

CAPBA *DIGITAL* D3A

Año 5- Número 5- FEBRERO 2021



**CAPBA D3 - AUTORIDADES
PERÍODO 2019-2022**

CONSEJO DIRECTIVO

PRESIDENTE:
Arq. Adolfo Héctor OLIVERA

SECRETARIO
Arq. Soledad GONZALEZ TABOADA

TESORERO:
Arq. Juan Luis ADORNO

VOCALES TITULARES

1º VOCAL TITULAR
Arq. Oscar Fernando PERUZZO

2º VOCAL TITULAR
Arq. Andrea Estela MEI

3º VOCAL TITULAR
Arq. Mario Alfredo MALAVASI

4º VOCAL TITULAR
Arq. María Gladys ALVISO

VOCALES SUPLENTE

1º VOCAL SUPLENTE
Arq. Alejandro Aníbal ESTEFANO

2º VOCAL SUPLENTE
Arq. Martín Leandro PEREL

3º VOCAL SUPLENTE
Arq. Julio Edgardo LUDUEÑA

4º VOCAL SUPLENTE
Arq. Luis Alberto STRATICO

DELEGADO CONSEJO SUPERIOR

DELEGADO CONSEJO SUPERIOR
Arq. Fernando Horacio GÜENAGA

Foto de tapa: Museo Guggenheim, Arq. Frank Gehry

ÍNDICE

- 04 Editorial
- 06 Frank Gehry: El límite entre la
Arquitectura y la Escenografía
- 32 Urbanismo y Nuevos Tiempos
- 44 Antiguo Morón - Primera Parte
Pequeñas Grandes historias de la
ciudad
- 62 El Ferrocarril del Oeste - Primera Parte
El Viaje Inaugural
- 86 Los Riesgos de las Demoliciones
Consideraciones Básicas
- 90 Industrialización del Hormigón
Premoldeado y Pretensado
- 92 Planeamiento y Control de Proyectos

EDITORIAL

Estimada/o Colega:
Esta entrega del CAPBA Distrito 3 constituye la primera de una etapa iniciada en el mes de noviembre de 2019. Nuestro objetivo es la difusión de temas vinculados a la Arquitectura y al Urbanismo, al arte y a la técnica de la Construcción, y a todo lo que se refiera al ejercicio profesional, por supuesto.

La primera nota de este Boletín está dedicada a un ícono de la Arquitectura Contemporánea, nos referimos a Frank Gehry. Su autor realiza un particular análisis y confrontación de dos obras emblemáticas del genial arquitecto canadiense.

A continuación, "...surge un desafío para la Provincia de Buenos Aires a partir del inicio de una nueva era de la humanidad". Se trata de la nota "Urbanismo y Nuevos Tiempos" que aborda la problemática del crecimiento continuo e ilimitado del Conurbano Bonaerense, un hecho al que los arquitectos deberemos dar respuestas concretas en los próximos años.

En tercer orden, "Antiguo Morón" describe un vasto recorrido donde el autor relata historias de los habitantes del partido referidas a su evolución edilicia y urbana. Un interesante trabajo de investigación histórica ilustrado con imágenes testimoniales, valioso aporte de los vecinos de Morón.

Relacionada de alguna forma con la nota anterior, la primera entrega de "El Ferrocarril del Oeste, su historia y evolución" describe el crecimiento urbano

y arquitectónico de nuestras ciudades del "cercano oeste" a través del tiempo y en torno al popular medio de transporte.

La cuota tecnológica de este Boletín está cubierta por tres informes referidos a las charlas que organiza la Comisión de Desarrollo Profesional del CAPBA Distrito 3: "Los riesgos de las demoliciones - Consideraciones básicas", "Industrialización del hormigón premoldeado y pretensado" y "Planeamiento y Control de Proyectos", respectivamente.

Esperamos que las notas descriptas en este brevísimo comentario, cuyos temas son tan diversos entre sí aunque todos afines a nuestra actividad, sean de tu agrado.

¡Hasta la próxima!



FRANK GEHRY

EL LÍMITE ENTRE LA ARQUITECTURA Y LA ESCENOGRAFÍA

Análisis de dos obras del Arq. Frank Gehry, una con importante éxito de marketing a nivel mundial y otra que por su destino no ha obtenido tanto éxito como el que se pretendía.

La Pandemia me ha hecho pensar que quién sabe cuándo podré volver a viajar; siento que es un momento apropiado para acompañar a mis colegas en estos tiempos de quedarse en casa escribiendo sobre algunas experiencias vividas y sacar de la caja de fotos algunos recuerdos para compartir.

Pararse en la esquina de la plaza donde se encuentra la Tančící dům Casa Danzante, genera ciertas impresiones y dispara automáticamente comparaciones con otras obras de distintas ciudades, pero lo primero es comprender cuál fue la evolución de su entorno, la historia del por qué esta casa se construyó allí y cómo finalmente se hizo.

A priori se puede decir que el edificio es propiedad del Nationale Nederlanden, un Banco y Compañía de Seguros de Europa Central, cuyos directivos solicitaron una obra que llamara la atención en un entorno con un vasto repertorio de mucho Art Nouveau, neoclásico, neogótico y barroco.

Los diseñadores, porque no fue solamente Frank Gehry su autor sino que lo hizo conjuntamente con un arquitecto checo llamado Vlado Milunić, optaron por un diseño excéntrico apostando al deconstructivismo. Lograron algo que conjuga lo curioso con lo humorístico, algo insólito y genial. Gehry trazó en una etapa inicial un paralelismo entre las formas del edificio con el elegante baile que realizaban Ginger Rogers y Fred Astaire en sus películas de la época de oro del Cine Americano y decidió bautizarlo con los nombres de pila de las



El edificio de F. Gehry, Tančící dům, y su entorno en la actualidad.

dos estrellas “Ginger y Fred”. Implantado en esa esquina de Praga llevaría a pensar en una pareja de bailarines apretada en un abrazo durante un paso de baile: la torre de piedra es el bailarín, mientras que la torre de cristal es su bailarina. Posteriormente Gehry reconoció cierto miedo a la importación kitsch estadounidense de Hollywood a Praga, por lo que él mismo descartó ese nombre; por ese motivo rara vez se utiliza entre los ciudadanos locales.

El edificio tan poco convencional ha generado mucha polémica y protestas significativas e incluso entre los visitantes de Praga están los que manifiestan descontento. Según los detractores es un desastre arquitectónico que arruina la imagen romántica de la ciudad, según sus defensores, sin embargo, es un símbolo importante de la Praga moderna.

La Casa Danzante ha llenado un vacío dejado por un edificio destruido el 14 de febrero de 1945 durante un bombardeo aéreo de Praga por parte de los americanos.

El escándalo tomó tales proporciones que tuvo que intervenir el presidente Checo Václav Havel, que vivió durante décadas junto al edificio, y que apoyó activamente el inicial destino de este proyecto con la esperanza de que el edificio se convirtiese en un centro de actividad cultural.

La propuesta de realizar un centro cultural en el interior de la Casa Danzante fue abandonada. De artístico queda sólo una galería, con exposiciones y tienda de libros. Hoy en día el edificio alberga en su mayoría oficinas, incluyendo las de las compañías multinacionales, además de una cafetería y un restaurante de lujo con una terraza que ofrece una hermosa vista. Dos pisos de este icónico edificio están ocupados por un hotel de diseño.



La esquina vista desde el aire del otro lado del río Moldava

Si se recorre desde su vereda pueden notarse algunas unidades funcionales vacías y en el hall de acceso están colocados los carteles que anuncian locales en alquiler, por lo tanto no resulta muy exitoso el negocio inmobiliario en esa obra de Gehry, aunque se trate de una óptima y privilegiada ubicación.

Detalles de cómo se gestó la obra desde sus inicios indican que el grupo inversor, es decir la compañía de seguros que es conocida en el resto del mundo como ING se contactó con el arquitecto checo Milunic para que invitara a un arquitecto de fama internacional a participar en el proyecto. Milunic primero se conectó con el arquitecto francés Jean Nouvel quien rechazó la oferta por la pequeña superficie del lugar: 491 m2. El segundo contacto fue con el arquitecto Frank Gehry quien sí aceptó el encargo. El resultado fue un edificio compuesto por elementos de gran plasticidad que pese a su estilo armoniza con su entorno; su construcción comenzó en 1994 y duró hasta 1996. Es una de las pocas casas de la ciudad que ingresa de forma dinámica en el espacio de la calle.

Pese a que el mismo año de su terminación recibió el premio de la prestigiosa revista American Time, este edificio fue muy controvertido en sus inicios, al ser su diseño asimétrico, estaba evidentemente fuera de lugar en un entorno más tradicional. Entre sus detractores irónicamente fue conocido como The Drunk House (La Casa Borracha). Los principios adoptados en su diseño incluyen el contraste entre las figuras estáticas y dinámicas (yin y yang). En los primeros bocetos, Gehry imaginó el edificio como un panel con formas cuadradas y similares a almohadas, a lo que Milunic añadió una torre en forma de géiser.



Detalle de las ventanas del edificio



El contraste entre las figuras estáticas y dinámicas, el yin y el yang; una composición de dos volúmenes que a media altura se estrechan dando lugar a una singular terraza.

La torre de cristal tiene una estructura de hormigón con forma cónica que se apoya sobre una serie de columnas inclinadas de hormigón que nacen a ras del suelo por fuera de la línea municipal a modo de sofisticada recova, creándose así un pórtico que continúa en una forma serpenteante muy estudiada hasta el final del edificio. La torre está cerrada por un doble muro cortina, uno interior de vidrio retraído y el segundo, una piel exterior también de vidrio, soportada por un armazón de acero que la separa

del cuerpo principal. Los soportes de la estructura de acero se fijan a la estructura del edificio. Los perfiles verticales son secciones en T conectados entre ellos a través de secciones de perfil hueco.

El edificio que enfrenta al río se levanta como un sólido volumen cilíndrico de leve forma de cono invertido de hormigón en la esquina donde se une con la estructura de acero y cristal seguido por una fachada mayor que enfrenta al río y está construida en base a 99 paneles prefabricados de hormigón y numerosas ventanas dispuestas a diferentes alturas, pero siguiendo un ritmo, que es acompañado por una serie de molduras salientes que al combinarse con los marcos de las aberturas provocan un entramado que destaca al muro en horas nocturnas por ser enfatizadas con la iluminación especial en ese horario. El edificio contiene una superficie de 5.842m², y en la coronación se colocó una escultura, Medusa, realizada con tubos de metal y recubierta por una malla de acero inoxidable.

Los arquitectos Gehry y Milunic decidieron no pintar los materiales expuestos, sino que luzcan sus colores naturales, el vidrio es verde, el hormigón gris y la estructura de acero plateada.



EL INTERIOR DEL EDIFICIO

En la séptima planta está el restaurante francés llamado Celeste, aunque en estos últimos tiempos se le ha cambiado de nombre y aparece como Ginger & Fred, una paradoja al entender que Gehry, quien había bautizado con ese nombre a todo el edificio, lo descartó por considerarlo estigmatizante para los checos. El lugar es un sitio de privilegio por contar con unas vistas espectaculares del río y del castillo a lo lejos, además de tener una carta con exquisitas especialidades y un rango de precios disponible entre 16 a 65 Euros, dependiendo este último valor de ordenar un selecto vino moldavo o no, aunque sabiendo elegir se puede cenar por 35 euros lo que transforma a este restaurante en uno no tan caro si se lo compara con las prestaciones que ofrece y si se lo confronta con otros similares de la misma categoría de la ciudad. Los lavabos son de diseño: el grifo está atravesado por un tubo transversal del que, acercando las manos a las puntas, sale aire caliente; es decir, cuenta con lavado y secado en el mismo artefacto. En el piso de arriba hay un bar pequeño muy agradable donde tomar una copa de vino, o un café, un lugar ideal para quien no desee

almorzar, con el mismo ambiente moderno, con vistas estupendas al río y al barrio del otro margen, llamado Mala Strana desde donde se accede a un par de terrazas en la azotea.

La diseñadora de interiores fue Eva Jiřičná, una checa que ha vivido y trabajado en Inglaterra y donde también adoptó dicha nacionalidad. La instalación estaba destinada a diferentes usos, entre los que se encuentra también el de hotel boutique que ambientó Eva magníficamente. La complejidad de la estructura planteó desafíos para la utilización de los espacios interiores: las columnas redondas que aparecen en todos los espacios hicieron que la alfombra fuera muy difícil de colocar. Para abordar la dificultad, la arquitecta británica Eva Jiřičná incorporó elementos de diseño, comunes a los que se utilizan en los barcos, y planificó pequeños pasillos para crear espacios de circulación y evitar callejones oscuros. Un hecho menos conocido sobre el edificio es que los arquitectos habían planeado originalmente un túnel peatonal para conectar el edificio con el paseo marítimo inferior. Pero esta idea fue rechazada por los funcionarios y nunca se realizó.



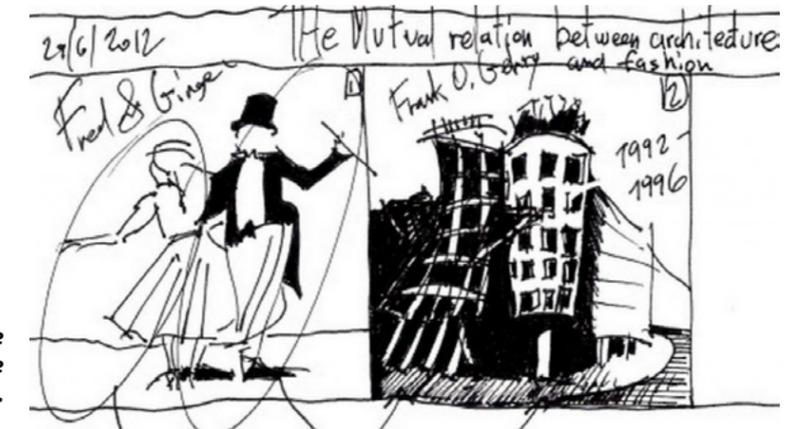
Cenar en el restaurante del último piso implica pasar un plácido momento disfrutando de las increíbles vistas de Praga.



El edificio se encuentra coronado por una cúpula a modo de original escultura que sigue a todo el estilo de la casa. En la foto se aprecia la parte más alta de la casa, como la cabeza de cabellos ensortijados del bailarín.



Iluminación cenital por donde penetra la luz del día y puede verse la cúpula que remata al edificio.



Boceto de Frank Gehry en una especie de postal humorística sobre el mito del nombre inicial del edificio y que luego se descartó.



Foto del baño de la Ginger Royal Suite del Dancing House Hotel



Foto del interior de la Ginger Royal Suite: una de las tantas habitaciones del Dancing House Hotel donde puede verse el ritmo de la carpintería acristalada conjuntamente con el maravilloso paisaje urbano de Praga.



Es evidente que los autores inspiraron su deconstructivismo posmodernista en el estado en que quedó el edificio histórico neobarroco que se encontraba en el mismo lugar luego del ataque norteamericano a Praga y no precisamente en la pareja de bailarines.



Vista del bar del octavo piso desde la cúpula que remata al edificio.



Foto interior del bar del octavo piso.



El Guggenheim de Gehry; a la izquierda, en el otro margen del río, el Campus de la Universidad de Bilbao y parte de la ciudad.

Admirado por las obras abstractas y poco convencionales, esta obra compartida de Frank Gehry actuaría más tarde como referencia a su diseño del Museo Guggenheim de Bilbao en España. Las herramientas y técnicas utilizadas aquí fueron las ejecuciones de prueba para los procesos integrados en sus diseños posteriores.

Las enormes curvas de las fachadas se desarrollaron copiando los espacios aerodinámicos de aviones y autos deportivos, para mejorar el movimiento del aire y reducir la carga de viento. Estas curvas se desarrollaron con los mismos principios y software utilizados para diseñar aviones a reacción franceses.

Ahora, después de casi 25 años de su construcción, las controversias se han calmado y el edificio es aceptado como una obra de arte, ya que agrega belleza al horizonte de Praga y valor a la ciudad; no sólo por su aporte a la arquitectura moderna de la misma, sino también porque le suma valor económico: la última valoración del inmueble realizada en 2019, asciende a la suma de 11 millones de euros en el importe total del edificio, por su ubicación, sus características y por ser obra de importantes autores.

GEHRY, BILBAO Y SU PIEZA MÁS PRECIADA: EL MUSEO GUGGENHEIM

En 1973 una crisis económica afectó gravemente a la industria y obligó a las autoridades de Bilbao el tener que diseñar un plan que pudiera salvar a la ciudad, pues pasaron años de penurias y depresión. A partir de la década de 1990, la urbe vivió un mayor proceso de desindustrialización a raíz de la crisis del sector metalúrgico en los '80. Entonces se decidió poner fin a esa crisis terminando definitivamente de sostener infructuosamente a la actividad industrial que estaba basada principalmente en la siderurgia y la construcción naval, para abrirse al mundo y ofrecer una cara más cultural, a la orden de los nuevos tiempos que se avecinaban después de un pasado hegemónico en el que fue uno de los puertos marítimos y comerciales más importantes del continente europeo. Sólo de ese majestuoso pasado de producción, desarrollo y de un perdido prestigio de una ciudad que alguna vez fue, quedaba la ría de color gris, un río Mataró contaminado, de pestífero olor nauseabundo, un lugar lleno de viejos galpones abandonados donde sobrevivían peligrosos sujetos que cultivaban vicios y malas costumbres, un sitio aventurado, deprimente y digno de olvidar. Tras haber tocado el profundo foso del precipicio y sin nada más que hacer, las instituciones



Su alter-ego, el edificio de Cesar Pelli, el más alto de los Países Vascos.

de la provincia vasca y de la ciudad idearon un plan de reconversión general en el que destacaba la planificación de un controvertido museo que debía dar a Bilbao proyección internacional y funcionar como motor económico. Una arriesgada apuesta que fue efectiva. “El Guggenheim supuso la entrada de Bilbao en el siglo XXI; pasó de ser una ciudad postindustrial a una de servicios y cosmopolita”.

Lo primero fue desmontar los viejos edificios que se hallaban en las riveras del río y hacer desaparecer el puerto, que fue trasladado más cerca del mar Cantábrico hacia Barakaldo alejándolo así definitivamente de la ciudad. Ese nuevo puerto instalado originalmente en la Ría de Bilbao, fue ubicado alrededor de una hermosa serranía considerada Parque Provincial en la zona de Valle en Ciérvana; allí se conjugaron las actividades de regatas con cargueros y pesqueros, como en el Puerto Viejo.

La transformación en una ciudad de servicios se apoyó en la inversión en infraestructuras y en la regeneración urbana, que comenzó con la inauguración del metro, continuó su expansión en Abandoibarra con el Museo Guggenheim Bilbao, el Palacio Euskalduna, el Zubizuri, el tranvía o la torre Iberdrola (Edificio diseñado por Cesar Pelli), y

continúa proyectándose con el plan de desarrollo de Zorrozaurreo Garellano. Asociaciones apoyadas por la administración, como Bilbao Metròpoli-30 o Bilbao Ría 2000, fundada el 19 de noviembre de 1992, se encargaron de la organización y supervisión de muchos de estos proyectos. Ahora es imposible dissociar Bilbao de la palabra Guggenheim. Siete de cada diez visitantes son extranjeros, con el gran impacto económico que significa que desde hace ocho años, el museo supera el millón de visitantes anuales en una ciudad de poco más de 350.000 habitantes. El sólo hablar con la gente del lugar permite inferir algo que es vox populi: se dice que el millón de visitantes al Guggenheim es la cifra mágica a la que aspiran los bilbaínos todos los años; sostiene que no son París o Londres, pero su objetivo es mantenerse con la misión de reinventarse cada año como garantía de futuro.

