

Cecilia Beatriz Raffa

Doctora en Ciencias Sociales,
investigadora Independiente en el
Instituto de Ciencias Humanas, Sociales y
Ambientales (INCHUSA), Consejo Nacional
de Investigaciones Científicas y Técnicas
(CONICET), Mendoza, Argentina,
<https://orcid.org/0000-0001-5109-2679>
craffa@mendoza-conicet.gob.ar

Pablo Federico Ricardo Bianchi-Palomares

Arquitecto, Becario de finalización
de doctorado en el Instituto de Ciencias
Humanas, Sociales y Ambientales
(INCHUSA), Consejo Nacional de
Investigaciones Científicas y Técnicas
(CONICET) - Universidad Nacional de Cuyo,
Mendoza, Argentina
<https://orcid.org/0000-0001-9941-3881>
pfrbianchi@yahoo.com

Arquitectura pública: la primera Terminal de Ómnibus estatal para Mendoza (Argentina, 1969- 1972)

PUBLIC ARCHITECTURE: THE FIRST STATE BUS
TERMINAL FOR MENDOZA
(ARGENTINA, 1969-1972)

ARQUITETURA PÚBLICA: O PRIMEIRO TERMINAL
RODOVIÁRIO ESTADUAL DE MENDOZA
(ARGENTINA, 1969-1972)



Figura 0 Foto panorámica de la
Terminal. Fuente: Archivo personal
arquitecto Gilberto Olguín (1972).

RESUMEN

Las arquitecturas para el transporte y la movilidad tuvieron, entre las décadas del sesenta y setenta, un período de profusa ejecución en Argentina, impulsadas por un contexto político que propugnaba el desarrollo en todas sus formas. Programas y tecnologías innovadoras fueron empleados en una tipología que suponía desafíos en términos resolutivos para los profesionales de la época. Entre las numerosas obras que se construyeron en el país, el presente artículo destaca el proyecto de la Terminal de Ómnibus para Mendoza, una de las primeras construidas en una capital provincial que, planificada en 1964, llegó a inaugurarse en 1972, después de un acotado lapso de construcción. A partir de la consulta de publicaciones técnicas de época, documentación gráfica del proyecto, prensa, labores de gobierno y una entrevista al proyectista principal de la obra, este texto en clave histórica, busca detenerse en las particularidades de la ideación y ejecución de este hito urbano, reflejo local del grado de avance en materia de tecnología y técnicas constructivas, como también de la capacidad ejecutiva del Estado provincial.

Palabras claves: estaciones de ómnibus, prefabricación, edificios para el transporte, arquitectura pública, ciudades capitales.

ABSTRACT

The architecture for transportation and mobility had, between the sixties and seventies, an intensive period of execution in Argentina, driven by a political context that advocated for development in all its forms. Innovative programs and technologies were used in a typology that posed challenges in resolution terms for the professionals of the time. Among the numerous works that were built in the country, this article highlights the Mendoza Bus Terminal project, one of the first built in a provincial capital that, planned in 1964, was inaugurated in 1972, after a short construction period. From the review of technical publications of the time, graphic documentation of the project, press clippings, government work, and an interview with the site's main designer, this text, in historical terms, seeks to delve into the particular aspects of the ideation and execution of this urban landmark, a local reflection of the degree of progress in terms of technology and construction techniques, and the executive capacity of the provincial State.

Keywords: bus stations, prefabrication, transport buildings, public architecture, capital cities.

RESUMO

As arquiteturas de transporte e mobilidade tiveram entre os anos de 1960 e 1970 um período de profusa execução na Argentina, impulsionado por um contexto político que defendia o desenvolvimento em todas as suas formas. Foram utilizados programas e tecnologias inovadoras em uma tipologia que impôs desafios em termos de resolutividade para os profissionais da época. Entre as inúmeras obras construídas no país, o presente artigo destaca o projeto do Terminal Rodoviário de Mendoza, um dos primeiros construídos em uma capital provincial que, planejado em 1964, foi inaugurado em 1972, após um curto período de construção. A partir da consulta de publicações técnicas da época, documentação gráfica do projeto, imprensa, obra governamental e uma entrevista com o principal idealizador da obra, este texto em chave histórica busca deter-se nas particularidades da concepção e execução deste marco urbano, reflexo local do grau de progresso em termos de tecnologia e técnicas de construção; bem como da capacidade executiva do Estado provincial.

