004: pp. 115-119).

[24] Para más desarrollo de este tema ver: Muñoz, G. Andrés (2016) Regulación de los espacios para la inmovilidad. Antecedentes en el camino a la generación de una legislación para los garajes en la Ciudad de Buenos Aires entre 1887 y 1910 en XXX Jornadas de Investigación y XII Encuentro Regional si+. Configuraciones, Acciones y Relatos, FADU - UBA.

aspectos necesarios de la construcción de los espacios destinados a contener y servir a los automotores. Esto podría reivindicar la noción de que la legislación termina consagrando usos y costumbres, siendo prueba de esto que solo se legisló posteriormente a la introducción del automóvil. Sin embargo, queda pendiente, la pregunta de si el modelo que propone el Reglamento de 1910, reconoce ensayos previos en nuestra ciudad o importa la resolución arquitectónica de afuera y una vez consagrado, si el modelo propuesto resulta arquetípico para la construcción de los garajes posteriores al mencionado Reglamento.

Las características arquitectónicas de los garajes enunciadas en el Reglamento de 1910 indican unas cualidades espaciales que distan mucho de la imagen constituida hoy día y difundida de los estacionamientos, sobre todo de aquellos subterráneos y masivos, lo que indica que no se prefiguraba el boom automovilístico que se iba a dar años después y que conlleva al posterior detrimento de las cualidades de los espacios que ocupa el auto quieto.

La articulación de las funciones en el espacio no surge exclusivamente de un punto de partida funcional ni de un punto de partida formal sino de ambos a la vez. Ni la tipología funcional determina a la forma, ni esta a la funcional. Es necesario observar ambas a la vez para generar una tipología tan consistente y especializada, dirigida a un uso tan concreto, con medidas tan específicas como el ancho necesario para que circule y el espacio que ocupa en estado de reposo. Esto la haría ser una tipología con unidad y coherencia. Sería interesante contrastar esta tipología con las que aparecieron en el resto del mundo dedicadas a lo mismo. ¿Será esta una tipología universal? En España, cuanto menos, se observa en la bibliografía relevada, la misma propuesta para la solución arquitectónica de esta necesidad social.

Cabe preguntarse entonces, acerca del rol del arquitecto, si la totalidad del programa ya está prefijado, la cuestión a definir es cuáles si entran y cuales no, dependiendo del cliente y sus necesidades. El mayor empeño parece concentrarse en la resolución de fachada.

El mensaje que da la tipología garaje parece ser claro. Es, en términos de Eco (1968) “autosignificante, informa al mismo tiempo no sólo las funciones que promueve y denota sino el modo en el que ha decidido promoverlas y denotarlas”. Las antiguas formas están adheridas como parásitos a las nuevas funciones y estructuras que propone esta tipología, ocultándola. La contextualización de la tipología con otras asimilables, permite detectar estrategias en común a la vez que pone en valor sus singularidades.

Queda pendiente para instancias posteriores, otras incidencias detectadas, rastreando y ofreciendo a la reflexión situaciones que se convierten en variables y que son de diversa escala. Estas van desde la ocupación de las calles a las parcelas privadas, desde los tiempos a los usos que se emplazan en las parcelas.

Dentro de la incidencia en la arquitectura residencial, se encuentran desde los pabellones independientes en los Palacios residenciales a las tipologías residenciales hotel, petit hotel, casa vestíbulo, casa cajón, chalet y como caso paradigmático la inclusión del garaje en la casa de medio patio o “chorizo”, en todas las cuales se verifica la inclusión del garaje como un ambiente más. Otra incidencia a tener en cuenta es a nivel urbano, como efecto concreto sobre la ciudad de Buenos Aires y que comprende variables como el tiempo de

circulación en las ciudades, el impacto en los usos relacionados con el automóvil en detrimento de otros, el espacio que ocupan estos usos y su distribución territorial.