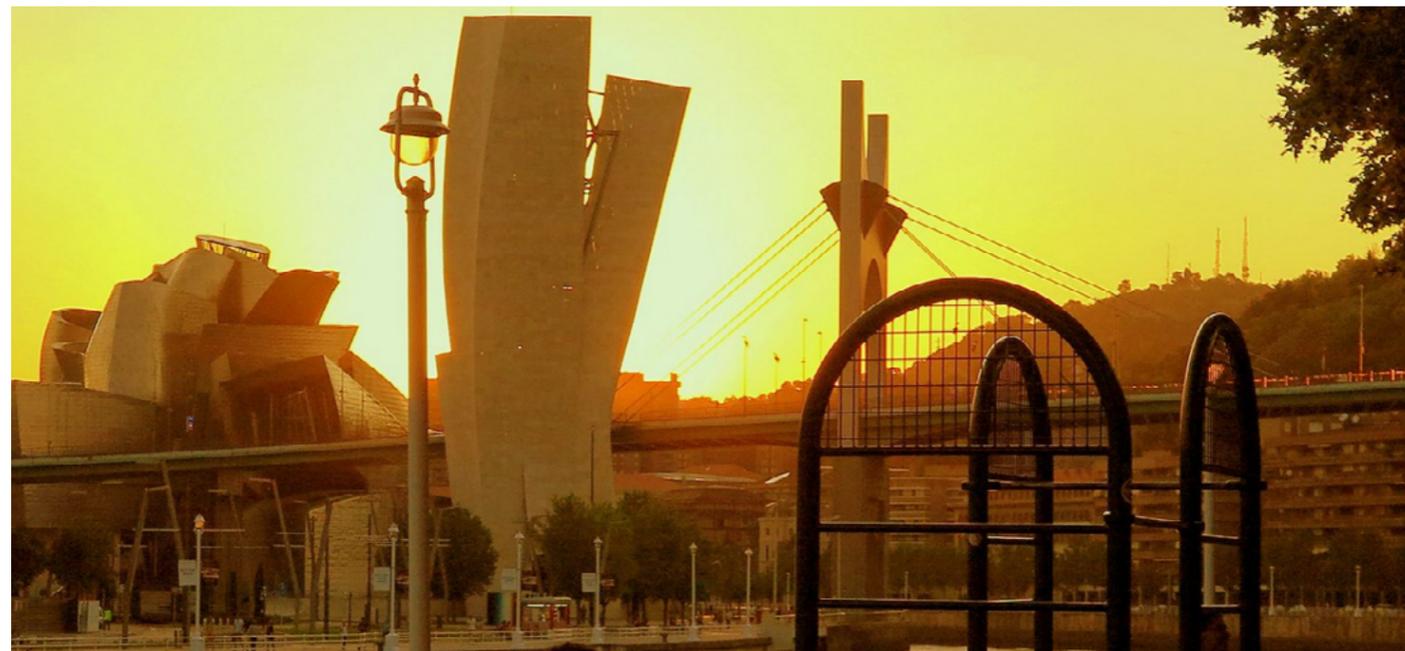


El Puente de La Salve que cruza la Ría de Bilbao en los años '80; detrás, las grúas y galpones de la vieja zona portuaria que hoy ocupa el Guggenheim, y en primer plano el Campo de Volantín, lote baldío y abandonado en la otra ribera.

HOLLYWOOD EN EL GUGGENHEIM DE BILBAO



En el inicio de una película de James Bond (Pierce Brosnan) muestra en pantalla, el Museo Guggenheim. Un marco incomparable para el inicio de una nueva ración de aventuras, de 007 en «El mundo nunca es suficiente».



El mismo lugar donde se tomó la foto anterior pero en 2019 con los notables cambios a la ciudad.



En el escenario urbano que otorga el Museo Guggenheim, en 2014 se rodó "Jupiter ascending" (El destino de Júpiter), una película de los hermanos Wachowski, creadores de la trilogía de Matrix, y que en esta ocasión presentaron un relato de ciencia ficción que contiene algunas escenas rodadas en la capital vizcaína.

LA CRONOLOGÍA DE SU CONSTRUCCIÓN Y DE ALGUNOS HECHOS ACONTECIDOS.

Durante el período que duraron las obras para levantar el museo, los que trabajaban con Gehry sostenían que era habitual oír al arquitecto, de qué manera egocéntrica reconocía abiertamente que el proyecto era su “obra maestra”. Una serie de hechos permitieron el éxito del proyecto, del que se llegó incluso a cambiar su posición tras el concurso. A ello se unió el desarrollo de programas informáticos que permitieron los cálculos de las onduladas morfologías de una arquitectura personal, que incorporó nuevas formas y materiales como las escamas de titanio que visten los muros convirtiendo, metafóricamente, al edificio en un extraño habitante del mar Cantábrico. Tampoco faltó la seguridad de unos clientes entregados, con ganas de renovar su ciudad, en quienes Gehry generó la empatía para monopolizar el presupuesto cultural de la Capital Vizcaína. Al principio no se le tenía ninguna confianza a Gehry. Al arquitecto encargado de llevar la dirección de la obra se lo envió a Los Ángeles para conocer al diseñador, pues del concurso sólo había una maqueta y unos pocos planos y bocetos lo que permitía a los vascos tener el control presupuestario limitando a Gehry en el mencionado aspecto.

El Arquitecto que dirigió la obra, César Caicoya relataba en un reportaje a El Mundo de Madrid que en un principio sintió pánico porque en su regreso desde Los Ángeles le pareció que estaban por hacer el Guernica pero del Siglo 21 y que podía quedarse solamente en la fase del bombardeo por parte de la aviación alemana o convertirse definitivamente en una obra de arte de fama mundial, e interpretaba por analogía que Gehry era Picasso a medio camino de lograr todo eso, pues en aquella época él apreciaba que parecía un genio atormentado. El Arquitecto Caico ya decía: «Gehry tenía mucho prestigio, pero había construido muy poco. Las obras del Walt Disney del Concert Hall, que era hasta entonces el gran proyecto de su vida, y que estaban paradas porque sólo en la estructura ya se había ido de presupuesto». Gehry estaba considerado poco serio por los mismos asesores de Disney, lo que ponía a los vascos en una situación muy problemática, casi se diría tan compleja como la de Apollo 13.

El edificio, con sus formas expresivas, va cambiando constantemente su apariencia: cualquiera de las perspectivas nos presenta una imagen nueva, todo cambio en la iluminación hace su efecto en el resplandor de la chapa de titanio que lo cubre.



Frank O. Gehry demostró con este edificio la manera persistente en la que la arquitectura puede llevar una ciudad al foco de interés del mundo entero. Creó un monumento impresionante e inconfundible para Bilbao, tan fácil de reconocer como la torre Eiffel en París.

Un personaje importante en los Estados Unidos, Richard Koshalek, que también fue durante 19 años el director del MOCA es decir, The Museum of Contemporary Art en Los Ángeles, que tuvo a cargo además otras tantas instituciones del rubro y quien se podía syndicar que era toda una autoridad en la materia, dejó en claro que, cualquier arquitecto le parecería bien menos que fuera Frank Gehry. Hubo amenazas, pequeñas corrupciones y humillaciones. Pero entonces llegó el Pritzker de 1989, que eligió al canadiense, y su candidatura a realizar el Museo de Bilbao se volvió imbatible disipando todos esos fantasmas que pesaban sobre su persona.

El concurso debía hacerse de todas formas porque las disposiciones vigentes prohibían a que la contratación directa se realizara y porqueh entre otros causales había que evitar un escándalo por eso tanto los directivos de Guggenheim como los políticos vascos, decidieron hacer un concurso internacional que en definitiva daría el aire de pureza y prestigio que la ciudad estaba buscando.

Inicialmente no se trataba de proyectar en el lugar en donde hoy se encuentra el museo, sino que consistía en la remodelación de un depósito municipal en desuso denominado La Alhondiga (suena a albóndiga o almóndiga, pero no lo es, que no se mal interprete) el sitio hoy es un maravilloso edificio totalmente remodelado, diseñado por Phillippe Starck y que forma parte del patrimonio de la ciudad.

Los contendientes visitaron la vieja Alhondiga y no le vieron ninguna posibilidad de desarrollo para el destino propuesto, por lo tanto y junto con los directivos y autoridades recorrieron Bilbao a la búsqueda de otro emplazamiento hasta que todos estuvieron de acuerdo al evaluar una zona de galpones en desuso y muchas grúas abandonadas en los márgenes de la Ría de Bilbao muy cercanos al Puente de la Salve, donde hoy está emplazado el museo.

Los organizadores del Concurso solicitaron los servicios de Gehry por la calidad que demostraba en aquel entonces como un eminente experto en remodelaciones. Se organizó en 1991 y en él, a parte del canadiense, participaron Arata Isozaki y el equipo Coop Himmelb(l)au, que es una cooperativa de arquitectos con sede en Viena. Su nombre es un juego de palabras en alemán: Himmelblau quiere decir ‘azul celeste’, mientras que Himmelbau se puede traducir por ‘construcción celestial’. Si bien las fichas estaban puestas en Frank el resto se llevó muy buen dinero por participar.





*Después de la puesta del sol emerge luz cálida entre los huecos y ranuras con cristales que están situados en el casco del Museo Guggenheim, y el reflejo en la superficie escamosa acentúa la plasticidad de la construcción. Más que de día, el nuevo símbolo de la capital vasca aparenta ser un organismo vivo al ser observado en horas de la noche.
Foto izquierda: Espectáculo de Luz y Sonido.*

Museo Guggenheim Bilbao

Las propuestas debían desarrollarse en 3 semanas. Los esquemas de **Árta Isozaki** apuntaban a un cilindro de base elíptica. **Coop Himmelb(l)au** propuso una serie de volúmenes cúbicos que se transparentarían logrando interesantes reflejos durante la noche. Finalmente se optó por la propuesta de Gehry, el proyecto más innovador de los tres.



Propuestas de Isozaki, Coop Himmelb(l)au y Gehry para el museo en Bilbao.

La pequeña maqueta de Gehry y las propuestas de los otros concursantes.

En octubre de 1994 comienza a levantarse la estructura del Museo, y meses después se presentó un Plan Estratégico de Gestión para el Museo para los cuatro años siguientes; esto se puso en acción a partir de la inauguración del Museo en 1997. La creación del Museo fue el resultado de una colaboración excepcional entre las Administraciones Vascas y la Fundación Guggenheim. En la actualidad, el Museo es una realidad que ha superado las expectativas más ambiciosas a nivel artístico y cultural, y ha contribuido de forma extraordinaria, a la regeneración urbanística, económica y social de la ciudad de Bilbao y de su entorno inmediato.

El diario El Mundo de Madrid entrevistó a albañiles que trabajaron en la obra y ante la pregunta de cómo realizaron su trabajo explicaban sus tareas y el contexto de la época: «Trabajábamos en una situación que era casi de guerra urbana. Había un 35% de paro, había terrorismo y había muchísimo miedo. El proyecto era impopular, nadie entendía para qué había que meterse en un lío así con la economía en una crisis tan negrísima. Como era un proyecto que promovió el Gobierno Vasco del PNV, el PSOE estaba en contra. Los periódicos también estaban en contra, todas las informaciones que se publicaban eran negativas. Si se subía a un taxi, lo que escuchaba eran comentarios de incomprensión: 'Estáis tirando el dinero', nos decían». ¿Y ETA? ¿Tenía ETA alguna opinión? «Algo nos hicieron llegar, sí».

Las críticas y dudas marcaron una inauguración ensombrecida por ETA, que cinco días antes asesinó al policía autonómico vasco **José María Aguirre Larraona** de 35 años de edad, hecho ocurrido el 13 de octubre de 1997 en la explanada frontal cuando varios terroristas intentaban colocar bombas para

hacerlas detonar el día de su apertura. El agente de la Ertzaintza (policía autonómica), en el ejercicio de su deber, custodiaba junto con otros compañeros las inmediaciones del museo esos días previos. El agente observó una furgoneta de jardinería sospechosa que pretendía depositar unas macetas con explosivos en las inmediaciones del Museo. Tras comprobar la falsedad de la matrícula del vehículo, el agente se dispuso a identificar a sus ocupantes. En ese instante, un miembro de ETA le disparó a quemarropa provocándole graves heridas, por las que fue llevado al Hospital de Bilbao, donde falleció tras varias horas de operación. La policía municipal detuvo a uno de los terroristas y decenas de miles de personas salieron a la calle en repulsa por el asesinato y en apoyo a la Ertzaintza (policía autonómica). Tras una pancarta con el lema "Bakea behar dugu" ("Necesitamos la paz") desfiló Maite Mollinedo, viuda de José María Aguirre, del brazo del alcalde de la ciudad.

Actualmente la plaza de acceso a dicho museo lleva el nombre de José María Aguirre. Asimismo, el Ayuntamiento ha dedicado a su memoria una plaza céntrica de la localidad.

Siempre existió la posibilidad de un ataque terrorista masivo de ETA que destruyera el Museo; el riesgo era enorme, no obstante, aquel comienzo lleno de incertidumbre fue superado por la intensa afluencia de turistas, que provocó una reconversión de la ciudad en la que la ría se convirtió en su eje vertebrador. A la ciudadanía y a los partidos políticos les costaba ver el resultado beneficioso de esa gran inversión, pero desde el primer mes fue un éxito y al año se veía que funcionaba: se esperaba un impacto positivo,



'Puppy', de Jeff Koons, se sitúa a la entrada del Museo Guggenheim de Bilbao y es uno de sus reclamos más populares, la gente de la ciudad quiere que lo saquen de allí porque afea la entrada. Cerca de allí fue baleado el policía José María Aguirre Larraona en 1997.

Izquierda: cartel de la plaza en su nombre.

pero no tan avasallador como finalmente ocurrió. Y la jugada afortunadamente fue rentable en todos los niveles, tanto urbano, económico, social, de imagen, como también político. Tras la inauguración llegó el Premio al Museo como mejor diseño del año 1997 por la influyente revista norteamericana Time. Tener el segundo museo de España, es una atracción turística de primer orden que lleva muchos visitantes a la ciudad: se ha estimado el 27% más con aumentos de hasta el 50% en el caso de turistas estadounidenses.

El Plan estratégico diseñado paralelamente con la construcción del museo que comenzó a aplicarse entre 1994 y el año 2000 permitió la apertura de nuevos hoteles aumentando esa capacidad en 2000 plazas. El

efecto Guggenheim fue importante ante estas cifras y no hubiera servido de mucho en una ciudad gris industrial como era Bilbao en los años '80 para consolidarse como destino turístico por sí solo, nadie la hubiera visitado sin los cambios que se realizaron. La ciudad de Bilbao es hoy es el resultado de la propuesta de aquellos visionarios que supieron anticiparse a los tiempos y que, además, supieron terminar con todo lo que le hacía mal a la ciudad. Sin un proyecto de rehabilitación detrás, con mejora de la infraestructura, con más zonas verdes, dando nuevos usos a zonas degradadas como el puerto y, posteriormente, la realización de nuevas construcciones, además del mantenimiento en buen estado de la ciudad, la transformación de Bilbao no hubiera sido posible.



En la medida en que se lo recorre, el edificio ofrece miles de diferentes perspectivas y con ellas diversos colores y reflejos.

Hasta 2019 la ciudad ha mantenido esos aires de cambio. Caminar por sus calles es un placer y la diversidad de idiomas de quienes recorren la ciudad la convierten en un caso extremo de cosmopolitismo; suele ser difícil determinar en qué idioma la gente habla, porque departen en todas las lenguas habidas: checo, alemán, euskera, catalán, inglés, francés, ruso y muy poco castellano. No da la impresión que se esté en España sino en algún otro país lejano.

EL EDIFICIO VISTO DESDE SU INTERIOR

Un gran atrio da la bienvenida a los visitantes del Museo Guggenheim de Bilbao. El museo se encuentra organizado en torno a tres plantas en las que se sitúan las 20 salas que albergan la exposición permanente y las temporales. Existen ascensores de cristal y torres de escalera de piedra caliza para poder desplazarse de un lado a otro, y el ritmo del arte marca el paso de los visitantes, que se van dejando llevar por las obras en exposición.

El blanco inunda todos los rincones del interior del Guggenheim, un color perfecto para no restar protagonismo a las obras que se exponen, además de dar una mayor sensación de luz y amplitud. La arquitectura interior está perfectamente escogida para presentar una exposición de arte contemporáneo, ya que cuadra a la perfección. En definitiva, un interior sublime para esta gran flor de titanio que es el Museo Guggenheim de Bilbao.

Aunque el edificio sea de por sí una joya de arte, no hay que dejar pasar la oportunidad de conocer todos

los tesoros que se encuentran tanto en su interior como en el exterior. Con el objetivo de incentivar el acceso de los visitantes, algunas de las obras se encuentran en los alrededores del propio museo, no siendo necesario pagar una entrada para admirarlas.

El centro del edificio está constituido por la antesala de 50 metros de altura. En la que parecen concentrarse los materiales y las formas de todo el edificio: hay una sintonía sensual entre lo que es piedra, cristal y titanio, además de las curvas y rectas, opacidades y transparencias. Desde aquí se divisan puentes, ascensores

y escaleras que son la vía de paso hacia las galerías y las áreas administrativas y accesorias.

El programa del museo abarca tanto salones 'clásicos' como también otros que son menos convencionales y que están predestinados para obras de arte que se concibieron para un lugar específico. Un espacio notablemente grande para obras monumentales es ofrecido por la gigantesca nave sin soportes ni columnas de 130 metros de largo y 30 metros de ancho.

Para el montaje de la iluminación en los locales extraordinariamente sobredimensionados de este museo se tienen unos puentes suspendidos, los llamados catwalks. Son un elemento técnico claramente diferenciado dentro de la arquitectura. Los techos altos exigieron el uso de herramientas muy potentes para la iluminación que acentúa el clima interior. Muchas características de los proyectores construidos específicamente para este proyecto, como los Snoot con cassette filtro, o los sistemas electrónicos separados, fueron utilizadas para el desarrollo de la serie de proyectores Stella. La selección de los tipos de lámpara lleva la impronta de la cultura de iluminación norteamericana: se han utilizado lámparas halógenas de bajo voltaje, así como lámparas reflectoras.

En el Guggenheim se cuida cada detalle y las salas son transformadas con tabiques, paneles y también a través de la iluminación. Se vive una experiencia artística profunda y con seguridad la experiencia de hoy será muy distinta con la que pueda vivenciar dentro de cuatro meses, porque todo cambia permanentemente. El museo se adapta al contenido, por eso no se pueden utilizar construcciones fijas en las salas de exposición; todo tiene que tener la libertad suficiente de la planta libre para poder adaptar el espacio para las obras recién llegadas.



El Hall de acceso en altura de varios niveles.



Ascensores de cristal y torres de escalera de piedra caliza son los protagonistas de la circulación vertical dentro del Museo.



*Otra vista del Hall de Acceso Principal.
Foto Fundación Guggenheim.*



A través de las incisiones en el techo penetra luz natural cenital en un buen número de salas del museo. Suficiente como para que el visitante no quede desacoplado de la luz exterior, la hora del día y la estación del año, pero insuficiente para iluminar en forma idónea las obras de arte. En la mayoría de los casos se depende de luz artificial adicional.



Parrilla de Iluminación a lo largo de las salas de exposición.

Por sus salas han pasado obras de artistas tan variados como Francis Bacon, Anselm Kiefer, Andy Warhol, Roy Lichtenstein o Jackson Pollock. En este momento, los héroes de Georg Baselitz y una retrospectiva audiovisual de Bill Viola son protagonistas en un espacio en que se exhibe permanentemente la monumental escultura La Materia del tiempo (Richard Serra), así como la araña Mamá de Louise Bourgeois, los Tulipanes de Jeff Koons o su popular Puppy, un white terrier de acero recubierto de flores que custodia la entrada a la pinacoteca. El dinámico programa artístico de la institución recoge una media de quince exposiciones anuales.



El canadiense Frank Gehry durante la construcción del Museo de Bilbao.

EL EFECTO GUGGENHEIM

Puede que haya quienes piensen que se exagera al afirmar que la construcción del Museo Guggenheim en Bilbao supuso la transformación radical de la imagen de la ciudad, tanto de cara a sus habitantes como al resto del mundo. Pero lo cierto es que fue así, y hasta en las propias universidades se estudia el llamado “efecto Guggenheim”: apertura al mundo, aumento de la llegada de turistas y visitantes, regeneración urbanística y una nueva identidad social, cultural y económica. Tal es la magnitud del cambio que se experimentó que desde entonces más de 130 ciudades de todo el mundo han llamado a la puerta de la Fundación Solomon R. Guggenheim para seguir los pasos de Bilbao, aunque de momento este peculiar caso de éxito no se ha repetido de la misma manera.