Palavras-Chave: rodoviárias, pré-fabricação, edifícios para transporte, arquitetura pública, capitais.

INTRODUCCIÓN

Este artículo pone foco en los programas arquitectónicos pensados para facilitar los desplazamientos territoriales terrestres impulsados por el Estado. Nos interesa avanzar en un caso puntual dentro de la producción de arquitectura pública: la Terminal de Ómnibus para la provincia de Mendoza¹, para entender sus lógicas de producción en el contexto político desarrollista y en relación a otras arquitecturas proyectadas para el mismo programa que se estaban planificando/ejecutando en forma paralela en otros sitios de Argentina. Avanzamos sobre una tipología que cruza los conceptos de transporte y movilidad, entendiendo a la movilidad como una *performance* (práctica social) en el territorio y al transporte, como el medio o vector que realiza ese desplazamiento (Gutiérrez, 2012, p. 65).

La Terminal forma parte de un conjunto de proyectos que se materializaron en el marco de una pretendida integración territorial, las ideas económico-políticas desarrollistas, los cambios en la industrialización de la construcción y renovados procesos de diseño (Müller, Shmidt y Parera, 2020). Se trabajó en programas vinculados a movilidades impulsados a partir del gran salto experimentado por el transporte de pasajeros y cargas por vía aérea y terrestre, y la consecuente declinación del sistema ferroviario: se proyectaron y construyeron varias terminales de ómnibus en todo el país, además de aeropuertos. Estas políticas, basadas en las premisas que la Alianza para el Progreso² proyectó para América Latina, también fueron complementadas con el apoyo al turismo (Carsen y García Bossio, 2020). La aplicación de nuevas tecnologías y lógicas proyectuales se hace legible en las propuestas para la tipología que abordamos, particularmente en lo referido a las posibilidades de flexibilidad funcional. Algunos de los proyectos derivaron de concursos nacionales, otros fueron desarrollados en el ámbito de las oficinas técnicas estatales. Este último es el caso de Mendoza, cuya Terminal se proyectó desde la Dirección de Arquitectura y Planeamiento de la provincia (DAyP) dependiente del Ministerio de Obras y Servicios Públicos (MOySP), sumándose a los procesos de modernización que se daban a nivel nacional.

El estudio de la arquitectura generada por/para el Estado ha estado, por lo general, en Argentina, inmerso en los relatos de historia general de la disciplina. Es a partir de trabajos relativamente recientes que esta catalogación ha adquirido su propio espacio. Las indagaciones vinculadas a la temática del transporte, específicamente, están orientadas sobre todo al desarrollo de infraestructuras³ (Ballent, 2005; Piglia, 2019; Zunino, Grustchesky y Piglia, 2021; Raffa y Luis, 2020). Otros escritos precisan, en claves diferentes, la identificación de aspectos en torno a la cultura arquitectónica argentina contemporánea a la ejecución de nuestro caso de estudio (Shmidt, 2014; 2016; Müller y Parera, 2016; Müller, Shmidt y Parera, 2020) o las infraestructuras vinculadas a la energía (Costa, 2016; 2020). En menor medida, es posible encontrar trabajos que se han detenido en las arquitecturas asociadas a las comunicaciones/ desplazamientos territoriales de terminales para transporte terrestre de personas y bienes (Schere, 1983; 1985)⁴. Las obras realizadas por el Estado al promediar los años sesenta muestran el interés por la modernización en la

1 Mendoza es una provincia de escala intermedia, ubicada en el centro-oeste de la República Argentina.

2 Nos referimos al plan de ayuda económica que impulsó Estados Unidos para los países latinoamericanos, que buscó financiar el “desarrollo” por medio de la construcción de viviendas a bajo precio, la eliminación del analfabetismo, el aumento de acceso al agua potable, la mejora de la productividad, etc. Los principales puntos de acción fueron aquí: a) producción y exportación agrícola; b) vivienda; c) medios de transporte y comunicaciones; d) desarrollo y administración pública (Carsen y García Bossio, 2020, p. 200).