El automóvil, como nuevo habitante de la ciudad, conquistó un protagonismo espacial de proporciones insospechadas y no suficientemente asumidasni por la sociedadni por la arquitectura.Salvo unas pocas excepciones, continúa siendo un terreno que carece de una reflexión y de una historización propia de la disciplina. Esta usurpación del espacio público y del espacio privado, dedicado a un uso prácticamente residual -complementario pero no provechoso- es un problema desapercibido desde su propio origen. Difícilmente se pueda fechar el reconocimiento del auto inmóvil como una problemática en una instancia temprana y que haga foco en las consecuencias arquitectónicas y sociales. En tanto esta temática continúe, como hasta ahora, siendo tan escasamente abordada,poco se podrá aportar para que esta situación cambie o tan siquiera se concientice.

BIBLIOGRAFIA

- Anónimo(1936). *Coordinación o destrucción. El problema del transporte urbano de pasajeros en la ciudad Buenos Aires*. Buenos Aires: Ferrari Hnos. Impresiones.
- Ballent, Anahí (2005). "Kilómetro cero: la construcción del universosimbólico del camino en la Argentina de los añostreinta".*Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani"*. Terceraserie, nº 27 (primer semestre). Buenos Aires.

  ------(2004).Voz "Propiedad Horizontal (edificio de)". En *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades.* Buenos Aires: Artes Gráficas Rioplantenses S. A.

  ------(2003). "Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitecturapromovidapor el estado, 1935-1945". En *Jornadas "Perspectivashistóricassobre el estadoargentino"*. Universidad Nacional de Quilmes. Buenos Aires.

  ------ (2000). "La `cruzadapor la obracaminera´. Estado política y sociedad en la obrapública de los añostrienta".*Jornadas del Programa de Historia de lasrelaciones entre Estado, Economía y Sociedad en Argentina*. Universidad Nacional de Quilmes. Bernal.

  ------ (1999). *La casa para todos, grandeza y miseria de la vivienda masiva.* En Historia de la vida privada en la Argentina. Tomo 3. La Argentina entre multitudes y soledades. De los años treinta a la actualidad. Buenos Aires: Taurus. pp. 18 y ss.
- Balmaceda, D. (2009). *Historias inesperadas de la historia Argentina.* Buenos Aires: Sudamérica.
- Benévolo, Leonardo (1974). *Historia de la arquitecturamoderna.* Barcelona: Gustavo Gili. [traducción al castellano de MariucciaGalfetti y Juan Díaz de Atauri de la 4ª ediciónitaliana]
- Borthagaray Juan Manuel (compilador) (2009). *Habitar Buenos Aires. Las manzanas, los lotes y las casas.* Buenos Aires: Sociedad Central Arquitectos y ConsejoProfesionalArquitectura y Urbanismo.
- CasalTatlock, Alvaro (1996). *El automóvil en América del Sur. Orígenes, Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay.*Montevideo: Ediciones de la Banda Oriental.