URBANISMO Y NUEVOS TIEMPOS

Muchos expertos en urbanismo reflexionan hoy día sobre cómo mejorar las ciudades tras la crisis sanitaria producida por la pandemia, en aspectos tales como la generación de condiciones para potenciar la capacidad de sobrevivir y de superar la adversidad propias del ser humano y para la inclusión de la mayor parte posible de sus habitantes, descubriendo el sentido de pertenencia a nuestra ciudad, así como en el papel de los municipios para generar y sostener estos cambios.

Nota de la Redacción.-

El urbanismo tiene como misión mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las lecciones que dejará la pandemia para imaginar las ciudades del futuro aún no incluyen autos voladores, cápsulas de transporte o edificios completamente orgánicos.

Tenemos una valiosa oportunidad para pensar en un mejor uso del espacio y los servicios para disminuir las desigualdades y al mismo tiempo, crear entornos más saludables. Ciudades donde el transporte, las áreas verdes y las calles reconquistadas por los peatones marquen la llegada de una nueva normalidad a partir de imaginar de nuevo nuestros núcleos urbanos.

La crisis que ha generado el COVID-19 ha destapado las grandes debilidades de nuestros sistemas económicos, sanitarios y sociales. También ha evidenciado la necesidad de replantearnos la configuración de nuestras ciudades. Con una vasta mayoría de la población afectada por el coronavirus, las grandes áreas urbanas se han convertido en el epicentro de la pandemia.

La ciudad de Metrópolis hoy sería como tantas otras, una urbe con problemas. Foto del filme de Fritz Lang.



Primeras cloacas con caños de cemento.

Y aunque el inestable aplanamiento de la curva nos devuelve poco a poco a la 'normalidad', es razonable pensar que, por el momento, el distanciamiento social seguirá estando presente en nuestro día a día y quién sabe, sea por mucho tiempo.

Por lo tanto, el impacto que tendrá la pandemia en nuestras ciudades durante un incierto e indefinido plazo será difícil de predecir. Pero, no cabe duda de que surgirán cambios. Desde hace cientos de años, los parámetros de salud han tenido una gran influencia en los planes de desarrollo de las grandes urbes. Un claro ejemplo son las primeras leyes urbanísticas, que nacieron en el siglo XIX durante la Revolución Industrial para controlar las enfermedades infecciosas. Gracias a los grandes cambios propuestos por aquellos históricos urbanistas, la arquitectura ha logrado, en el transcurso de los siglos, el desarrollo de una tecnología que fue evolucionando a lo largo del tiempo que ha permitido, por ejemplo, eliminar los olores nauseabundos que persistían en las ciudades antiguas, acabar con

el cólera evitando epidemias, sanear los ríos que atravesaban el ejido urbano, entre otros aspectos. Otro elemento superado, especialmente en ciudades europeas, ha sido la eliminación de las murallas lo que permitió su crecimiento sin la aglomeración y el hacinamiento de sus habitantes. El hecho de diseñar las ciudades con calles más anchas y rectas ha sido la forma de obtener mejor calidad de aire, al permitir el paso del viento y el sol. Por otra parte, ha sido y seguirá siendo importante la presencia de jardines y espacios abiertos para la salud de los habitantes. Los roedores y otras alimañas como parte del avance de la naturaleza han sido una amenaza para la población, por lo tanto el saneamiento, el desagüe y el drenado son una tarea de mantenimiento urbano que los municipios tienen que atender diariamente para evitar virus y bacterias amenazantes.

Ahora los arquitectos y urbanistas de todo el mundo se enfrentan a un nuevo reto: rediseñar las ciudades para crear espacios mucho más adaptados a superar las nuevas adversidades que resulten seguros, además, para nuestras actividades cotidianas sin dejar de lado los criterios de sustentabilidad que hemos sembrado a lo largo de las últimas décadas. Algunos profesionales ya apuestan por estructuras urbanas que puedan adaptarse rápidamente ante futuras crisis. A esto se le conoce como **urbanismo táctico**. Consiste principalmente en implementar cambios reversibles que no requieran de una elevada inversión.

El **urbanismo táctico** se utiliza como herramienta para implementar cambios reversibles en la ciudad, se ha extendido ampliamente durante la última década en países desarrollados donde muchas ciudades ya lo han puesto en práctica. Aunque todavía no es una herramienta lo suficientemente extendida ni incorporada en las políticas municipales, sería de gran utilidad en el escenario post-COVID y



Foto: Recreación y actividad física a pleno en Palermo.



Mayor peatonalización que circulación de coches en Unter den Linden principal avenida de Berlín. Foto Arthur F. Selbach

podría ser ésta una buena oportunidad para mostrar sus beneficios, pues el espacio público ha vuelto a convertirse en protagonista y las calles de nuestras ciudades están experimentando un cambio de uso espontáneo y radical.

Vivimos escenas urbanas propias de una película que muestra un mundo ideal, donde las personas toman multitudinariamente el espacio que solían ocupar los automóviles y realizan allí actividades deportivas en medio de la calle, en zonas de estacionamiento que ahora se utilizan para patinar, rotondas usadas como nuevos espacios conquistados por la infancia, espacios públicos que la población está redescubriendo y transformando con nuevos usos.

Las intervenciones de urbanismo táctico podrían acompañar este fenómeno. El cambio de uso temporal del espacio público no requiere más esfuerzo que el de eliminar un porcentaje de usos excluyentes para dejar espacio a las personas, y este proceso podría mejorarse ofreciendo cualidades mínimas que favorezcan la actividad de personas diversas.

La actual distribución del espacio de nuestras calles es poco ecuánime, hasta el punto de que el 70% del mismo está destinado a los automotores. En consecuencia, en la mayor parte de los casos las

exiguas dimensiones de las veredas no permiten adaptarse a las medidas de distanciamiento social necesarias. Por lo tanto, se trataría de ampliar el espacio público de uso peatonal, dotándolo de elementos de accesibilidad, seguridad, habitabilidad, paisaje y diversidad de usos para que también personas mayores y niños puedan disfrutar de él sin riesgo.

Y aquí el urbanismo táctico puede ser un gran aliado, y así lo están aplicando en ciudades como Berlín. Además, estas intervenciones también permitirán visibilizar otras formas de utilización del espacio público donde las personas tengan un papel predominante. Sin embargo, sería pertinente que este tipo de intervenciones ligeras y reversibles vayan acompañadas de una estrategia a largo plazo que permita impulsar proyectos de transformación del espacio público más duraderos que pongan el foco en las personas y la naturaleza.

CIUDADES PENSADAS PARA LAS PERSONAS, NO PARA LOS AUTOMÓVILES

Un nuevo modelo urbano nace con el objetivo de reducir la dependencia del uso del automóvil. Se apuesta por un ordenamiento urbanístico que permita a los ciudadanos realizar sus actividades cotidianas, como ir al trabajo o llevar a los niños al



Mesas a la intemperie son un punto de convivencia y encuentro.



Oakland California: una slow street. Muchas ciudades ya están planeando un futuro reemplazando los carriles de tránsito por senderos peatonales alentando a los ciudadanos a caminar y andar en bicicleta. Con menos contaminación y más ejercicio físico, las ciudades abogan por un estilo de vida más saludable.

colegio, haciendo desplazamientos que no superen los quince minutos. La idea es crear una serie de sub regiones conectadas eficientemente a través del transporte público. Esto implica tener un alto grado de autosuficiencia de los territorios.

Este concepto de 'ciudad de los 15 minutos' reduciría los desplazamientos habituales limitando la posibilidad de contagio. Esto entonces obligaría a las ciudades a cambiar su morfología, aumentando el tamaño de las veredas para habilitar un espacio suficiente para caminar manteniendo la distancia de seguridad; mejoraría servicios de transporte público como el colectivo y fomentaría la movilidad activa a pie o en bicicleta.

Las **slow streets** o calles lentas comenzaron como un proyecto piloto en distintas ciudades de California y debido a su popularidad y el recibimiento positivo de los vecinos, hoy son replicadas en las grandes ciudades de los Estados Unidos y Canadá, con otros ejemplos en Inglaterra, Alemania e Italia.

Además, la mayoría de cafés, restaurantes y otros establecimientos de comida abiertos han desplazado sus cajas registradoras a la puerta de entrada, expandiéndose al espacio exterior que no sólo suele implicar la colocación de mesas en la vereda sino también el uso del estacionamiento del bar o restaurante, todo esto ha sido impulsado tanto por la necesidad de reabrir como por el requisito de evitar conglomeraciones, especialmente en lugares cerrados.

Este movimiento simple unido a las **slow streets**, ha provocado una transformación insospechada en el entorno inmediato: el encanto de los barrios con vida nocturna donde las calles peatonales y mesas a la intemperie son un punto de convivencia y encuentro, dejará de ser un lujo para insertarse como una necesidad cada vez más urgente en las ciudades.

La recuperación de espacios peatonales, junto con la reducción de carriles para autos y la improvisación de ciclovías y áreas verdes donde antes existía tránsito vehicular, son iniciativas que además de dar un respiro al ambiente, ayudan a transformar la cara de una ciudad y la experiencia de quienes habitan en ella.

La tecnología puede jugar un papel clave en la lucha contra el coronavirus, y algunos de sus sectores asociados más todavía. Es el caso de las **smart cities**, que ya llevaban años posicionándose como una tendencia ineludible para ciudades y administraciones públicas; en esta situación cobran un nuevo protagonismo con aplicaciones como las de detección del tránsito en la ciudad con el fin de identificar las rutas más regulares. Detectando el volumen de coches, ciclistas y peatones se puede conocer cuáles son las calles más transitadas de una ciudad así como los tiempos de paso.

CONTROL DE TRÁNSITO

Pese a que las limitaciones de movimiento no afectan específicamente a los coches, sí es cierto que los agentes policiales controlan el tránsito urbano y, sobre todo, las entradas y salidas en periodos estacionales (feriados puente, fines de semana, etc.). Es por ello que los semáforos (en ámbito urbano) o los detectores de velocidad (en ámbito interurbano) pueden incluir sensores que evalúen y lleven el control del tránsito de vehículos para conocer su estado en todo momento.

Nueva señalética horizontal, más espacio a ciclistas y disminución de la velocidad a 30km/h.





Avenida Corrientes y el Urbanismo Táctico. Habilitada al tránsito hasta ciertas horas del día y totalmente peatonal o semi-peatonal por las noches. Fotografías tomadas antes del distanciamiento social.

EQUILIBRIO TERRITORIAL Y DESCENTRALIZACIÓN

Tal vez la salida de esta crisis traiga consigo un cambio en las dinámicas poblacionales de los últimos años. El teletrabajo, ligado a un impulso de las áreas rurales, pueblos y de las pequeñas y medianas ciudades puede revertir la lógica atractiva de las grandes urbes, amainando la presión residencial que sufren y combatiendo la despoblación en el resto del territorio.

Indudablemente el impacto que ha tenido el limitar la movilidad, es también una muestra de cómo poner en práctica otras maneras de “inmovilidad” más sostenibles a la par que puede abrir la puerta al reequilibrio territorial y a la reversión de despoblación en este extenso territorio argentino que fuera de los grandes centros urbanos resulta un desierto, un lugar vacío que por comodidad consuetudinaria de los habitantes del conurbano y la inacción de los gobiernos en cuanto a la infraestructura y la obra pública, que siempre se prometió y que jamás se concretó, han generado un país en desequilibrio y sin políticas de ocupación territorial.

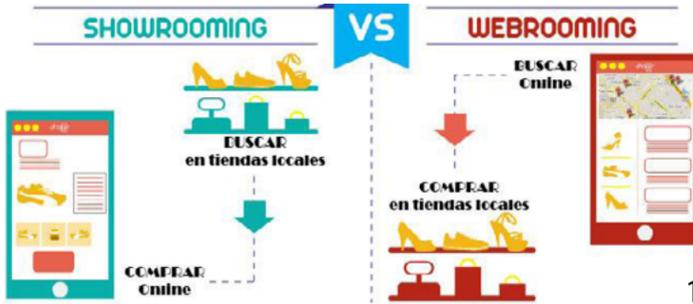


Ciudad de Laprida: una ciudad como tantas otras de la Provincia de Buenos Aires, con más de 15 mil habitantes ha generado un polo industrial y de desarrollo agrícola ganadero que permiten una muy buena calidad de vida. Allí las noticias de la problemática del conurbano bonaerense no existe, eso es sólo el estrés que se provocan los porteños y que los lapridenses ven como algo lejano o casi inexistente.

LA ECONOMÍA Y LAS NUEVAS FORMAS DE DISEÑAR O CONSTRUIR LOCALES COMERCIALES

El diseño de espacios comerciales y su adaptación cada vez más usada como las modalidades del showrooming y el webrooming han generado un incipiente crecimiento de la venta online lo que hace necesaria una reformulación de espacios, servicios y todo lo que el visual merchandising puede ofrecer.

Sin embargo este no es el único cambio que habrá. Los lugares públicos comerciales tendrán que adaptarse los próximos meses para evitar el contacto físico y mitigar el contagio. La tecnología se encargará de todas aquellas cosas que en algún momento fueron monitoreadas y controladas por alguien y a su vez, evitaremos el contacto con varias superficies portadoras de virus y bacterias. Las aplicaciones por voz liderarán el cambio.



1

LOS BARES Y RESTAURANTES EN LUGARES DE ESPARCIMIENTO

Según nuevas disposiciones para el sector de la gastronomía, en algunos países, se avizoran nuevas formas de ubicación de los comensales dentro del local. En algunos casos la cantidad máxima de personas estaría alrededor del 50% de la capacidad total del local previa a la pandemia. Por otro lado se comienza a regular el total de individuos que podrían sentarse en una mesa cuando la reunión excede a la familia tipo. Ese máximo estaría entre 10 a 12 comensales aproximadamente; y no sólo tendrán que cumplir los requisitos del protocolo de higiene sino que estarán separados por mamparas para evitar contaminación a través de la vaporización respiratoria.

El proyecto de “Restaurante Mampara” consiste en cumplir el distanciamiento físico y las normas de higiene, pero también en brindar una nueva respuesta desde el diseño y los sentidos a la situación. Se utiliza el concepto de “Unidos pero separados” a través de un “velo” de vidrio o acrílico vertical transparente separando a los comensales.

En un futuro cercano en estos lugares se irán imponiendo recursos tecnológicos adicionales tales como la ventilación con ozono para limpiar el aire, la ubicación estratégica de puntos de higiene con agua, alcohol y geles de limpieza, zaguán o entrada con un lugar de aseo que deberá funcionar como un filtro exterior/interior, el uso ya frecuente de puertas automáticas, grifería de pies en los baños, conjuntamente con aplicaciones (APP) de servicio como turnos, menú, pedido y robótica cooperativa, entre tantos recursos complementarios que hacen al buen y seguro funcionamiento de los locales de gastronomía.

izquierda:

- 1) Las diferencias entre el Showrooming y el Webrooming
- 2) Local Showrooming de artículos deportivos, se trata de la transformación de las tiendas físicas en salones de exhibición de productos que los consumidores finalmente compran por Internet. Foto La Nación.
- 3) El webrooming sigue estando de moda. Esta tendencia es mucho más marcada entre la población joven, al estar tecnológicamente más preparada y disponer de acceso a Internet a través de múltiples dispositivos. El acceso a la información online facilita al consumidor la compra en tienda física. Foto que vemos a diario: el momento de ir a retirar la mercadería, o una burda manera de hacer webrooming.



El Restaurante Mampara en los países asiáticos.



Mamparas de acrílico para separar a los comensales.

LOS BARES Y REUNIONES SOCIALES AL AIRE LIBRE

Según algunos códigos edilicios se consideran terrazas al aire libre “todo espacio no cubierto o todo espacio que estando cubierto esté rodeado lateralmente por un máximo de dos paredes, muros o paramentos”.

Los patios, azoteas y jardines para tomar algo con los amigos, disfrutar al aire libre y refugiarse de las altas temperaturas han sido últimamente las opciones encontradas por las empresas que se han visto obligadas a buscar una ingeniosa solución para, en función de los resultados, decidir si seguir trabajando bajo la alternativa experimentada o cerrar definitivamente, lo que implica el desempleo y la quiebra de los comercios de esta actividad.

En algunos casos la solución será propia del local como, utilizar su terraza, vereda o estacionamiento, en otros casos habrá que alquilar ese tan preciado descubierto reconvirtiendo la habilitación municipal o creando una nueva modalidad del emprendimiento gastronómico como terrazas o patios privados que son explotados por un par de chefs a modo de casa particular con servicio gourmet.

El diseño de estos lugares tiene que ser tan atractivo como la atención y la comida que en ellos se ofrecen. Todo esto se complementa (si se trata de una ubicación en altura) en contemplar el atardecer sobre los tejados de la ciudad con una copa en la mano, donde se perciba un ambiente relajado y fresco, o quizá por todas las actividades culturales que cada vez más se organizan en dicho lugar. Todo esto y mucho más se podría llegar a disfrutar en un único espacio, donde el buen comer se complementaría con cine al aire libre desde un gran plasma o escuchar a una pequeña orquesta en vivo debidamente distanciada con conciertos de música alternativa.

EL CONCEPTO DE BURBUJA O JAULA DE CRISTAL

En Países Bajos, una empresa de diseño presentó “jaulas de cristal” para el comercio gastronómico. Mientras esperan la aprobación correspondiente ya vendieron las que tenían de muestra a una empresa experimental de biotecnología. El artefacto tiene la forma de un pequeño invernadero y puede llegar a contener hasta tres personas.

Estos objetos recientemente diseñados han sido colocados en el prototipo de restaurante especialmente preparado en un centro cultural



1



2



3



4

llamado Mediamatic, que es un foco de desarrollo del arte fundado en 1983, donde se realizan conferencias, talleres y proyectos de arte, centrados en la naturaleza, la biotecnología y la ciencia en una sólida red internacional, que está ubicado en el norte de Ámsterdam.

En ese contexto que se repite en muchas ciudades capitales de todo el mundo, las “jaulas de cristal” surgen como una propuesta sanitaria para cuando se levante la cuarentena. Y sobre todo para aquellos comercios que tengan espacio para poder instalarlas. La empresa de diseño las testeó en una terraza que simulaba un restaurante a orillas de un canal de la ciudad holandesa.

ALGUNOS CUESTIONAMIENTOS FINALES QUE DEBEREMOS HACERNOS.

Deberemos volver a pensar el concepto de hogar: Nuestros espacios íntimos han cobrado especial importancia. El confinamiento nos ha hecho recapacitar sobre las nuevas configuraciones adaptadas a un estilo de vida más hogareño en el que compartir mucho más con familia y amigos cercanos. La calidad y el confort de nuestros hogares se convertirán en los primeros de la lista. Áreas verdes y jardines, luz natural y ventilación, balcones y terrazas, ambientes interiores mínimos y saludables, zonas de entrada que permitan una higienización, entre tantas otras cosas que deberemos tener en cuenta a la hora de diseñar.

Habrán nuevos parámetros orientados a la salud: El diseño y el material se consideran según la situación actual, generando nuevas formas de vida. Si bien las nociones de diseño modular, elementos prefabricados, particiones flexibles y estructuras livianas seguirán creciendo, los arquitectos comenzarán a planificar nuevas configuraciones teniendo en cuenta las medidas de distanciamiento social. Las superficies estarán cubiertas con materiales que eviten la proliferación de enfermedades y el diseño estará orientado a eliminar los riesgos de transmisión.

izquierda:

1) La terraza, lugar ideal para reuniones sociales con adecuada distancia social, observando el paisaje urbano.ttt

2) La Jaula de Cristal

3) Mediamatic y su restaurante experimental

4) Mediamatic está probando esta nueva forma de comer y de servir, a la espera de que las autoridades holandesas den luz verde a la reapertura de los restaurantes, cerrados desde el 16 de marzo para luchar contra la covid-19.

En definitiva, la nueva normalidad en arquitectura estará enfocada en ayudar a rediseñar los espacios para que las personas puedan vivir con mayor tranquilidad, sin miedos a la enfermedad, con menores posibilidades de contagio y en sintonía con el nuevo estilo de vida que está naciendo de este tiempo de reflexión y reconstrucción del mundo.

Nuevos recursos tecnológicos se encargarán de abrirnos puertas, inclusive de ascensores, el buscar una película en Netflix, hacer funcionar varios electrodomésticos y hasta los aeropuertos o centros de entretenimiento tendrán control de temperatura automatizado. Por su parte, los hoteles o lugares en constante movimiento de turistas o extranjeros se adaptarán proporcionando una mayor privacidad inclusive en lugares de encuentro como el lobby o los ascensores, en los cuales se limitará el paso o contacto de varias personas al mismo tiempo, y las duchas y lavamanos serán automáticos.