3 Por “infraestructura”, se entiende un conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera, como puentes, caminos, túneles, entubamientos, etc. (Bianchi, 2022a).

4 Como excepción se puede indicar la profusa bibliografía sobre la arquitectura ferroviaria a escala nacional entre los que se destaca el trabajo de Jorge Tartarini (2000).

denominada “era desarrollista”, caracterizada en términos políticos por una sucesión de democracias confinadas y gobiernos de facto entre 1960 y 1972. Es probablemente éste el último momento del siglo XX en que el Estado funcionó como promotor de grandes obras y planes, situación marcada por un pleno reconocimiento de la “arquitectura moderna” desde la técnica y la política (Liernur, 2001). El desarrollismo fue un período difícil en lo relativo a los aspectos políticos y sociales (inestabilidad política, convulsión social y pujas por el poder formal y real), pero también un ciclo que disparó proyecciones territoriales asociadas a la obra pública que impactaron positivamente desde el punto de vista del desarrollo y la modernización. El proceso de desarrollo se centró en la industrialización sustitutiva de bienes intermedios y de consumo durable, donde el aumento de la demanda fue asegurado por la inversión, el gasto público y el consumo de los estratos sociales urbanos de altos ingresos (Auyero y Hobert, 2007). Buscando “llegar al primer mundo”, el Estado en sus distintas escalas comenzó a promover políticas orientadas hacia las mejoras en equipamientos e infraestructuras, la conectividad territorial y la instalación de industria pesada (Liernur, 2001). Fue a partir de procesos de planificación que se promovieron planes (económicos, urbanos, etc.) a mediano y largo plazo, con el fin de transformar y modernizar en un amplio sentido las estructuras del país⁵.

En base a la consulta de publicaciones técnicas de época, documentación gráfica del proyecto, labores de gobierno, prensa y a una entrevista al proyectista principal de la Terminal, este artículo -anclado en la Historia Cultural- busca posicionar indagaciones que rompan el paradigma de lo nacional como horizonte de investigación. Las historias de cada provincia aparecen como necesarias para completar de manera real el mapa argentino de arquitecturas, para entender contextos y productores, incluso, para enfatizar la contingencia y autonomía de esas manifestaciones o su dependencia de los centros (Raffa, 2020).

Sobre el sistema de transporte de pasajeros

Durante el primer tercio del siglo XX se echaron las bases de los sistemas públicos de transporte automotor en la provincia (Moyano, 1997) y el resto del país. En efecto, entre 1900 y 1930 se pusieron en marcha los servicios de taxi, ómnibus y colectivo. La aparición del autobús en Mendoza tuvo lugar en 1914. El mal estado de los caminos constituía uno de los principales obstáculos en el desarrollo de esta nueva forma de transporte motorizado. El abastecimiento de combustible fue otro de los problemas, hasta la fundación de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) en 1922, que abrió las puertas a un largo camino de extracción y refinamiento de crudo en el país.

En el transcurso de la década del 30, la relevancia del transporte colectivo motorizado fue cada vez mayor, beneficiado por una buena disponibilidad de combustible y por las mejoras operadas sobre la red vial. Al respecto, las estadísticas de la Dirección Provincial de Vialidad evidenciaron avances en los sistemas constructivos empleados, que optimizaron la red con pavimentos:

⁵ Parte de ese proceso se orientó a través de la creación de planes de desarrollo formulados por el Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE) que, a partir de 1962, institucionalizó la planificación como disciplina (Jáuregui, 2015).

hacia 1931, sólo el 1% de los caminos estaban pavimentados (asfaltados u hormigonados) y hacia 1942 este porcentaje había ascendido al 8% (Raffa y Luis, 2020). En esos años se consolidaron las primeras empresas de transporte colectivo, como la Compañía Internacional de Transportes Automóviles SA (CITA) y la Compañía Argentina de Transportes Automóviles (CATA) que, además de viajes interurbanos, conectaban la provincia con Buenos Aires, San Juan y Chile. Otras empresas, vinculaban la capital con la zona Este del área urbanizada (Villa Nueva, Colonia Segovia, Corralitos y distritos del departamento de Maipú) y con los departamentos de la zona Sur (General Alvear y San Rafael). En los años cuarenta, 66 líneas se dedicaban al transporte interdepartamental de pasajeros (Giménez Puga, 1940).