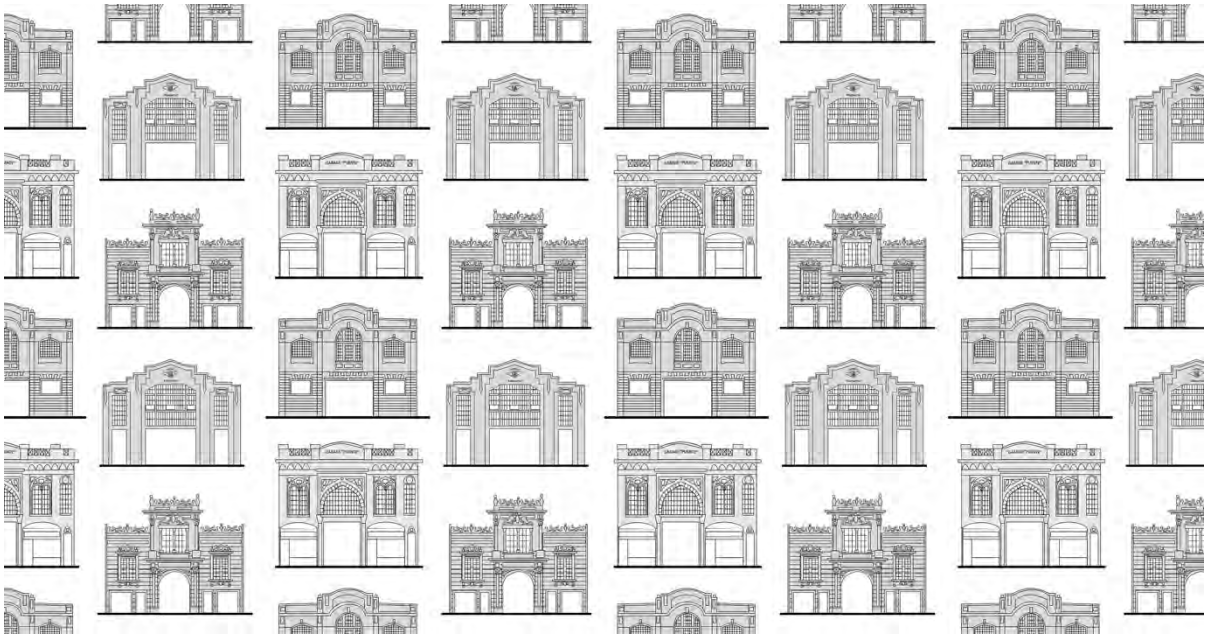
- Dennis, Kingsley; Urry, John (2011). *Un mundo sin coches.* Barcelona: EdicionesPeninsula. [traducción al castellano de Yolanda Fontal Rueda de la 1ª edición 2009]
- De Fusco, Renato (1997). *Historia de la arquitecturacontemporánea*. Madrid: Celeste Ediciones.
- De Rus Mendoza, Ginés; Campos, Javier; Nombela, Gustavo. (2003). *Economía del transporte.* Barcelona: Antoni Bosch editor.
- Diez, Fernando (1996). *Buenos Aires y algunasconstantes en lastransformacionesurbanas.* Buenos Aires: Fundación Editorial de Belgrano.
- Doberti Roberto (2011). *Habitar.* Buenos Aires: NobuKo.

  ------ (1993). *Lineamientos para unaTeoría del Habitar*. Morón: CAPBA.
- Eco, Umberto (1968). *La estructura ausente: introducción a la semiótica*. Barcelona: Editorial Lumen.
- Emmerich, D. G. (1968). "Les estructures". En revista *Architecture d´Aujourd´hui* Nº 141.
- Fernández, Roberto (1999). *El proyecto final.* Montevideo: Farq. - Editorial Dos Puntos.
- Fuentes Bargues, José Luis (2014). "La arquitectura de los primerosgarajes de Valencia". En *RevistaScripta Nova, Revistaelectrónica de Geografía y CienciasSociales*. Universidad de Barcelona.
- GarcíaHeras, Raúl (1985). *Automotoresnorteamericanos, caminos y modernizaciónurbana en la Argentina, 1918-1939.*Buenos Aires: Libros de Hispanoamérica.
- Giucci, Guillermo (2007). *La vida cultural del automóvil. Rutas de la modernidadcinética.* Buenos Aires. Editorial: PrometeoLibros.
- Gorelik, Adrián (2004). Voz "ACA" e "YPF". En *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades.* Buenos Aires: Artes Gráficas Rioplantenses S. A.

  ------ (1987). "La arquitectura de YPF: 1934-1943. Notas para unainterpretación de lasrelaciones entre estado, modernidad e identidad en la arquitecturaargentina de los añostreinta". En *Anales del Instituto de Arte Americano e InvestigacionesEstéticas "Mario J. Buschiazzo"* nº 25, pp. 97-106. Buenos Aires.
- Herce, Manuel (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad.* Barcelona: Reverté.
- Iglesia, Rafael (2010). *Habitar, diseñar.* Buenos Aires: NobuKo.
- Liernur, Jorge Francisco (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad.* Buenos Aires: FondoNacional de lasArtes.