Aunque el futuro es incierto no hay duda de que los próximos meses una nueva vida nos espera afuera. Los primeros en adaptarse serán los lugares públicos, y los distintos niveles de gobierno serán los encargados de darnos las instrucciones para que tiempo después podamos cambiar nuestra casa.

El diseño, el urbanismo y la arquitectura abrirán a nuestro paso un mundo más individual, digital y menos cálido. “Los baños con puerta en los espacios públicos es probable que sean eliminados, siempre que sea posible. Los diseñadores recurrirán cada vez más a telas y acabados antibacterianos, incluidos los que ya existen, como el cobre, y los que inevitablemente se desarrollarán”.





ANTIGUO MORÓN PRIMERA PARTE

Pequeñas grandes historias de la ciudad

Nota de la Redacción.-

Izquierda:

1) La Estación Morón se inauguró el 5 de febrero de 1859, en terrenos que habían sido donados por el molinero francés Augusto La Roche. Lleva el nombre del pueblo en el que se emplazó, el edificio estaba ubicado del lado sur.

Por entonces, los trenes de pasajeros llegaban sólo los días hábiles a la estación, tres veces al día: a la 7:30, a las 14:00 y a las 19:30. Los fines de semana se adicionaban más servicios, por la razón de que Morón se había constituido en una ciudad turística.

Foto Museo Ferroviario.

2) Tendido de la red eléctrica ferroviaria, en la década de 1940. Foto AGN.



EL DÍA QUE SE INAUGURÓ LA ESTACIÓN

Corría febrero del año 1859, cuando a las siete de la mañana arribó a la Estación Morón el primer tren procedente de la Estación Parque, cabecera del Ferrocarril del Oeste.

La llegada del ferrocarril permitió una conexión rápida y segura con el centro de Buenos Aires, esa próspera ciudad en franco crecimiento.

No existían las frecuencias con las que contamos hoy; en días hábiles, los trenes de pasajeros llegaban a la Estación Morón tres veces al día, en cambio los sábados y domingos, se agregaban más servicios a los habituales, porque la población aún no se había extendido con su lugar de residencia en lo que hoy llamamos conurbano sino que utilizaba esa zona como lugar de esparcimiento durante el fin de semana.

El pueblo se había constituido en una localidad turística de moda y en Buenos Aires se decía que sus aires eran muy saludables, apropiados para la cura de enfermedades pulmonares como el asma (junto con la localidad de Castelar y San Antonio de

Padua) a las que se las llamaban Pequeña Córdoba o Córdoba Chica, en alusión a las sierras de esa provincia. Las familias porteñas llegaban al mediodía a dar un paseo por las quintas de la zona y volvían al atardecer. Gracias al ferrocarril, Morón dejaba atrás su pasado de aldea rural y se iba convirtiendo de a poco en un próspero pueblo.

El Diario El Nacional tituló en su portada: "Sábado 5 de febrero de 1859 - Estreno feliz de la línea a Morón -

A las 7 en punto de la mañana se detuvo hoy en la Estación Morón el primer tren, con sus coches llenos de pasajeros... el convoy trajo a la banda del Regimiento, del Coronel Arenas, que ingresó en el pueblo tocando hasta detenerse delante de la Prefectura.

El pueblo estaba embanderado, el vecindario lleno de regocijo. Muy cerca de la estación está el campo destinado a la fiesta campestre. Las locomotoras han sido embanderadas, y la Estación Central está cubierta de adornos alegóricos a la maravillosa fiesta que se ha vivido ayer por la mañana".

Con la llegada del ferrocarril creció la afluencia de

veraneantes, los jóvenes de las clases acomodadas venían en tren a tomar café a los bares cercanos a la estación y pasar la tarde charlando.

El ferrocarril tuvo también una enorme incidencia en el valor de los terrenos. En la provincia de Buenos Aires, éste aumentó unas treinta veces entre las décadas de 1850 y 1870. Ello se debió a que el paso de las vías daba una mayor accesibilidad a la tierra.

En Morón, este proceso de valorización está identificado con el molinero francés Augusto de La Roche, que en 1855 compró 30 manzanas cercanas al pueblo en 16.000 pesos, y vendió cada una de ellas unos años más tarde a un promedio de 10.000 pesos. El loteo de esta finca permitió una ampliación del radio urbano.

En 1860 La Roche donó un terreno a la Municipalidad del lado sur frente a la estación, que en el día de hoy tiene la plaza que se conoce con su nombre.

LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN MORÓN:

El Bar Confeitería Aramburu

Funcionó desde fines del siglo XIX como la Cantina de la Estación Morón, en el mismo andén. Luego fue trasladado a la plaza La Roche en la esquina de 25 de mayo y Pasaje Bianchi, donde se levantó un chalet de madera y techo de zinc.

Fue uno de los lugares de reunión más concurridos por las familias tradicionales del pueblo hasta que los Hermanos Aramburu abandonaron la concesión del "kiosco" en 1924 y su posterior demolición en 1927.

En 1933, el Municipio permitió en ese mismo lugar la construcción de un nuevo Bar, cuya concesión dio esta vez a la firma Nuin y Deserti. El edificio se caracterizó por una innovación: las mesas externas ya no se encontraban en la calle, sino en la terraza.

LOS INICIOS DEL AERÓDROMO Y DE LA BASE DE MORÓN

Si bien las actividades aéreas habían comenzado luego de 1925 en la zona, el Aeropuerto de Morón fue habilitado oficialmente en la década de 1940 con vuelos comerciales de pasajeros, sobre tierras donadas por la familia Merlo Gómez. En sus inicios disponía de una pista de 3500 metros que era apta para la operación de grandes aeronaves, pero el desarrollo urbano en los alrededores fue limitando su funcionalidad; en la actualidad posee una pista de 2817 m x 38 m y 7 calles de rodaje.



Bar Aramburu. Foto Archivo Municipio de Morón



Galpones del Aeródromo de Morón en sus inicios. Foto AGN

En 1948 se inauguró su gran edificio central. Luego fue el asiento de la VII Brigada Aérea; para cumplir con esta función militar, durante los años '70 se construyeron otros importantes edificios (casino de oficiales, casino de tropas, hangares, viviendas para los altos jefes). En 1987 la brigada fue trasladada a José C. Paz.

En 2009 comenzó a funcionar como aeródromo civil bajo control de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), compartiendo aún parte de las instalaciones con la Fuerza Aérea Argentina, según ordenó el decreto 825/2009 publicado por el Gobierno Nacional Argentino.

En la actualidad es la sede del Instituto Nacional de Aviación Civil (INAC) y en sus terrenos se aloja el Museo Nacional de Aeronáutica y varias escuelas de vuelo. También alojó las instalaciones de la desaparecida empresa CATA Línea Aérea que brindaba servicios de pasajeros, carga y correo desde Ezeiza y Aeroparque.

En las primeras décadas del siglo XX llegaron al país dos italianos quienes se instalaron primero en Buenos Aires y luego en Morón y desarrollaron aviones creando la industria de la aviación deportiva en la República Argentina.

Ellos eran Jorge Sfreddo y Luis Paolini, que instalados en el Oeste hicieron crecer rápidamente un flamante taller en 1926; un lugar amplio que permitía hacer pruebas de despegue y aterrizaje de las máquinas creadas. Ese lugar había sido recientemente inaugurado como el Aeródromo Presidente Rivadavia de Morón (hoy Aeródromo de Morón).

En dicho lugar también se instalaron el Aero Club Argentino, el Club Argentino de Planeadores Albatros y Pan American-Grace Airways, entre otros. Así también la Sociedad de Hecho de Jorge Sfreddo y Luis Paolini se transformó en Sociedad Anónima.

EL AEROPUERTO DE MORÓN

Fue habilitado en la década de 1940 sobre tierras donadas por la familia Merlo Gómez. En 1948 se inauguró el gran edificio central. Fue construido sobre una gran fracción de tierras altas y disponía, en sus inicios, de una pista de 3500 metros apta para la operación de grandes aeronaves. El gran edificio central de la terminal se habilitó en el año 1948 y sólo fue utilizado durante un año como el Aeropuerto Internacional de Buenos Aires, hasta que se inauguró el Aeropuerto de Ezeiza y Morón quedó desafectado de ese uso.



Los últimos toques al avión fabricado en los talleres de Morón por Jorge Sfreddo y Luis Paolini en el Aeródromo Presidente Rivadavia. Foto AGN.



Jorge Sfreddo y Luis Paolini posan con el avión fabricado por ellos "El Nacional" SyP I, año 1930. Foto AGN.



Práctica de maniobras de la Fuerza Aérea en Morón.



Toma aérea de los talleres de la Estación Castelar y la usina eléctrica en 1928. A la derecha de la imagen se observa el Centro de Aviación Civil que funcionó hasta 1935 que luego fuera trasladada al Aeródromo Presidente Rivadavia. Obsérvese al Aeródromo ubicado del lado norte por donde hoy pasa la avenida Arias. A la izquierda se observan algunas casas quintas distribuidas en el terreno semi-rural y a su fondo el trazado de la avenida Zeballos rumbo a Ituzaingó. Foto Archivo Municipio de Morón.



El edificio central del Aeropuerto de Morón, construido en 1948.

LOS PRIMEROS EDIFICIOS OFICIALES:

La Manzana Histórica está situada entre las calles Buen Viaje, Belgrano, Mitre y San Martín. Fue donada hacia 1769 por Marcos de Alarcón para construir la primitiva capilla de Nuestra Señora del Buen Viaje. En torno a la misma sus descendientes lotearon los primeros terrenos, dando origen al pueblo. En el siglo XIX se levantó a pocos metros de la parroquia, la primera escuela del partido (1822) y junto a ella las oficinas del Juzgado de Paz (1828). Posteriormente se construyó en ese mismo sitio la Antigua Casa Municipal (1863). En esta manzana hoy se encuentran: la Catedral, la Antigua Casa Municipal, el Conservatorio de Música y la Comisaría.

La Catedral Nuestra Señora del Buen Viaje

No habiendo Iglesia en lo que era el caserío de Morón, la parroquia funcionó provisoriamente en la capilla de Francisco de Merlo hasta 1776.

La patrona de la parroquia de Morón, era la Inmaculada Concepción del Buen Viaje, advocación que recibió de la costumbre popular de pedir a los pies de la virgen de Morón (primera posta del Camino Real al norte) por un buen viaje, ante la amenaza de los peligros del indio, que acechaba la inmensa llanura.

En 1776 la parroquia fue trasladada al vecino pueblo de Morón y la capilla del pueblo de Merlo fue cerrada; la modesta Iglesia sobrevivió con muchos arreglos hasta 1852.

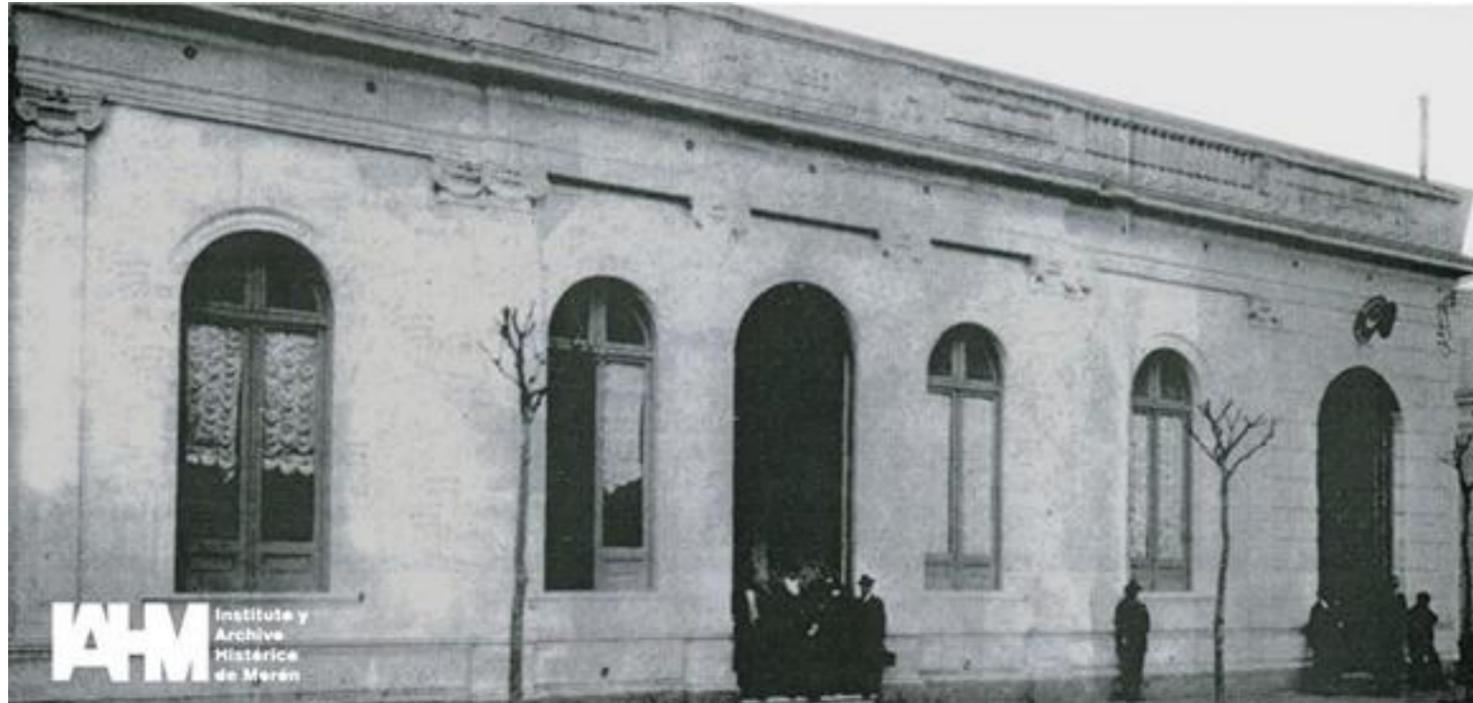
Cerrada la capilla de Merlo, los feligreses del pueblo y el resto de la población que vivía al este del Río de las Conchas debía asistir a la Iglesia del pueblo de Morón, mientras que la población que vivía al oeste del río —el actual territorio de Moreno— debía asistir a la iglesia del pueblo de Luján.

El pueblo de Merlo quedó sin iglesia entre 1776 y 1864, año en que se inauguró la Iglesia de Nuestra Señora de la Merced y cuyo primer párroco fue el sacerdote Patrick Dillon.

Poco después los vecinos del recién fundado pueblo de Moreno deciden construir su propia iglesia, la Iglesia de Nuestra Señora del Rosario, que fue inaugurada en 1865. Su primer párroco fue el padre Natalio Arellano.

Según la Diócesis, el primer templo ubicado en Morón propiamente dicho, fue levantado por el párroco Francisco Romero en 1854 cuando el país ya recibía los primeros contingentes de inmigrantes y comenzaba una nueva etapa institucional con la sanción de la Constitución de 1853.





La tecnología constructiva en esa época era ladrillo de adobe, revoque de barro y techo de paja; el templo, lugar muy reducido, era apenas un pequeño oratorio. Este templo, tan de características tan precarias, debió ser reemplazado con el paso del tiempo.

El mismo cura Romero, el 31 de julio de 1868, luego de la trágica epidemia de cólera que azotara a toda la Argentina como consecuencia de la Guerra de la Triple Alianza, colocó en solemne ceremonia la piedra fundamental del actual templo, ante autoridades locales y pueblo, siendo padrino de la misma el Gobernador de la Provincia Adolfo Alsina. El templo fue librado al culto en 1871 y terminado cuando finalizó la construcción de sus dos torres; es el actual edificio que fue fruto de la cooperación de una comisión de vecinos destacados y el Estado Municipal. La última torre se culminó en 1885 y fue una obra del Arquitecto Manuel Raffo; es de estilo Neoclásico, Renacentista Colonial, siendo declarada Monumento Histórico Municipal en 1995.

De su interior, se destacan los altares del Sagrado Corazón de Jesús y de San José. El templo cuenta con un órgano neumático tubular de 28 registros fabricado por la casa alemana Walcker, instalado en 1921. Cuando se creó el obispado en 1957, el papa Pío XII elevó el templo a Catedral y se le dio el título de Basílica Menor por haber sido entronizada en ella la imagen de Nuestra Señora del Buen Viaje. A la llegada de Juan Pablo II a la Argentina se detuvo en el viaje que realizaba hacia Luján, bajó del papamóvil e ingresó a la basílica para orar por los moronenses y por el pueblo argentino.

La Antigua Casa Municipal

En 1863 se inauguró la primera Casa Municipal ubicada en Buen Viaje 968. La fachada de la Antigua Casa Municipal fue remodelada en los '30 y en 1941 el edificio fue cedido a la Escuela Profesional de Mujeres. En 1949 fue sede del Colegio Nacional Mixto de Morón (luego Colegio Nacional Manuel Dorrego). En la década de 1970 funcionaron allí los Tribunales de Morón hasta 1988, cuando volvió al control directo de la Municipalidad. Hoy es la sede de la Secretaría de Desarrollo Social.

Arriba: Antigua Casa Municipal. Abajo: Fachada de la Casa Municipal remodelada a estilo futurista en la década de 1930 bajo la intendencia de Rafael Amato. Fotos Archivo Histórico de Morón.

AQUELLOS AÑOS DE BONANZA

(Extraído del libro de Graciela Luisa Sáez y Carlos María Birocco "Morón, de los orígenes al Bicentenario año 2010. Ed: Municipalidad de Morón)

...“El ferrocarril tuvo un fuerte impacto en la organización del espacio urbano. Las vías se convirtieron en un obstáculo antes inexistente. En Morón, como en toda la línea del Ferrocarril Oeste, se planteó la división norte-sur, creando espacios con funciones diferenciadas. El lado sur del pueblo mantuvo su carácter de centro cívico y comercial, que sería fomentado por las sucesivas políticas municipales. El lado norte conservó su carácter residencial, con un desarrollo más lento. Esto último quizás estuvo relacionado con la existencia de un playón de maniobras del ferrocarril, luego convertido en plaza, que determinó que las autoridades locales no tuvieran tan a la vista las calles de ese sector y se ocuparan menos de ellas. Enclavados en el corazón del pueblo, tanto el andén como la Plaza La Roche se convirtieron en un espacio social que rivalizó con la Plaza Alsina (hoy Plaza San Martín). Allí se mostraba la sociedad local: los periódicos reflejaban ese verdadero desfile de damas y caballeros en general jóvenes que concurrían para exhibirse, donde las familias paseaban por el andén que, al decir del semanario moronense El Imparcial, era el “único punto de reunión de nuestra comunidad”.

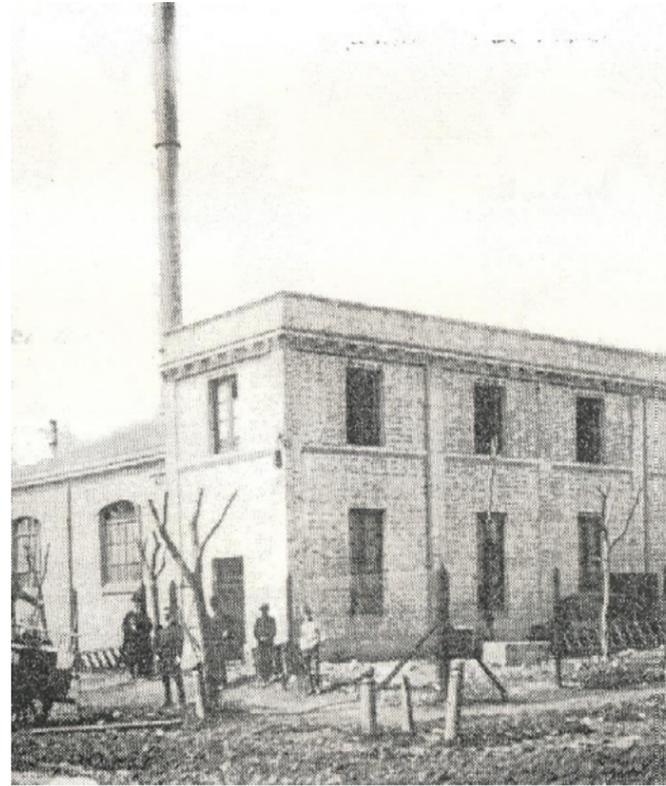
A las familias de Morón se sumaban las que venían desde Buenos Aires a pasar sus vacaciones. Las más distinguidas viajaban en los lujosos vagones de primera, con abundante equipaje, y su personal de servicio, a disfrutar de las frescas arboledas y jardines diagramados en sus quintas por arquitectos paisajistas.

Si se descendía del tren y se caminaba por los alrededores de la estación se podía observar cómo habían florecido en su entorno confiterías, negocios elegantes y residencias lujosas. Numerosos hoteles alojaban a visitantes y viajeros. Los periódicos de 1907 publicaban avisos promocionando dichos servicios.”

“Hotel Morón, casa quinta. A dos cuadras de la estación. No confundir con la cancha situada en la esquina de Branzen. Servicio especial para banquetes a precios sin competencia. Habitaciones cómodas para pasar uno o más días de recreo. Hay timbre nocturno para los señores pasajeros que se sirvan llamar. Se admiten pensionistas. “...

...“Entre las quintas que se hallaban en las inmediaciones de la estación se destacaba la de Rudecindo Roca (hermano del presidente), ubicada

sobre la calle Branzen, hoy 9 de Julio. Frente a ella se hallaba el Banco Provincia, inicialmente instalado en dos casas alquiladas a María de Nuin, donde se atendió al público desde 1912. Si se caminaba en dirección a la iglesia, buscando la plaza principal, podía observarse que el pueblo tomaba un carácter esencialmente comercial, que mantendría hasta la actualidad. Esto determinó una permanente preocupación de comerciantes, artesanos y vecinos por cuidar y mejorar el centro urbano y el aspecto de sus calles. Tanto los vecinos influyentes como las autoridades locales se ocuparon del abovedado y adoquinado de las arterias céntricas, la plantación de árboles en las veredas, la construcción de cercas, colocación de farolas, y el mantenimiento del buen estado de higiene. Llegó el turno de la plaza principal, que en ese entonces recibía el nombre de Plaza Alsina. Entre fines del siglo XIX y comienzos del XX fue adornada con hileras de paraísos, y en su centro se construyó un quiosco para que tocara una banda de música. El diseño de sus cancheros y senderos se atribuye a Carlos Thays, célebre arquitecto y paisajista francés que se radicó en Buenos Aires en 1889 y que fue Director de Paseos Públicos desde 1891. Según el periódico El Imparcial, Thays "trató de mejorar su arbolado, dando mayor relieve a su figura y consolidación al suelo de los caminos". Siguió el modelo de plaza característico del siglo XIX, con sus arboledas alineadas, su césped bien cuidado, sus bancos y sus senderos. Durante la intendencia de Gabriel Reboledo (1904 - 1906) se completaron las reformas: se construyó un paseo perimetral de veredas de mosaicos, que reemplazaron los ladrillos que había anteriormente, y se colocaron los primeros faroles de luz eléctrica. En las esquinas cercanas a la plaza principal se emplazaban almacenes, boliches o fondas, todos ellos lugares de socialización: allí se producía el intercambio económico, pero también el de ideas, y, entre otras cosas, se discutía de política. Allí hacían sus veladas payadores y guitarreros, tanto locales como forasteros. En el centro de Morón, se destacaban los bares de Labarta, en Brown y Belgrano, y el de Volpi, en San Martín y Buen Viaje. El célebre bar de Labarta comenzó a funcionar en 1907 y por él desfilaron payadores y cantores populares como Gabino Ezeiza, José Betinotti, Martín Castro "el de Mataderos", el morochito Davantés famosos improvisador, el payador J.J. García, las orquestas de Pacho y Greco y, años más tarde, Carlos Gardel haciendo sus primeras armas en dúo con Razzano. La circulación de vehículos y personas por las calles se intensificó y la seguridad se convirtió en un tema de preocupación, especialmente de noche, debido a la escasa iluminación. Si bien la electricidad llegó al pueblo en 1906, estaba circunscripta a unas pocas manzanas centrales. Por aquellos años, la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad publicaba este aviso: "La policía podría dormir tranquila si en todas



Primera usina eléctrica de Morón de 1906, el edificio de dos pisos contaba con dos piletas destinadas para enfriar los equipos. Dichas instalaciones fueron donadas a la Municipalidad conjuntamente con las piletas creándose allí un natatorio municipal.

Foto: Archivo Patrimonial de la Provincia de Buenos Aires.

las calles hubiera luz eléctrica". La oscuridad de las calles propiciaba la presencia de niños vagando y asaltando a los desprevenidos transeúntes, sobre todo en las cercanías de la estación. Morón fue tristemente conocido en esa época por la proliferación de malevos y cuchilleros, lo que dio pie al dicho: "Morón, en cada esquina un ladrón"... "Gracias a la gestión del Intendente Gabriel Reboledo se abandonó la iluminación a gas acetileno y, en la navidad de 1906, se inauguró la luz eléctrica en Morón, haciendo encender un sol hecho con lamparitas en el frente de la Casa Municipal. La fiesta de inauguración consistió en un "lujoso lunch" en la Usina a la que acudieron las autoridades municipales y miembros de la Compañía Transatlántica de Electricidad. Luego, al son de los acordes de una marcha militar ejecutada por el Tres de Línea, los invitados se dirigieron a la Municipalidad donde se sirvió una cena, ofrecida por el Intendente Reboledo. Una nueva banda siguió tocando en la plaza y la intendencia distribuyó, entre las familias más necesitadas, trescientos kilos de carne y cien de pan. A la noche hubo fuegos artificiales en la plaza, con una concurrencia de más de 2000 personas que se ubicaron en las



La ex Usina Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad convertida años más tarde en la ex Escuela Municipal de Danzas José Neglia tal como se la ve en la actualidad desde su fachada sobre la calle Salta. En la foto de abajo, en la izquierda, se observa el edificio de la Universidad de Morón. Fotos Google



*Distintas imágenes del edificio de la Ex Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad y la nave trasera que contenía a los equipos generadores. Vista del actual estado del edificio.
Fotos Google.*

aceras de la Municipalidad, en los balcones del Club Progreso y de varias casas particulares. La Usina, que era una de las primeras compañías de electricidad, estaba ubicada en la plaza del lado norte de la estación del Ferrocarril, donde hasta hace cuatro años se emplazaba el edificio de la Escuela Municipal de Danzas. Consistía en una construcción de dos pisos, una gran sala de máquinas y dos grandes piletas de unos veinte metros de largo para el enfriamiento de los motores. La luz eléctrica en los domicilios estaba arancelada de acuerdo a la cantidad de lámparas que tenía cada habitación y las horas que estuvieran encendidas. En el carnaval de ese año el curso tuvo una iluminación con cinco focos de arco por cuadra y una guirnalda de lamparillas. Como en cualquier otro pueblo, las calles fueron el lugar de la procesión, el desfile, el paseo social, la fiesta y el acto político, escolar y militar. También lo fueron de las comparsas, carrozas y bailes; el espacio festivo de integración más importante de los distintos sectores sociales que conformaban la población local. Continuaron siendo en ocasiones especiales, escenario de carreras cuadreras y, hasta que el crecimiento vehicular lo permitió, espacio de juegos infantiles, ferias francas y fiestas compartidas por todos los vecinos”.

HISTORIA DE LA GRAN PLAZA NORTE DE LA ESTACIÓN MORÓN

La Roche, el empresario francés, además de donar los terrenos destinados a la estación del tren, cedió varias parcelas a la Municipalidad para construir dos plazas frente a la misma. La de mayor superficie se encontraba del lado norte, se la conoció como “Gran Plaza de la Estación” y estaba delimitada por las actuales calles Independencia, Maestra Cueto, Salta y Sarmiento. La otra se ubicaba del lado sur y más tarde llevaría el nombre de La Roche; era más pequeña y se transformó en un lugar destacado del desarrollo de la sociabilidad moronense, ya que era un agradable lugar donde los viajeros podían descansar al llegar al pueblo o esperar el tren.

En la Plaza Norte se instalaron vías de carga y algunos galpones de la empresa, por eso uno de sus nombres fue “Plaza de las Carretas”, el lugar adonde estos transportes llegaban para cargar y descargar mercaderías. Este espacio próximo a la estación era un predio amplio donde podían estacionarse las carretas, rematarse animales, instalar ferias y kermeses; actividades que tenían que ver bastante con la economía doméstica, y con la vida cotidiana de la gente. Por cierto no eran las clásicas actividades socializadoras de la plaza principal como el paseo dominical, las charlas animadas entre amigos, los actos escolares y religiosos.

Ya en la década de 1910 se había abierto la calle Rauch y las manzanas comprendidas entre 25 de Mayo (Cabildo), Branzen (Independencia), Rauch y 2da Rauch (hoy Maestra Cueto).

Para el desarrollo de la zona fue necesario que las calles estuvieran en buen estado por eso en 1925 la Intendencia y el Ferrocarril se pusieron de acuerdo para pavimentar las calles circundantes. A éstas se agregaba la calle Branzen, por lo que toda la zona quedaba pavimentada.



Mapa con la ubicación de la Gran Plaza de la Estación; al norte y en letra roja se indica la ubicación de algunos edificios contemporáneos con su existencia y de algunos posteriores que han subsistido a nuestros días.



*Estación Morón circa 1920. Esta foto está tomada mirando al Oeste, un poco antes de llegar al paso a nivel de la calle 9 de Julio, procediendo de Haedo. Al fondo se puede ver con total claridad el Palacio Gil (derecha). En la parte Norte de la Estación, se observa una Playa de Mercaderías y un andén elevado para descargas. En aquellos años no había camiones, el transporte local aún se realizaba con carros y los caminos eran de tierra. La Casa del Jefe de la Estación se encontraba dentro del extenso terreno de la Gran Plaza Norte (derecha) donde se puede ver su intensa vegetación.
Foto: Archivo del Municipio de Morón.*

LAS PLAZAS DE EJERCICIOS FÍSICOS

El área delimitada por las calles Rauch, 2da Rauch, Belgrano y Branzen (9 de Julio), predio que ocupa la actual escuela N° 3, fue el lugar donde se creó en la década del '20 una "Plaza de Ejercicios Físicos". Esta Plaza fue cercada con un tejido alambrado y arreglada de acuerdo con sus objetivos: ofrecer a la niñez y a la juventud un espacio para el desarrollo de la cultura física. Allí se instalaron bancos, se acondicionó un gimnasio, se preparó con arena un campo de juegos. En 1933 se presentó otra iniciativa para abrir una nueva Plaza de Ejercicios Físicos, esta vez ocuparía el terreno de "la plazoleta norte" ubicado entre las calles 25 de Mayo y Belgrano, frente a la estación del ferrocarril.



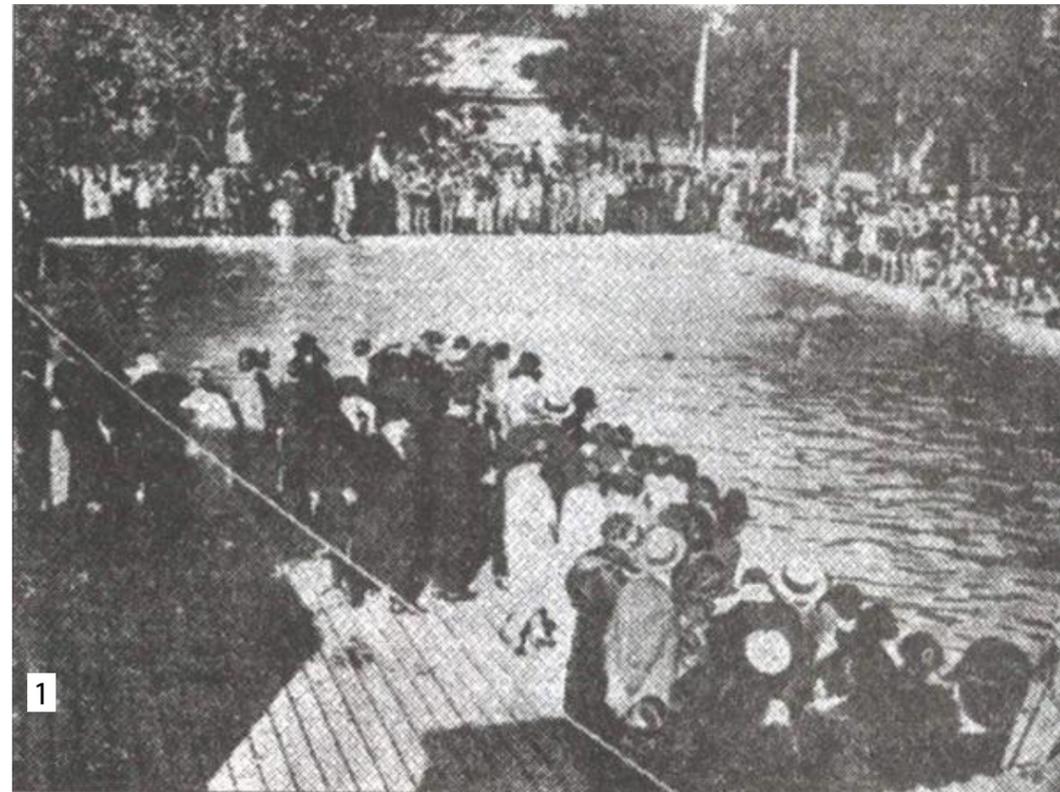
Foto circa 1928 con el ferrocarril ya electrificado, a la derecha la arboleda de la Gran Plaza Norte.

Foto Archivo del Municipio de Morón.

LA PILETA DE NATACIÓN

Estaba ubicada en los terrenos donde desde 1906 funcionaba la Usina Eléctrica de Morón, entre las calles Cabildo, Rauch, Maestra Cueto y Salta. La Usina era un edificio de dos pisos y una gran sala de máquinas de casi media cuadra de longitud. En el terreno sobrante se construyeron dos piletas paralelas de unos veinte metros de largo por tres de ancho y un metro y medio de profundidad. El agua era utilizada para el enfriamiento automático de los motores.

Cuando la usina se cerró, porque la luz ya venía desde Buenos Aires, las piletas quedaron cercadas por postes y alambradas. El 11 de abril de 1926 se firmó el Contrato ad referendum entre la Municipalidad y la Compañía de Luz sobre la donación de este terreno.



Arriba:

1) Aquellos años de apogeo de la Pileta Municipal. Fotos: Archivo del Municipio de Morón

2) Foto de un diario de la época que anunciaba la primera inauguración en 1926 de la pileta de natación municipal.



La Comisión de la Plaza de Ejercicios Físicos se hizo cargo también del funcionamiento de la pileta de natación, que se inauguró el 22 de febrero de 1927 en presencia de numerosa concurrencia que colmaba tanto el interior como el exterior de las instalaciones.

Tuvo algunos años de abandono hasta que en 1934 se reinauguró la Pileta, que llevaba ahora el nombre de "Ostende" y nuevamente el público acudió a disfrutar de este predio.

El predio de la Pileta hoy.

Las instituciones que hasta hace algunos años ocuparon este predio, se establecieron en la década de 1940. En 1948 la Municipalidad cedió al Estado Provincial la propiedad de una parte de este terreno con frente sobre Cabildo y 30 metros de fondo para construir

Edificaciones sencillas construidas en la década de 1950 en las manzanas de lo que fue la Gran Plaza Norte de Morón.
Foto Google.

el edificio del Dispensario de Vías Respiratorias "Dr. Germán Argerich". Otra de las instituciones que se estableció en la manzana fue la escuela de Arte Nativo, creada en 1948, y con posterioridad la Escuela Municipal de Danzas José Neglia. También en esa manzana se instaló en 1954, el Cuartel de Bomberos. Estas instituciones fueron trasladadas a otras dependencias cuando en 2015 este espacio pasó a ser la Plaza de la Cultura.

EL LOTEO EN LAS DÉCADAS DE 1940 Y 1950

Estas dos manzanas entre Independencia, Sarmiento, Rauch y Salta se fueron loteando a partir de 1948. Ya en la década del '50 la mayoría de los lotes estaban ocupados por viviendas, aunque quedaban baldíos. Pero es en la década de 1960 cuando comenzaron a construirse muchos más locales comerciales y el lugar fue adquiriendo la característica de zona eminentemente comercial que tiene actualmente.

LA CASA DEL JEFE DE ESTACIÓN MORÓN.

Edificio de ladrillo a la vista típico de la arquitectura ferroviaria que se ha extendido a lo largo y ancho de nuestro país.

La cubierta de la casa, es de fuerte pendiente y de chapa galvanizada con algún ornato de chapa a modo de cenefa que acompañaba faldones y pendientes donde es notable la ventilación cruzada para evitar el excesivo calor en verano y la regulación de los puentes térmicos en invierno.

Los pisos son de madera machihembrada de pinotea, armado sobre un entarimado suspendido para aislarlo de la humedad del suelo conformando cámaras de aire, las cuales también cuentan con la correspondiente ventilación. Esta técnica en la ejecución de pisos de madera, ha permitido que los mismos se conserven en perfecto estado hasta el día de hoy.

La casa aún conserva el mismo enrejado que cercaba la Gran Plaza Norte, o Gran Plaza de la Estación.



En Independencia 84, la típica arquitectura ferroviaria introducida por las compañías inglesas permanece en la Casa del Jefe de la Estación Morón. Es el último vestigio que queda en pie de la parada original, donde el Ferrocarril Oeste se detuvo por primera vez a fines del siglo XIX.

LA UNIVERSIDAD DE MORÓN.

Inaugurada el 18 de mayo de 1960, en 1962 fue adquirido un solar en la calle Cabildo 134, donde se erigió la sede central. En su edificio central de hoy, se encuentran cuatro murales realizados por el artista Pérez Celis, de los cuales se destaca “El Libro de Morón” en la fachada del edificio sobre la calle Maestra Cueto.

Fue dos años después, en 1962, cuando la institución compró la casa de Cabildo 131, que era la casa

donde vivió el Ingeniero Ernesto C. Boatti, y que gracias a las autoridades fundacionales se preservó dentro de la nueva estructura. La casita colonial se puede ver iluminada por las noches dentro del hall acristalado del edificio central de la Universidad. Esa “casita colonial”, fue testigo de incontables luchas políticas entre conservadores y radicales. Su dueño originario, el Ingeniero Ernesto Boatti, fue Ministro de Obras Públicas de la Provincia durante el mandato del Gobernador Valentín Vergara desde 1926, y varias veces electo Diputado Nacional.



En 1962, la Institución compró la casa del Ingeniero Ernesto Boatti, ubicada en Cabildo 131. Foto UM.



EL FERROCARRIL DEL OESTE PRIMERA PARTE

El Viaje Inaugural

Para el gobierno naciente de la Confederación Argentina y la competencia política ejercida por la Provincia de Buenos Aires luego de la Batalla de Caseros, se libró entre ambas nacientes repúblicas una competencia de poder y supremacía. Buenos Aires poseía el control del puerto y predominaba con un Estado más poderoso; esta situación ventajosa la condujo a competir apuntando al desarrollo a través del "Camino de Hierro" el que con el humo liberado por la locomotora eran sinónimos de porvenir venturoso, civilización, progreso y de la modernidad que provenía de los países industrializados europeos.

Nota de la Redacción.-

Los países europeos demandaban manufacturas producidas por estas pampas, y de parte del viejo mundo existía un mercado internacional deseoso de colocar sus productos industriales, que consistían principalmente en materiales que llegaban a nuestros puertos para ser utilizados con una tecnología desconocida en ese tiempo. La misma permitía el envío de las partes de un edificio (vigas, columnas, perfiles, etc.) para que simplemente aquí pudiera armarse como un mecano, además de máquinas y herramientas de avanzada para Sudamérica y para esa época, y cualquier otro producto de vanguardia. Todo ese movimiento de intercambio económico trajo la necesidad de desarrollar un nuevo sistema de transporte que actuó en estrecha relación con los puertos de ultramar como terminales del sistema exportador.

Réplica de la locomotora de Trevithick

LA HISTORIA DE PERTENECER A ESE MUNDO DE DESARROLLO

AÑO 1804: EL PRIMER TRAMO FERROVIARIO DEL MUNDO.