  ------;Aliata, Fernando (2004). *Diccionario de Arquitectura en la Argentina. Estilos, obras, biografías, instituciones, ciudades.* Buenos Aires: Artes Gráficas Rioplantenses S. A.
- Linton, Ralph (1942). *Estudio del hombre.* México: Fondo de Cultura Económica. [Traducción de Daniel F. Rubín de la Borbolla].
- MacDonald Shannon Sanders (2007). *The Parking Garage: Design and Evolution of a Modern Urban Form*. Washington: Urban Land Institute.
- Mumford, Lewis (1966). *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires: Emecé. [traducción al castellano de Mary Williams de la 1ª edición 1963]

- Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires (1910). *Reglamento General de Construcciones.* Buenos Aires: G. Kart.
- Muñoz, Andres(2016). "Regulación de los espacios para la inmovilidad. Antecedentes en el camino a la generación de una legislación para los garajes en la Ciudad de Buenos Aires entre 1887 y 1910". En *XXX Jornadas de Investigación y XII Encuentro Regional si+. Configuraciones, Acciones y Relatos*. FADU - UBA.
  ------(2017a). "La Plata: la última ciudad argentina planificada antes del automóvil'. En *Revista AREA* nº 23, pp. 79-89. Buenos Aires.
  ------ (2017b) "El garaje, ¿una tipología posmoderna desde su nacimiento?". (Paper de Maestría inédito), MAHCADU, FADU-UBA.
  ------; Meiss, Andrés (2017) "Sujetos móviles, espacios inmóviles. Variables para cuantificar el estado de reposo del automóvil en la ciudad de Buenos Aires". En *XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia.*Mar del Plata.
- Palazzo, Pascual (1923).*El tráfico en Buenos Aires. Red de vías a bajo nivel. Solución de problemas urbanos.* Buenos Aires: Talleres gráficos A. Baiocco & Cía.
- Pevsner, Nikolaus (1958). *Pioneros del diseño moderno. De William Morris a Walter Gropius.* Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Piglia, Melina (2014). *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el estado*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- Ramos, Jorge (1986). "El sistema del Art Decó: centro y periferia". En *Summarios nº 105, Art Decó, allí y aquí*. Buenos Aires: Ediciones Summa S.A. Pp 3 y ss.
- Ruskin, John (1849). *Las siete lámparas de arquitectura.* Valencia: F. Sempere y Cía. [Traducción de Carmen de Burgos].
- Shoup, Donald C. (2011). *The High Cost of Free Parking.* Chicago, IL, USA: American Planning Association Planners Press.
- Waisman, Marina (1985). "La tipología como elemento de análisis histórico". En *Summarios nº 86 y 87*. Buenos Aires: Ediciones Summa S.A.
  ------ (2013). *La estructurahistórica del entorno*. Córdoba: Editorial de la Universidad Católica de Córdoba. [1ª edición 1972]



Espacios para la inmovilidad. La incidencia del automóvil en la arquitectura comercial de la ciudad de Buenos Aires entre 1887 y 1930.

CV

Andrés Muñoz. Arquitecto (UBA). Maestrando en Historia y Crítica de la Arquitectura, Diseño y del Urbanismo (FADU-UBA). Especialización en Docencia para Arquitectura, Diseño y Urbanismo en curso. Becario 2016-18 del Programa de Jóvenes Docentes Investigadores, FADU-UBA. Director del proyecto de investigación “Sujetos móviles, espacios inmóviles. Una tipología urbana destinada al automóvil” PIA HyC-32-IAA. Jefe de Trabajos Prácticos de las materias “Historia del Arte” y “Arquitectura y Urbanismo” de la carrera de Corredor de Comercio y Martillero Público de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Lomas de Zamora. Docente de “Introducción al Conocimiento Proyectual I" e “Introducción al Conocimiento Proyectual II", Ciclo Básico Común, FADU-UBA e “Historia de la Arquitectura”, FADU-UBA. Actualmente se desempeña como Director de Contenidos de Grupo Sur Comunicación, productora integral de contenidos para las áreas de arquitectura, construcción, diseño y cultura y Editor en Jefe de la revista Guía de la Construcción.