La locomotora de Trevithick:

El inglés Richard Trevithick (1771-1833) construyó en 1802 una máquina de alta presión para una planta siderúrgica en Merthyr Tydfil, Gales. La sujetó a un bastidor e hizo de ella una locomotora: la primera locomotora de vapor. En 1803 Trevithick vendió la patente y en 1804 la locomotora se probó remolcando cinco vagones con diez toneladas de hierro y 70 hombres entre las localidades galesas de Penydarren y Abercynon (16 km) a una velocidad promedio de casi 4 km/h; necesitó cuatro horas y cinco minutos para cubrir toda la distancia. Richard Trevithick proyectó también el primer túnel ferroviario. La máquina sola alcanzaba los 25 km/h. Aunque funcionaba, esta locomotora no tuvo éxito porque era demasiado pesada para los raíles de hierro fundido ideados para carruatos tirados por caballos, los cuales se dañaron en los tres viajes de prueba realizados entre las minas de hierro de Penydarren y el canal Methry-Cardiff. A los cinco meses dejó de funcionar y se volvió a utilizar como máquina estacionaria.

Se continuó utilizando la fuerza animal para el arrastre de los vagones, hasta que la escasez de caballos y sus altos costos a consecuencia de las guerras napoleónicas obligó a volver la mirada otra vez hacia las locomotoras.

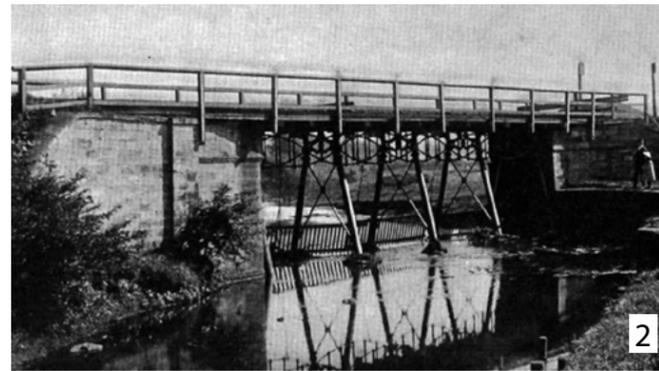
AÑO 1825: EL PRIMER TRAMO DE FERROCARRIL COMERCIAL UNIENDO DOS CIUDADES.

En el año 1825 se inauguró la primera línea ferroviaria para el transporte de mercancías (carbón), entre las localidades inglesas de Stockton y Darlington (40 km), a cargo de la locomotora de vapor "Locomotion" conducida por su inventor, George Stephenson (1781-1848). Los trenes de pasajeros sin embargo consistían en diligencias tiradas por caballos. "Locomotion" alcanzaba una velocidad máxima de 39 km/h. La línea supuso el estreno del primer puente ferroviario fabricado en hierro, sobre el río Gaunless, también obra de Stephenson.

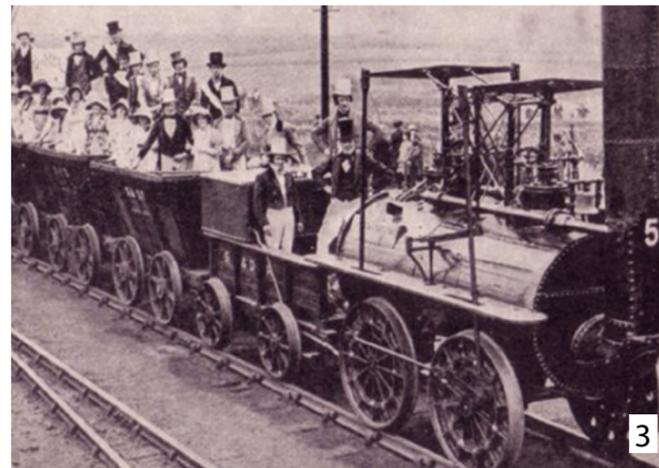
Mientras que los vagones de carbón fueron transportados por locomotoras de vapor desde el principio, los pasajeros inicialmente viajaban en



1



2



3

1) Túnel de Trevithick, en Gales

2) Puente sobre el río Gaunless

3) Fotografía de fecha incierta tomada en la conmemoración del primer viaje desde Stockton a Darlington. Se reprodujo la escena original con actores, dado que en 1825 (fecha del viaje inaugural) aún no existía el daguerrotipo.

carruajes sobre raíles tirados por caballos, hasta que se introdujeron los carruajes transportados por locomotoras de vapor en 1830. No obstante, el día de la inauguración de "Locomotion" se realizó un viaje transportando pasajeros.

La primera línea con servicio regular de pasajeros con tracción a vapor fue la Canterbury-Wishtable en el sur de Gran Bretaña. La primera línea considerada "moderna" fue la Manchester-Liverpool inaugurada en 1830. Las tres líneas utilizaban locomotoras construidas por George Stephenson.

AÑO 1830: INICIO DEL CRECIMIENTO IMPARABLE DEL FERROCARRIL

El ferrocarril de Liverpool y Mánchester fue una línea de ferrocarril inaugurada el 15 de septiembre de 1830 entre las ciudades de Liverpool y Mánchester, en Inglaterra. Fue el primer ferrocarril basado exclusivamente en la energía del vapor, sin que se permitiera en ningún momento el tráfico tirado por caballos; el primero enteramente de doble vía a lo largo de todo su recorrido; el primero que tuvo un sistema de señalización; el primero con programación a tiempo completo; el primero que fue impulsado enteramente por su propia potencia motriz; y el primero que llevó correo.

AÑO 1837: PRIMERA ESTACIÓN DE LONDRES HACIA EL INTERIOR DE INGLATERRA Y PRIMERA LÍNEA FÉRREA EN LATINOAMÉRICA

Euston Londres

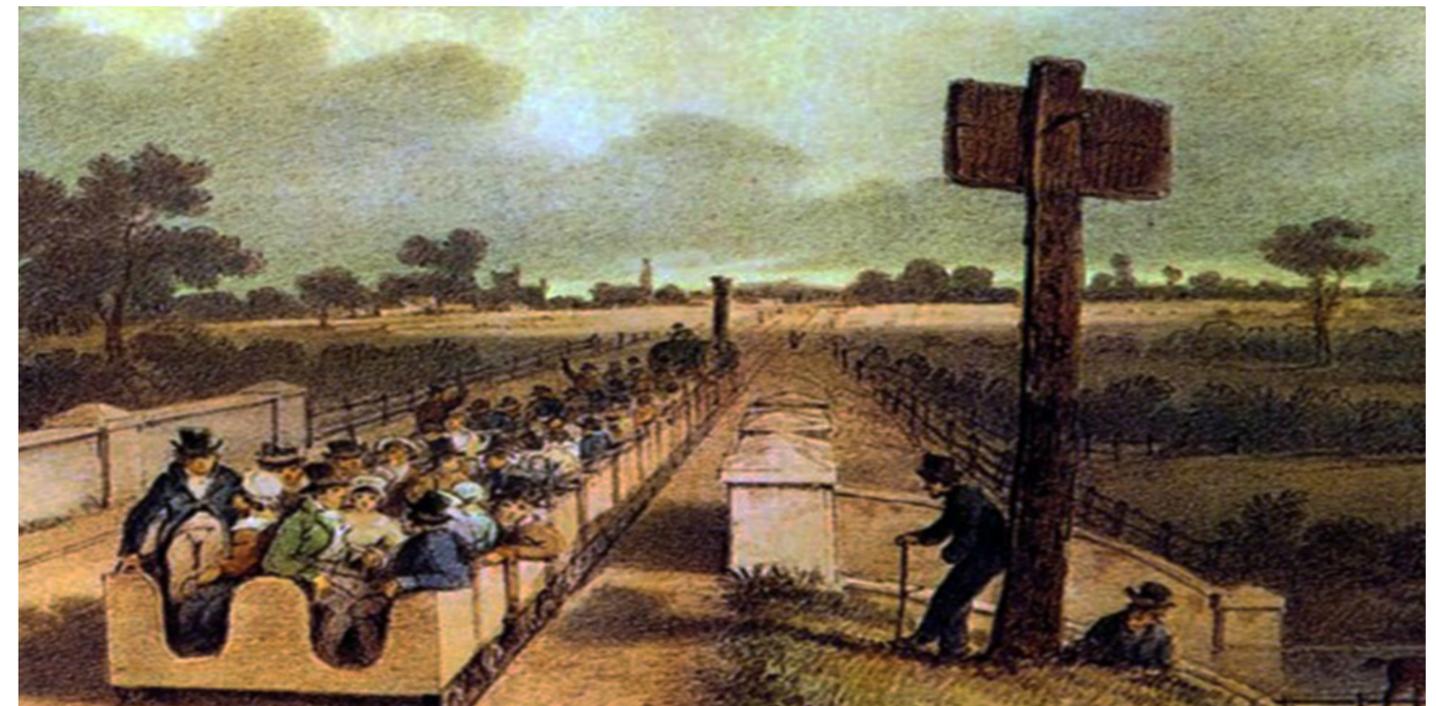
Euston fue la primera estación ferroviaria de llegada de trenes del interior de Inglaterra a Londres, algo que actualmente es difícil de notar ya que, después

de la Segunda Guerra, la estación fue reconstruida completamente en estilo internacional. La primera estación fue inaugurada el 20 de julio de 1837 como Terminal de la Compañía London and Birmingham Railway. La estación contó con la primera línea telegráfica entre dos estaciones ferroviarias, las londinenses de Euston y Camden Town.

El edificio de la estación fue diseñado por el arquitecto de formación clásica Philip Hardwick con una nave de hierro de 61 metros de largo y dos andenes de 130 metros de longitud. El pórtico de entrada principal, conocido como el Euston Arco, también fue diseñado por Hardwick y simbolizaba la llegada de un importante nuevo sistema de transporte a la capital, así como el lugar ideal para ser visto en "la puerta de entrada al norte".

Se incorpora con este ejemplo el evidente concepto de Innovación y Tradición entre los avances técnicos y estructurales para edificios de pasajeros con grandes cubiertas metálicas y las bellas artes utilizadas para engalanar dichos lugares, obteniendo un resultado (muy satisfactorio) o de calidad entre la necesidad práctica con lo simbólico, elementos que fueron característicos en la cultura industrial del siglo XIX.

Inicio del desarrollo tecnológico y de expansión territorial. El Ferrocarril inaugurado entre las ciudades inglesas de Liverpool y Manchester (56 km) fue primer ferrocarril para viajeros con un servicio, tarifas y horarios regulares, movido por la locomotora "Northumbrian", obra también de Stephenson. En ese mismo año llega el camino de hierro a Carolina del Sur (EE.UU.), la empresa operadora era "Best Friend of Charleston"; se crea la primera locomotora norteamericana, construida por la compañía neoyorquina West Point Foundry.



1



2



3

1) Estación Euston en Londres en 1837, nótese el techo de hierro forjado y cabreadas. Hoy demolida y reemplazada por un edificio de estilo internacional.

2) El Arco de Acceso: la entrada original a la Estación Euston en 1896

3) Estación Euston en la actualidad.



LA PRIMERA LÍNEA FÉRREA DE LATINOAMÉRICA: LA HABANA, CUBA

La primera línea férrea en Latinoamérica, entre La Habana y Bejucal (Cuba) entró en funcionamiento para exportar principalmente materias primas a Europa. Siendo Cuba en ese momento una de las posesiones españolas de ultramar se convirtió en el sexto país del mundo en inaugurar un ferrocarril y tenerlo antes que España. Luego le siguieron Méjico y Panamá en 1850; Perú y Chile en 1851; Brasil en 1854 y Argentina en 1857, entre tantos otros países de la región.

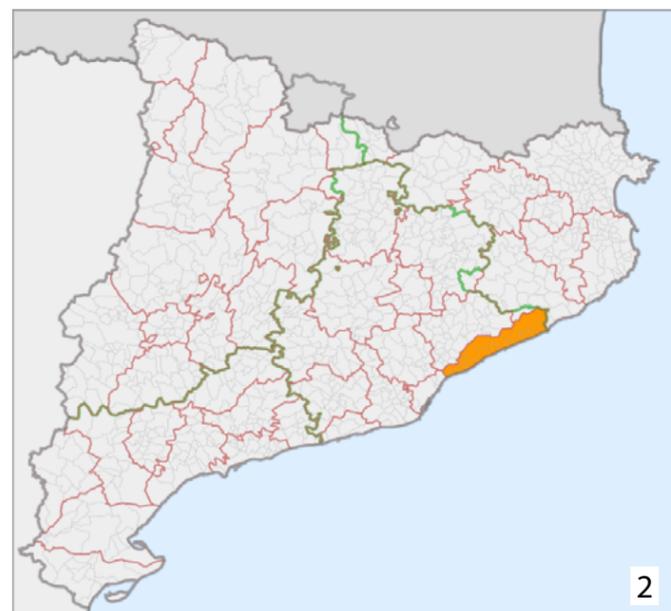
A posteriori de los países latinoamericanos, el 28 de octubre de 1848 se inaugura el Ferrocarril español con la salida oficial de la locomotora Mataró desde la Estación de Barcelona y su llegada a Mataró. El viaje de regreso, exento de tanto acto ceremonial, se realizó en 35 minutos. El ferrocarril fue un éxito total y contribuyó a facilitar el crecimiento y la prosperidad del Maresme.



1) *Bejucal: primera Estación Terminal de fin de recorrido en Cuba, en la actualidad.*

2) *Mapa de la costa catalana, España. En naranja, La Maresme*

3) *Imagen que recrea el viaje inaugural durante la salida desde La Habana con la Locomotora Rocket de fabricación inglesa.*



EL CONTEXTO DE LA DÉCADA DE 1852 A 1860 EN EL RÍO DE LA PLATA

La batalla de Caseros, en 1852, significó un punto de inflexión en la Historia Argentina: la caída del gobierno de Juan Manuel de Rosas dejaba abierto el camino para la organización constitucional del país.

Los partidos que habían ayudado en la victoria de Caseros esperaban dirigir el proceso. Los federales se apoyaban en el prestigio y el poder militar y económico del vencedor, el General Justo José de Urquiza, para sancionar una Constitución enteramente federal.

Por su lado, los unitarios, y muchos dirigentes de Buenos Aires, y recién llegados del exilio desde Montevideo querían una Constitución unitaria, o al menos que consagrara el predominio de la Provincia de Buenos Aires.

Urquiza se adelantó y, por medio del Acuerdo de San Nicolás logró sentar las bases hacia el camino constitucional. El Acuerdo de San Nicolás fue un pacto firmado en mayo de 1852 y ratificado por trece de las catorce provincias argentinas, ya que la Provincia de Buenos Aires se había negado a participar en su sanción. El objetivo constitucional

fue sentar las bases de la organización nacional y nombró a Urquiza como director provisorio de la Confederación Argentina, estableció la vigencia del Pacto Federal de 1831 y dispuso la reunión de un Congreso General Constituyente en la ciudad de Santa Fe que sancionó finalmente la Constitución de 1853.

La legislatura porteña rechazó el Acuerdo y la Constitución de la Nación, ya que se oponían a cualquier organización nacional que no fuera controlada por la provincia declarándose el "Estado de Buenos Aires", permaneciendo separada de

la Confederación Argentina, sancionando su propia constitución, y dejando abierta la posibilidad para una independencia definitiva del resto de las provincias.

A partir de allí comenzó un período de secesión con una cruenta guerra cívico militar que duró diez años y que finalmente concluyó con los acuerdos obtenidos en el llamado "Pacto de San José de Flores" y las batallas de Cepeda y Pavón.

El gobernador Pastor Obligado (1853-1857) empezó a llevar a cabo una serie de reformas y adelantos en Buenos Aires, principalmente con los ingresos de la aduana, que no tenía que compartir con el resto de las provincias. Fue paulatinamente convirtiendo en poblados a los viejos fuertes de frontera del interior de la provincia. Serían el germen de muchas de las actuales ciudades bonaerenses que años después tuvieron la llegada del tren y que contarían con flamantes estaciones formando un tendido que, como si se tratara de un tejido de telaraña, se extendería por el territorio del Estado secesionista. Obligado, además, fundó escuelas primarias y comenzó las obras para proveer el servicio de agua potable a la Capital; así como el alumbrado público, mediante gas.

La Capital pasaba, rápidamente, de ser la simple aldea rural que había dejado Rosas, a transformarse

Derecha: Recreación de Justo José de Urquiza posando en su momento cumbre en la política tras la jura de la Constitución de la Confederación Argentina, en su residencia en el Palacio San José en Entre Ríos. Puede notarse que empuña un arma debido esto a la inseguridad latente, incluso en su propia casa. Recreación y colorización por Monty.



Arriba: Día de la jura de la Constitución de la Provincia de Buenos Aires en Plaza de la Victoria en 1854.





Recreación de Plaza de Mayo en una noche de verano de 1857, y el paso de la pequeña aldea a una mediana urbe que pretendía parecerse a una ciudad de Europa. Colorización y montaje por Monty.

en una urbe cosmopolita, de arquitectura italianizante que pretendía parecerse a alguna ciudad europea.

El 9 de enero de 1854 la Comisión de Hacienda de la Legislatura bonaerense presentó un Proyecto de Ley para construir un ferrocarril (una gran novedad en el campo del transporte), para comunicar Buenos Aires con los poblados del Oeste. El ferrocarril tuvo importantes impulsores en Juan Bautista Alberdi, Faustino Domingo Sarmiento y hasta el propio Urquiza, del lado de los "confederados". El 12 de enero, Pastor Obligado, otorgó a la Sociedad Caminos de Hierro de Buenos Aires al Oeste la concesión para realizar la obra. Esta sociedad, conformada por comerciantes de la ciudad, bregaba desde el año anterior en la necesidad de traer los trenes, pues darían un gran impulso al transporte de pasajeros y de carga, y serían una importante muestra del poderío porteño frente a la Confederación Argentina.

El 14 de octubre de 1855 el gobernador Pastor Obligado, con su gabinete, presenciaron la primera transmisión telegráfica (tecnología que se utilizaría a lo largo del tendido de las futuras redes ferroviarias), realizada por Adolphe Bertonnet, un armero francés,

mediante una línea tendida entre el Hotel de Provence (ubicado en calle Cangallo, hoy Perón) y un local donde el italiano Luigi Bartoli

realizaba daguerrotipos, frente a la actual Plaza de Mayo.

La Legislatura aprobó la donación de los terrenos públicos necesarios para el tendido de las vías férreas, y la construcción de las estaciones; así como beneficios impositivos para el concesionario, y la posibilidad de que las maquinarias se importaran libres de derechos. Para el emprendimiento se contrataron ciento cincuenta obreros y tres ingenieros extranjeros (uno de ellos, Guillermo Bragge, quien había construido el primer ferrocarril de Río de Janeiro).



Abajo: Postal del antiguo Hotel Provence
 En 1850 el Hotel Provence contaba con amplias y luminosas dependencias y podía albergar más de 70 pasajeros. Todas las habitaciones tenían baño privado y agua caliente (algo inusual para la época). Quedaba a cien metros del Puerto de Buenos Aires y contaba con un lujoso carruaje rojo que trasladaba al pasajero desde y hasta el hotel evitando las incomodidades de la zona que, para la época, era muy lodosa y bullanguera. Era el favorito de Juan Manuel de Rosas, quien tenía como costumbre hospedar allí a toda comitiva oficial que viniera a atender asuntos con el gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Manuelita, la hija de Rosas, organizaba allí todas las veladas sociales que marcaban la agenda de la ciudad. Por otro lado, sus salones también fueron testigo de alguno de los más tempranos destellos de modernidad de la Gran Aldea, ya que allí se llevó a cabo en 1855 la primera prueba del Sistema de Telégrafo del país, en presencia del gobernador Pastor de Obligado, Bartolomé Mitre y gran comitiva, y la encendida y entusiasta defensa de Domingo F. Sarmiento.



Izquierda:

- 1) Mapa de la Confederación Argentina y el Estado de Buenos Aires en 1852
- 2) Imagen del Gobernador Pastor Obligado y las implicancias de separarse de la Confederación.



La formación ferroviaria La Porteña con uno de sus vagones Históricos.

PREPARANDO EL VIAJE INAUGURAL

Mientras avanzaban las obras, el 25 de diciembre de 1856 arribaba al puerto de Buenos Aires la primera locomotora destinada al flamante ferrocarril, fabricada por The Railway Foundry, Leeds, en Inglaterra. Es controvertido su origen. Según Raúl Scalabrini Ortiz sostiene que "había sido construida para la India y empleada en el sitio de Sebastopol, durante la guerra de Crimea. Se cree que la difusión de la trocha ancha entre nosotros, (poco habitual en el mundo) se debe a esa circunstancia fortuita". Otros creen que la máquina vino directamente de Inglaterra, sin pasar por la península de Crimea. No faltan quienes creen que se trataba de un equipo obsoleto; adquirido como baratija por la "Sociedad Caminos de Hierro de Buenos Aires al Oeste", ante la imposibilidad de desarrollar los trenes tirados por caballos, como era su idea originaria.

Un carro tirado por treinta bueyes acarrió la locomotora desde el puerto hasta la Estación del Parque.

La locomotora pesaba 15.750 kgs., desarrollaba una velocidad de 25 km/h., y prestó servicios por más de cuarenta y tres años. Cuando hubo que bautizarla, las autoridades no dudaron. En pleno conflicto con

el resto de las provincias, decidieron reivindicar exclusivamente, para sí, la llegada de este gran adelanto. La denominaron "La Porteña".

Los vagones de pasajeros eran cuatro coches lujosos de madera.; tenían cuatro ejes y estaban iluminados con lámparas de aceite. Albergaban a treinta pasajeros cada uno y se ingresaba a los asientos por una puerta lateral, en el medio de cada vagón. Aún puede verse un par de ellos, junto a la primera locomotora bonaerense, en el Complejo Museográfico Provincial "Enrique Udaondo" de Luján. Había también doce vagones de carga, también de madera, con capacidad para transportar hasta cinco toneladas cada uno.

La máquina vino con los primeros maquinistas: los hermanos ingleses John y Thomas Allan; quienes capacitaron a los que operarían el tren.

Después de los varios fracasados intentos de invasión al Estado de Buenos Aires desde la Confederación, Urquiza intentó repetidamente convencer a los porteños de negociar su incorporación; pero los sucesivos gobiernos porteños se negaron por completo. Tampoco resultó el intento de apoyar a un candidato federal a gobernador, ya que la fuerza económica de los unitarios y la violencia en las

elecciones aseguraron la victoria unitaria a Valentín Alsina, que asumió el gobierno provincial en 1857.

La primera estación ferroviaria argentina se denominaba "del Parque" o simplemente "Parque", y estaba ubicada donde hoy funciona el Teatro Colón (Tucumán y Cerrito). El tendido de las vías cruzaba la actual plaza Lavalle, y proseguía hacia el Oeste por la calle del mismo nombre, atravesaba Callao y continuaba por la diagonal Enrique Santos Discépolo (entonces Rauch), doblaba hacia el Oeste por las hoy llamadas Av. Corrientes hasta llegar a Av. Pueyrredón, donde giraba hacia el Sur para llegar a la actual Estación Once de Septiembre; desde allí continuaba el trayecto del actual trazado que hoy tiene el Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento al pueblo de Floresta, que era en 1857 la estación terminal del recorrido. Era un trayecto de más de trece kilómetros de vías férreas.

1) Galpones de guardado y reparación de trenes en la Estación del Parque

2) Estación del Parque en 1880. Foto AGN

3) Curva que describía el tren al salir de la Estación del Parque, que atravesaba la actual calle Lavalle; puede verse a la derecha el Cuartel llamado Parque de Artillería donde tuvieron lugar los hechos de la Revolución del Parque años más tarde.



El viaje experimental del primer convoy, formado por la locomotora "La Porteña" y dos coches en los que viajaban algunos pasajeros, cubrió el trayecto de ida sin inconvenientes, pero se produjo un accidente en el viaje de retorno. El maquinista quiso imprimirle mayor velocidad al tren y alcanzó las 25 millas por hora, una velocidad fabulosa para la época. Pero las vías no estaban preparadas para tamaña exigencia: la locomotora descarriló y quedó dañado un tramo de 70 metros.

Los técnicos realizaron las obras necesarias para garantizar que nada igual se repitiera, y el 27 de agosto se realizó un nuevo ensayo en privado. Esta vez el éxito coronó los esfuerzos, por lo que se acordó que dos días después se realizara el viaje inaugural oficial.

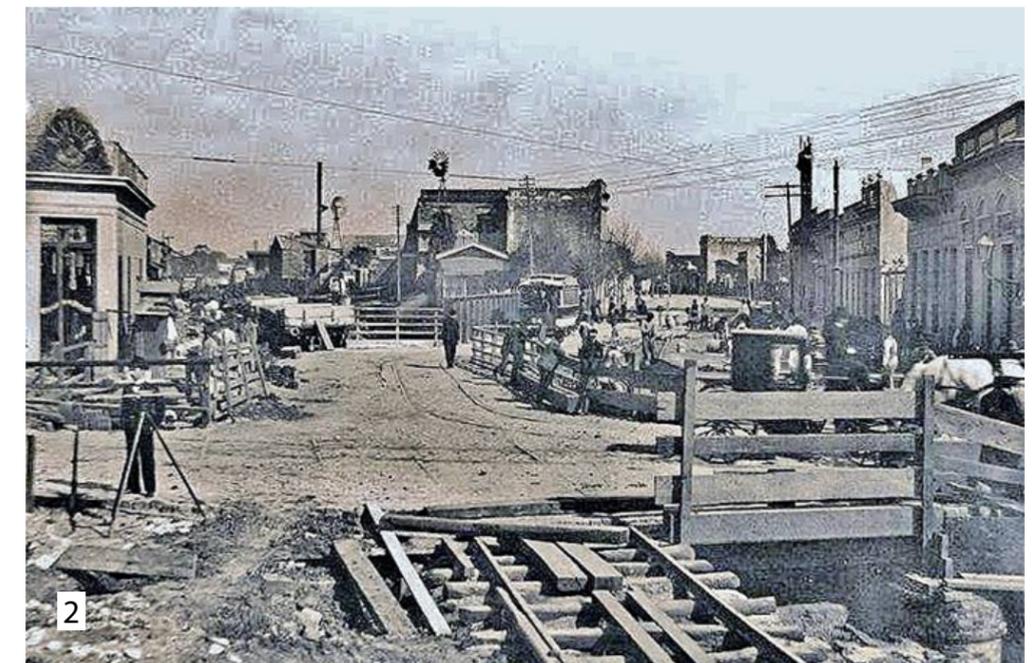
El tren conducido por "La Porteña" recorrió 10 kilómetros aproximadamente. No fue mucha la distancia, pero marcó el inicio de una actividad que alcanzó notable desarrollo, fue el motor del progreso argentino durante la mitad del siglo XX.

Algunos hechos de vandalismo casi frustran el debut de La Porteña. Pese a ello, todo estuvo listo para el viaje inaugural, previsto para el día sábado 29 de agosto de 1857. En la Estación del Parque, estaban presentes, vestidos de gala, el gobernador Pastor Obligado, y varias celebridades tales como, Valentín Alsina, Domingo Faustino Sarmiento, Bartolomé Mitre, Dalmacio Vélez Sarsfield, Estanislao del Campo y los directivos de la concesionaria. Engalanaba el evento la presencia del cacique Yanquetruz, ataviado con uniforme militar.

Luego de la Misa, se bendijo la locomotora "Porteña". Su gemela, la bautizada como "Argentina", llegaría al poco tiempo.

Luego del servicio religioso y de los discursos de rigor, partió La "Porteña", decorada con banderas y paños alegóricos, conducida por el italiano Alfonso Covazzi, que también ofició de fogonero. Una multitud, entusiasmada, despidió a la primera formación, que desde Plaza Lavalle se dirigía a Floresta. Al arribar el tren al entonces pueblo de San José de Flores, lo recibió una muchedumbre de curiosos, y una banda militar, con los acordes de la "Marcha a Lavalle".

Antiguo Palacio Miró (posteriormente demolido), residencia del matrimonio Miró-Dorrego, ubicado donde actualmente se encuentra la plaza Lavalle. Buenos Aires, 1934. Foto y texto AGN



Arriba:

- 1) La pintoresca Estación Caballito, con el cartel que la identifica. A partir de aquí, en 1857, se hace oficial el nombre del barrio. Foto AGN
- 2) Parador de Almagro o Estación Almagro en cruce con calle Medrano a punto de desaparecer por la excavación de la trinchera de la actualidad. El ferrocarril utilizaba la traza de la Calle Gauna. Fuente Museo Ferroviario.



La Estación de La Floresta se inauguró junto con el Ferrocarril del Oeste, en 1857. Estaba compuesta por un gigantesco galpón, una plataforma para el ascenso y descenso de pasajeros, y el kiosco; este último estaba ubicado al norte de la estación, sobre el actual pasaje Chilcito, entre Bahía Blanca y Joaquín V. González.

El kiosco de La Floresta fue escenario de importantes acontecimientos de la vida política argentina. Allí, porteños y bonaerenses negociaron la firma del Pacto de Unión Nacional, firmado en el vecino barrio de San José de Flores el 11 de Noviembre de 1859.

La electrificación del tren y su llegada a Moreno, desde el 1º de Mayo de 1923, modificó sustancialmente la estructura de la estación. En el año 1973 la vieja Estación de La Floresta fue demolida y otra más moderna fue construida en su lugar por la empresa FEMESA.

La estación tuvo tres nombres: el primero fue "La Floresta"; pero el 10 de Agosto de 1888 cambió el nombre original por el de "Vélez Sarsfield", y se llamó así hasta 1944. De ahí que la plaza, el club, el hospital, la sub-intendencia (mientras existió) y el mercado, llevaron el nombre de Dalmacio Vélez Sarsfield. Desde el 10 de Febrero de 1944, la estación se llama "Floresta" (sin el artículo "La", que sí incluía el nombre original). Texto escrito por Enrique Ricagno y Claudio Serrentino.

El viaje prosiguió, sin inconvenientes, hasta la estación terminal del recorrido, en Floresta. Allí también un numeroso público esperó al convoy. En festejo por la exitosa experiencia, la empresa homenajeó a los pasajeros con un refresco, en el kiosco restaurante de Floresta.

Al día siguiente, se habilitaba el servicio para el público en general. Al principio había dos frecuencias diarias en ambos sentidos. Con posterioridad, se agregó una frecuencia nocturna. El pasaje costaba diez pesos en primera clase y cinco, en segunda (en vagón descubierto, pues se usaban los vagones de carga adaptados a pasajeros). Durante ese año de 1857 el primer tren argentino transportó 56.190 pasajeros y 2.257 toneladas de carga. Más del 33 % de los entonces 170.000 habitantes de Buenos Aires habían usado el ferrocarril en su año inaugural.

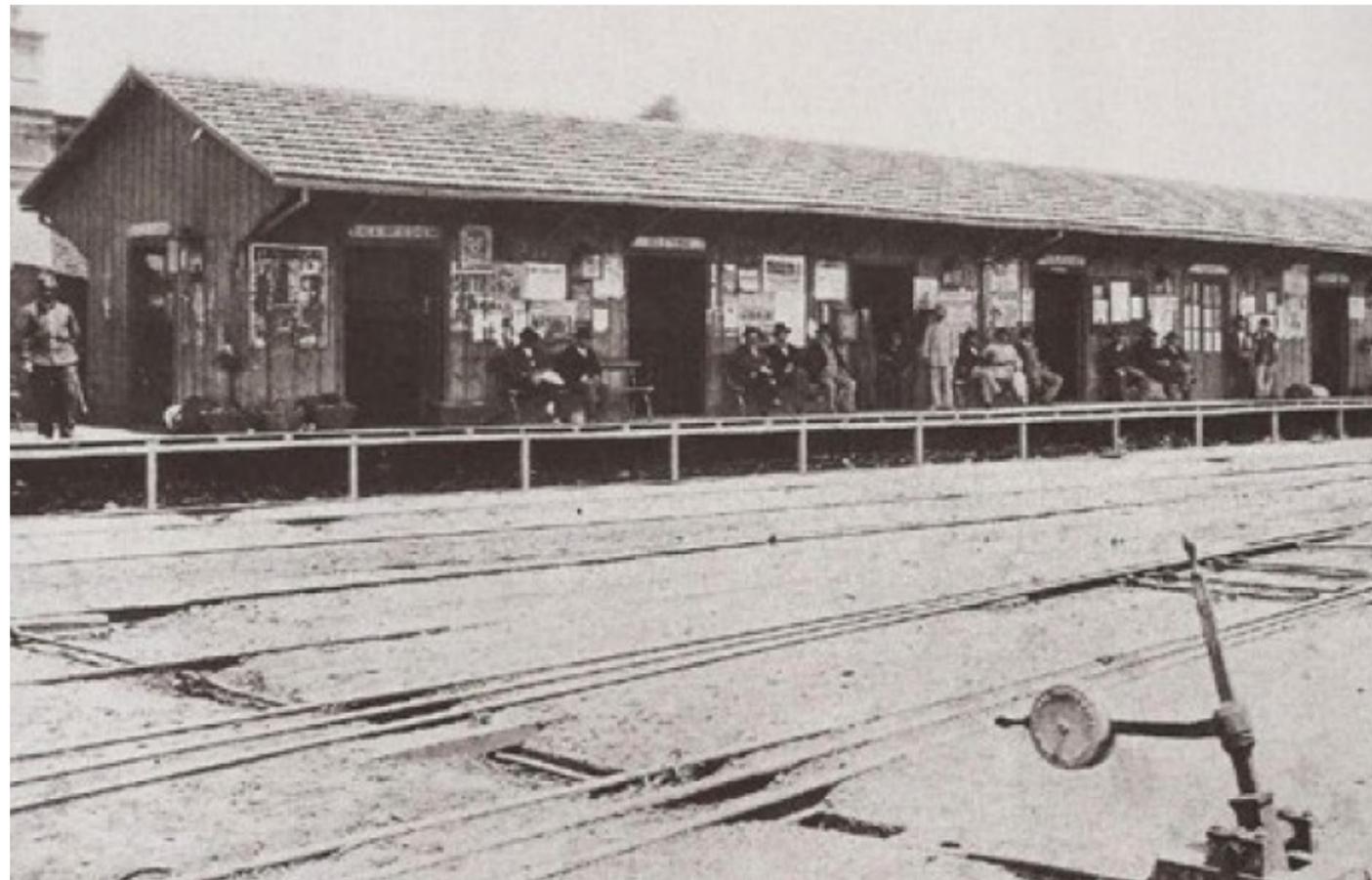
Así se introducía, en nuestro país, un moderno, económico y eficaz medio de transporte, que contribuiría a que la Argentina se posicionara, pocos años después, como un país próspero y pujante.

La locomotora N° 2 se denominó “La Argentina” (luego de la guerra con el Paraguay fue enviada

a reportar servicios a ese país) y ambas fueron provistas por la misma orden de pedido directo para la empresa del Ferro-Carril del Oeste y no estuvieron destinadas a los ferrocarriles militares que operaban en la península de Crimea, como se suele sostener en reiterada leyenda. Ambas máquinas proceden de Railways Foundry Leeds, construidas por E. B. Wilson, con cilindros de 10” por 15” y trocha

Abajo:

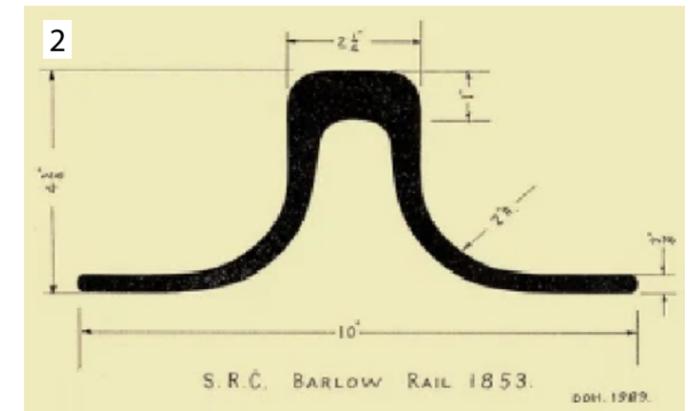
Estación Once de Septiembre en el año 1883. Ésta pasó a ser la cabecera a partir de ese año, pues la del Parque fue desafectada debido al aumento de tránsito de tracción a sangre dentro de la ciudad lo que generaba problemas y atascamientos, además de las quejas de vecinos cuando el tren salía de dicha estación. Por ello la Estación Once de Septiembre pasó a ser el inicio del viaje hacia el Oeste. Era un sencillo edificio de madera construido en seco, que estaba dispuesto a lo largo de la actual calle Bartolomé Mitre (antes llamada calle De la Piedad), entre las actuales Jean Jaurés y Anchorena. Tenía una sola plataforma central que recibía al tren en sus dos sentidos, y era una casilla con techo a dos aguas y ambientes divididos por tablas de madera verticales encastradas. También existían galpones destinados al acopio de maderas y otros productos. Foto Antonio Pozzo, ca. 1885.



1) Locomotora N° 1 de los ferrocarriles argentinos fue denominada “La Porteña”. Nótese el Riel Barlow que es diferente a los que se utilizan hoy en día (originariamente la cabina carecía de techo protector, acorde con las estampas de la época).

2) Corte esquemático del Perfil o Riel Barlow utilizado en la traza de 1857 que se fue cambiando por el riel tradicional a partir de la extensión hacia Morón durante los dos años siguientes.

3) Primer vagón de pasajeros, FC del Oeste, 1857. En aquellos años el trayecto entre Buenos Aires y la zona de Flores se cubría en 6 horas en carreta, con la aparición del ferrocarril se logró hacerlo en una hora, el tren partía desde la Estación Central hasta Floresta (actualmente se lo puede ver en el Museo del Transporte en Luján).



de 5” y 6” del Ferro-Carril Oeste, en 1856, bajo la característica 2-2-0, muy parecidas a las 0-4-0 que la misma empresa había construido anteriormente para los ferrocarriles de la India, de 34,5 toneladas de peso. Circulaban con 2 pares de ruedas iguales; el par trasero es de tracción y está acoplado mediante una biela – manivela al cilindro (un conjunto a cada costado). Las ruedas delanteras no se acoplan a las traseras.



EL ENTORNO ARQUITECTÓNICO AL PASO DEL TREN Y UNA SEMBLANZA DE BUENOS AIRES POR AQUELLOS AÑOS Y LOS POSTERIORES.

EL RECORRIDO DESDE ESTACIÓN DEL PARQUE HASTA LA ESTACIÓN ONCE DE SEPTIEMBRE EN ALGUNAS FOTOGRAFÍAS.



Derecha: Foto aérea donde se pueden apreciar las construcciones en la manzana demolida para dar paso a Plaza Lavalle. El tren que salía de la estación describía una curva y contra curva para luego introducirse por la actual calle Lavalle por el costado de los Tribunales donde en 1857 estaba el Cuartel del Parque de Artillería.



Arriba: Foto AGN muestra la ubicación del Palacio Miró en los primeros años del siglo XX. La Estación del Parque en la imagen ya fue demolida dando paso a la ubicación (izquierda) del Teatro Colón. Obsérvese la Columna de Lavalle y de algunas construcciones existentes en la misma manzana donde se hallaba el Palacio Miró (derecha).



fs. 17
s/n- *Colegio del Salvador.

Arruba: Esquina de Callao y Lavalle donde el tren cruzaba para introducirse en la curva de lo que hoy se llama Pasaje Enrique Santos Discépolo y seguir su camino por la actual Avenida Corrientes hasta doblar por Pueyrredón, que en 1857 se llamaba Avenida Centro América. Las vías de todo este tramo se retiraron en 1892. Foto AGN.

Derecha: Placa conmemorativa ubicada en Lavalle y Pasaje Enrique Santos Discépolo que recuerda el paso de La Porteña y sus vagones por allí.





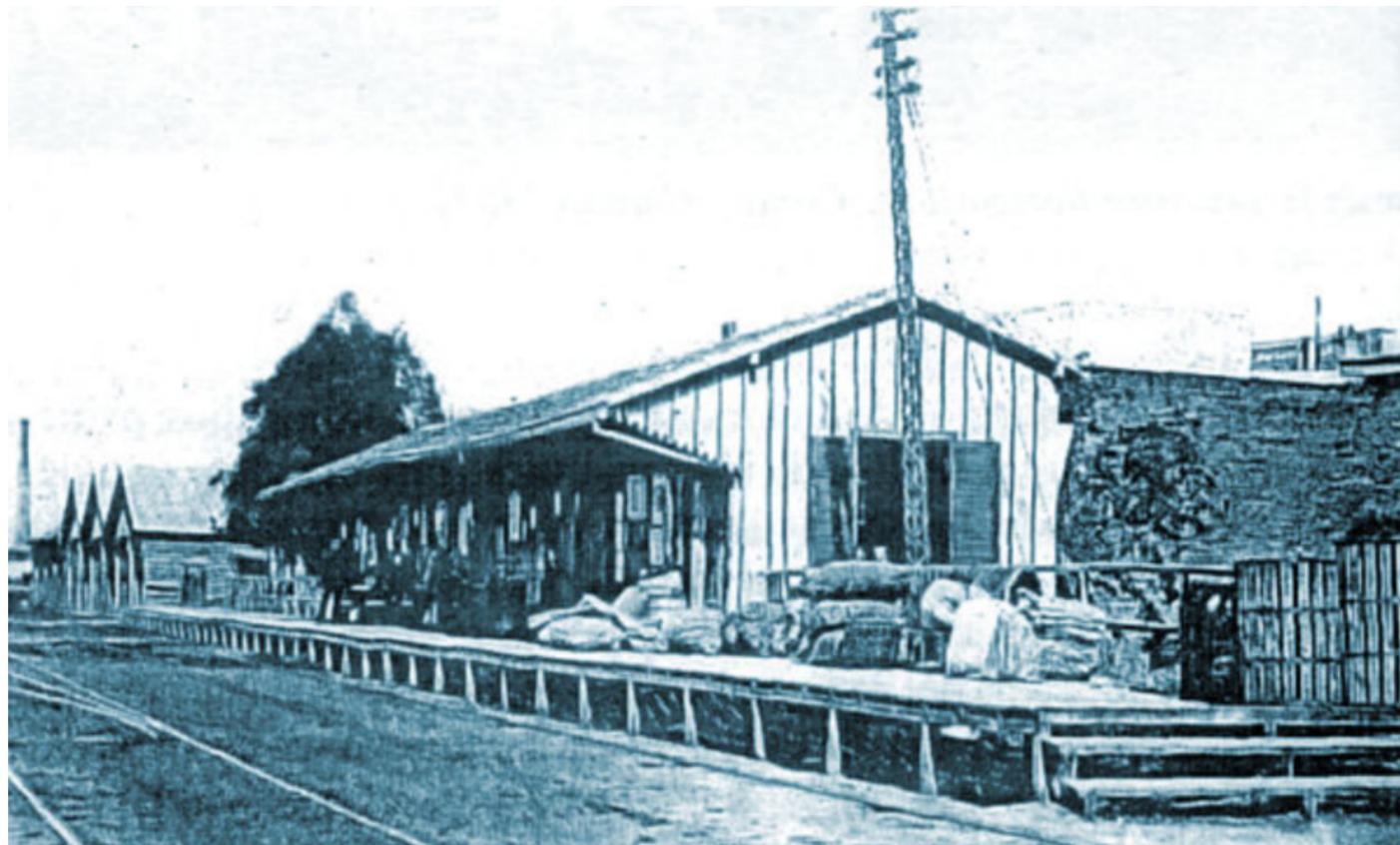
Izquierda:

1) Calle Corrientes angosta en la década de 1920, tal como la conoció Gardel, y antes de su ensanche en 1930. Allí pasaba el tren por el mismo trazado donde se pueden apreciar las vías de tranvía a la derecha. Foto AGN.

2) Talleres del Ferrocarril en Corrientes y Pueyrredón en 1860; por esa esquina doblaba el tren para dirigirse a Miserere. Cuando la extensión del ferrocarril se fue ampliando hacia el Oeste, fue necesaria una mayor y mejor infraestructura, por lo que el directorio del ferrocarril resolvió la construcción de nuevos talleres, obras que comenzaron a fines de 1866, en las dos manzanas que daban sobre la entonces calle Centro América (hoy Pueyrredón), comprendidas entre las hoy llamadas calles Paso, Corrientes y Tucumán, en cercanías de la Estación Once de Septiembre.



Arriba: Plaza de los Corrales de Miserere, bautizada como Once de Septiembre, y finalmente designada como Plaza Miserere. Foto tomada en 1857 el año en que comenzó el camino de hierro. Nótese a la izquierda de la imagen los galpones de guardado de material ferroviario.



**OTROS LUGARES CASI CONTEMPORÁNEOS
CON EL INICIO DEL FERROCARRIL**

Abajo: Las demoliciones para la apertura de la Plaza Congreso se iniciaron en 1909. Aquí vemos como se remueven las caballerizas del Escuadrón de la Policía a Caballo que se inauguraron el 28 de junio de 1840 y que compartía el mismo solar con el Cuartel de Bomberos. Paradójicamente las caballerizas fueron trasladadas en 1909 al Cuartel del Parque de Artillería en Plaza Lavalle, donde duraron poco tiempo, hasta que comenzó la construcción del Palacio de Tribunales.

Derecha: Vista aérea de Buenos Aires desde la esquina de Juncal y Libertad en 1860.



Arriba: Primera Estación de Once de Septiembre en 1857, se trataba de una casilla de madera ubicada entre las actuales calles Ecuador y Jean Jaures. Hoy estaría ubicado en el inicio descubierto del andén número 1 de Estación Once de Septiembre. A metros de allí se encuentra actualmente el primer puente ferroviario argentino; por debajo pasa la calle Jean Jaures.

Izquierda: Primer puente ferroviario argentino. Calle Jean Jaures barrio de Once. Detrás pueden verse los talleres sobre avenida Corrientes antes llamada Centro América. Debajo, El mismo puente en la actualidad.



LOS RIESGOS DE LAS DEMOLICIONES

CONSIDERACIONES BÁSICAS

COMISIÓN DESARROLLO PROFESIONAL - Arquitecto Alejandro Estefano

COMENTARIOS BASADOS EN LA RESOLUCIÓN 550/2011

SOBRE DEMOLICIONES EXCAVACIONES, SUBMURACIONES.

RECOMENDACIONES DE LA OIT: toda demolición deberá ser avalada por un especialista en Seguridad e Higiene.

Sea cual fuere el proceso de demolición que se seguirá, existe una serie de medidas de seguridad que deben tenerse en cuenta para evitar accidentes. En esta oportunidad, mencionamos cada una de ellas.

En primera instancia, se recomienda el relevamiento de las características físicas y de diseño del edificio que va a demolerse.

PREVENCIONES PARA EVITAR ACCIDENTES:

1. Colocación de vallas y señalización.
2. Mantenimiento del orden y la limpieza en la obra.
3. Almacenamiento adecuado de materiales y equipos.
4. Señalización de vías y circulaciones para evacuación de escombros, los cuales deberán estar libres de obstáculos y contar con las respectivas indicaciones.
5. Selección adecuada de medios para la evacuación de escombros.
6. Interrupción de la demolición en un estado tal que garantice su estabilidad y no corra riesgo de desplomarse.
7. Riego permanente con agua para impedir la formación de polvo.

Antes de la demolición, deberá interrumpirse el suministro de electricidad, agua y gas.

PRINCIPALES CAUSAS DE ACCIDENTES:

1. Mala planificación de la demolición.
2. Falta de señalización en el lugar de trabajo.
3. Derrumbe fortuito del edificio que se está demoliendo.

PRINCIPALES RIESGOS:

1. Reducción de visibilidad por la presencia inadecuada de polvo ambiental.
Medida preventiva: hidratación permanente de las superficies.
2. Contacto con la energía eléctrica. Medidas preventivas: aislación de cables y componentes con electricidad; uso de calzado con suela de goma.
3. Reducción de audición por contaminación sonora y ruido puntual.
Medida preventiva: uso de protectores auditivos
4. Atrapamiento de operarios
Medida preventiva: apuntalamiento adecuado a la tarea que se está realizando.
5. Caída de componentes de la infraestructura, objetos y elementos estructurales originados por vibraciones permanentes en las zonas de trabajo y aledaños.
Medida preventiva: uso de cascos y otros elementos de protección personal.
6. Desplomes no controlados.
Medidas preventivas: para los edificios o estructuras anexas, adopción de medidas tales como apeos o apuntalamientos. Colocación de lonas y protecciones en fachadas para prevenir la posible caída de escombros, diseminación de polvillo y materiales de la demolición sobre ocasionales transeúntes y personal afectado a la obra.
7. Caídas de personas.
Medidas preventivas:
 - a. Utilización permanente de equipos de protección personal y de seguridad adecuados.

- b. Colocación de andamios en las zonas de trabajo que superen los 2.00 m de altura.
- c. Uso de arneses y cabo de vida.
- d. Protección de aberturas en planta, mediante barandillas rígidas y resistentes 150 kg/m.l, rodapiés y listones intermedios.

ELEMENTOS DE PROTECCION PERSONAL

1. Cascos aprobados, contra impactos: protegen en el caso de caída de objetos, caídas de personal, exposición al polvo, derrumbes, proyección de partículas e incluso en atrapamientos.

2. Zapatos contra impactos: resultan útiles frente a la caída de objetos, atrapamientos, exposición al polvo y derrumbes.
3. Zapatos aislantes de seguridad (es el mismo zapato que protege contra impactos): protegen de la corriente eléctrica.
4. Tapones auditivos: protegen del ruido, vibraciones y distracciones.
5. Arnés: mantienen a salvo al personal de posibles caídas.
6. Ropa de trabajo: protegen de la exposición al polvo.
7. Anteojos de seguridad: protegen de la proyección de partículas.

8. Guantes de seguridad: protegen las manos de cortes, golpes y objetos punzantes.
9. Pantalla facial: protegen de la proyección de partículas.

Asimismo, se recomienda:

1. Retirar elementos sobresalientes de la edificación.
2. Comenzar el procedimiento desde el último nivel.
3. Evitar la demolición de dos pisos al mismo tiempo, sino uno por uno.
4. Verificar que no haya personas dentro del edificio ni cerca de él.
5. No derrumbar áreas que estabilizan otras.
6. Retirar los escombros antes de que se acumulen.
7. Utilizar siempre arnés, cuando se realizan trabajos en altura.
8. No realizar demoliciones cuando las condiciones climáticas no sean favorables.



INDUSTRIALIZACIÓN DEL HORMIGÓN PREMOLDEADO Y PRETENSADO CHARLA TÉCNICA



COMISIÓN DESARROLLO PROFESIONAL - Arquitecto Alejandro Estefano

En el mes de abril del año 2019, se desarrolló en CAPBA 3, como parte del Seminario sobre Tecnologías del Hormigón, la Charla Técnica a cargo de la empresa Vibrocom: "Industrialización del Hormigón Premoldeado y Pretensado". Concurrieron a la misma un gran número de colegas, quienes pudieron interiorizarse y consultar sobre las características y beneficios de este sistema constructivo.

A continuación, se detallan algunos conceptos vertidos por el Responsable de Ventas de la empresa, señor Carlos Gómez:

Históricamente los premoldeados de hormigón, han reemplazado elementos constitutivos de estructuras para resolver aspectos tales como: materiales de costo elevado, falta de materias primas, simplificación de tareas u otras variadas situaciones del mercado. Con la fundación de cementeras de producción industrial, comenzó el gran desarrollo.

La empresa Vibrocom, se inicia fabricando viguetas pretensadas de 10 ó 12 cm de espesor en 1976, y luego, losas huecas de hormigón pretensado de hasta 15 m de luz. Este avance ha sido para ofrecer al mercado un elemento de mayor tecnología y de costo competitivo. La creciente utilización de premoldeados de hormigón, en los últimos años, es una muestra de las notables ventajas sobre sistemas tradicionales. El sistema

industrializado produce estructuras premoldeadas de hormigón tipo standard y de diseños especiales, conforme a planos y requerimientos formulados por el cliente.

Permiten obtener soluciones eficientes para todo tipo de proyectos: naves industriales, complejos de viviendas, supermercados, garajes, escuelas, edificios de oficinas, infraestructura vial y ferroviaria. Se destaca que el sistema posee la certificación de Normas ISO 9001-14001 Y 18001.

Existen requerimientos de mayor longitud: medianeras, fachadas, cajas de ascensor. Se busca entonces, ofrecer un sistema de componentes con una tipología estandarizada de los elementos. Los tabiques responden a nuevos códigos (1 k por m² en edificios de propiedad horizontal). Otras piezas, se resuelven con el proyecto, como las grandes luces con piezas esbeltas siempre teniendo en cuenta, además, las posibilidades del transporte (el ancho es el de un camión de 2.40 m).

La flexibilidad de un proyecto se verifica a partir de que el mismo pueda industrializarse. Como ejemplo, la obra de "Polo Mujica" de 22.500 m² (10.000 ton. de hormigón), se ejecutó en 5 meses de fabricación y montaje.

En la obra del estacionamiento del Bingo de Adrogué, se adoptó como resolución técnica el retiro de 3.00 m de las columnas hasta el eje medianero para mantener

intacta la pared medianera, generando voladizos desde las columnas a dicha pared. De este modo se mejoró el rendimiento del estacionamiento, aumentando la cantidad de espacios para vehículos en un 40%. El montaje de la estructura de 8.600 m² se efectuó en 15 días.

Dado que cada obra es un caso especial, el sistema de ventas es directo a la empresa constructora o al particular. Cada venta es muy específica y requiere mucho trabajo de ingeniería y cálculos, analizando cada caso y efectuando una propuesta al cliente.

VENTAJAS DEL SISTEMA:

Reducción de plazos de obra:

- Al poseer elaboración propia de hormigón, se realizan en planta fabril los mismos elementos que podrían realizarse en obra, pero sin el riesgo de cortes en el proceso por falta de disponibilidad de material.
- Plazos imposibles de alcanzar con métodos tradicionales de obras in situ; evitándose los días caídos por lluvia, bajas temperaturas, y sus consecuencias.

- En el caso de estructuras de varios pisos, el plazo de obra se reduce un 70 % - 80% del plazo por método tradicional, desde la orden de compra hasta la finalización

Reducción de personal en obra:

- Se requiere menor cantidad de operarios ya que en la obra sólo se realizan las bases.
- Se reducen costos de obradores, comedores, sanitarios, guardia, pañol.

Reducción de costos: reducción de plazos es reducción de costos.

- Con menos del 20 % del monto de obra se dispone de la estructura completa del edificio, incluyendo: columnas, vigas, losas, cajas de ascensor y escaleras.
- Si se incluyen los muros medianeros y perimetrales, se reduce el costo en un 7% del costo del método tradicional.
- Eliminación de desvío de costos que aseguran el beneficio previsto.

Reducción de riesgos:

- Por reducción de plazos.
- Eliminación de gastos ocultos por ser una obra racionalizada.
- Por reducción de personal en obra.

Otras ventajas:

- * Sin límites para trabajar en horas diurnas, con posibilidad de turnos rotativos.
- * Se simplifican las estructuras utilizando grandes luces que eliminan bases, columnas y vigas intermedias.
- * Culminado el montaje de entepiso, pueden ingresar subcontratistas de instalaciones, revestimientos, aberturas, etc., por no requerir apuntalamientos.
- * Se evitan conflictos habituales en la obra.

PLANEAMIENTO Y CONTROL DE PROYECTOS

COMISIÓN DESARROLLO PROFESIONAL - Extracto del Seminario brindado en la Sede del CAPBA 3, por el Ing. Marino Predominato

MÓDULO 1

Definimos "Proyecto" como un emprendimiento temporal destinado a producir productos o servicios, con un objetivo único, limitado en tiempo, costos y plazo de entrega. La gestión del proyecto involucra la planificación y el control.

OBJETIVO DE LA GESTIÓN DE PROYECTOS: Alcanzar la meta proyectada oportunamente y los objetivos dentro de los limitantes. Hablamos de un plan que pueda mostrarse, y ser entendido por todos los integrantes del proceso productivo, de manera que a cada uno le llegue el mismo mensaje. El planeamiento y el control de proyecto, son actividades independientes.

PLANEAMIENTO: Cuantificar el tiempo y los recursos que consumirá el proyecto, es decir lo que demorará y el costo del mismo.

FINALIDAD: Crear un plan para ser utilizado por el gestor para acompañar a su equipo y comunicar el progreso, tratando de no delegar el control total.

ENFOQUES DE LA PLANIFICACIÓN: en el enfoque tradicional, de hasta 25 ítems, existen secuencias o pasos a seguir, como componentes de desarrollo:

1. Inicio del proyecto (finalidad, tiempo, costo).
2. Planificación y diseño (posibilidades).

3. Ejecución.
4. Monitoreo y control; y
5. Cierre (entrega).

Este proceso puede repetirse "n" veces. Esto se conoce como modelo lineal o en cascada.

Considerar que:

- a. No todos tendrán todas las etapas.
- b. Algunos cancelan antes del cierre.
- c. Algunos no siguen un planeamiento estructural o no son monitoreados, y
- d. Algunos repiten los pasos 2, 3 ó varias veces.

Limitaciones del enfoque tradicional:

- Proyectos pequeños y bien definidos.
- Falla en proyectos ambiguos o abarcativos, genera cono de incertidumbre.
- Proyectos donde no se definen los requisitos.

GESTIÓN DE REQUISITOS: - Definir problema.

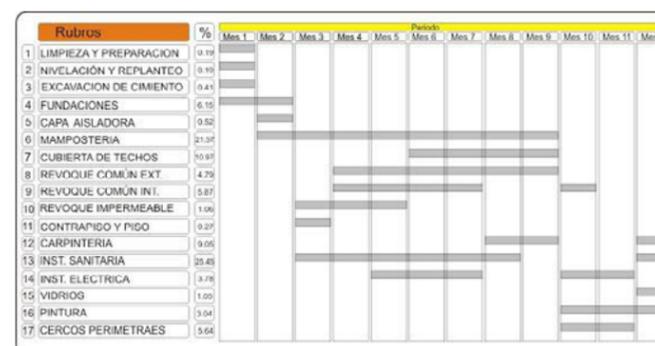
- Poner opciones en una balanza.
- Elegir el camino.
- Implementar y evaluar.

HERRAMIENTAS DE LA PLANIFICACIÓN: DIAGRAMA DE GANTT.

Es una herramienta gráfica, que tiene por objeto exponer el tiempo de dedicación previsto para cada tarea o actividad en un tiempo real determinado. La dificultad radica, en que no indica la relación entre actividades. Para proyectos complejos (más de 25 actividades), requiere otras técnicas, basadas en redes de procedencia como CPM (Método Camino Crítico) o diagramas PERT; en los que se marcan cada una de las tareas, en el orden lógico establecido.

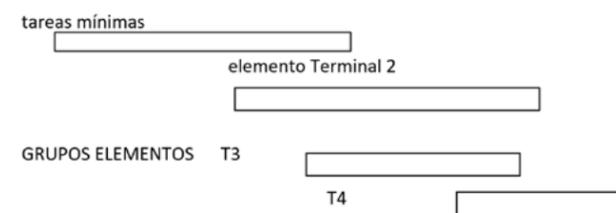
IMPORTANTE: definir objetivos con cada uno de los gremios, para conocer el tiempo que tardarán en realizar los trabajos.

DIAGRAMA GANTT: muestra el origen y el final de las diferentes unidades mínimas de trabajo, y los grupos de tareas (summary elements) y eventualmente las dependencias entre dichas unidades.



Elemento TERMINAL 1 (empieza y termina)

Elemento TERMINAL 1 (empieza y termina)



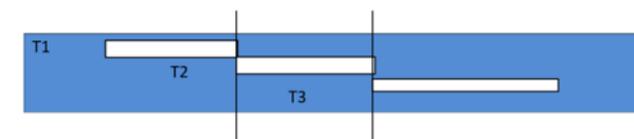
PROCEDENCIA Y PORCENTAJES DE AVANCES:

RUBRO 1 ej: 57 % completo

tareas que comienzan cuando terminan otra

TAREAS: que comiencen y terminen del modo más acotado posible.

- a. CRÍTICAS: si tienen retraso, afectan la terminación del proyecto.
- b. NO CRÍTICAS: no afectan la terminación del proyecto.
- c. CAMINO CRÍTICO: está formado por la sucesión de tareas críticas.



NOTA: se aconseja medir el tiempo de cada una de las sucesivas tareas; ése será el tiempo mínimo del proyecto.

Puede haber más de un CAMINO CRÍTICO. Para saber cuánto se demorará, se elegirá el mayor. El resto serán sub- caminos críticos.