En cuanto a la ubicación de los paradores, las líneas de pasajeros de corta y media distancia, llegaban y partían desde diferentes puntos de la ciudad, dado que empleaban como cocheras los talleres o galpones que tenían las empresas prestatarias. Algunos años después, la parada de todas las empresas fue trasladada a la Avenida Las Heras, en el centro de la ciudad, lo que ocasionó graves problemas de tránsito en la zona. Entre otras causas, esta situación animó a la CITA a construir hacia 1940 su propia terminal cerca del kilómetro cero de Mendoza, que funcionó hasta la inauguración de la nueva Terminal, en 1972 (Bianchi, 2022b). Desde 1950, fue cada vez más evidente que la competencia entre ferrocarril y ómnibus en relación al transporte interurbano de pasajeros, estaba empezando a ser ganada por el segundo; esto produjo una modificación en la estructura de los flujos de transporte que pasaron de los ferrocarriles a los ómnibus⁶. Para 1971, el gobierno provincial, liderado por el interventor Francisco Gabrielli (1970-1972), había destinado fondos en conjunto con la Nación para el ensanche y acondicionamiento de rutas provinciales e interprovinciales, elevando a más de 10.000 km la red vial (Gobierno de la Provincia, 1971, p. 15)

⁶ Este fenómeno también se produjo en otros países del cono sur, como Brasil, y se replicó en el transporte de cargas donde los camiones desplazaron al ferrocarril. Un proceso similar se dio, además, entre 1950 y el inicio de la década de 1960, cuando la cantidad de vehículos automotores en Argentina creció más del 100 % (Nuñez y Ortega, 2016, p. 11).

⁷ El proyecto para Luján fue ganado por el estudio de Juan José Llauro y José Antonio Urgell; para Tandil, por Jorge D'Elía, Roberto Ferreira, Tomás García, Elsa López, Roberto Ramírez y Williams Simioni; para la localidad de Azul, se eligió la propuesta del Estudio Antonini, Schön, Zemborain y asociados; y para Monte Hermoso, trabajaron Álvaro Arrese y Luis Caporossi (Schere, 1985).

Una Terminal para Mendoza

El tema de la comunicación terrestre empezó a ser, como se mencionó, de interés del Estado en sus diversas escalas, la conectividad territorial era entendida en el contexto político como una condición para el desarrollo económico. La construcción de las distintas Terminales de Ómnibus no fue planificada como sí había sido la estructuración territorial del sistema ferroviario. Se trató, en todo caso, de obras de desarrollo individual, llevadas a cabo conforme a la necesidad o escala de la localidad o ciudad donde se decidiese emplazarlas y que, en su mayoría, tuvieron como antecedentes estaciones construidas por las líneas de transporte privadas que circulaban en cada sitio. Durante la década de 1960, se concursaron los proyectos para Terminales de escala mediana, en las localidades bonaerenses de Luján (1960), Tandil (1965), Azul (1966) y Monte Hermoso (1967), entre otras⁷; y de ciudades capitales como la planificada para la ciudad de Santa Fe, proyectada por el Ministerio de Obras Públicas de la provincia. A la lista se sumaron la Terminal de Córdoba, cuyo proyecto data de 1970, también ideada desde los equipos técnicos estatales, en este caso, de la Dirección de Arquitectura provincial. Un año después se proyectaron los edificios para las localidades

de Venado Tuerto en Santa Fe y Puerto Iguazú en Misiones. Ambas obras se enmarcan en un plan de turismo realizado por un equipo ad-hoc de la FAU-UBA, compuesto por los arquitectos Jorge Moscato y Rolando Schere (Müller, Shmidt y Parera, 2018). En la mayoría de los casos, las resoluciones fueron lineales, en base a partidos extendidos en los terrenos disponibles, articulados por galerías abiertas. El material excluyente fue el hormigón, generalmente premoldeado.

En este contexto es que surgió, en 1964, a partir de un proyecto presentado por el diputado Tomás Guillot, la propuesta de construir una Terminal acorde a lo que la provincia de Mendoza necesitaba. En aquel momento se constituyó una comisión bicameral para tratar el tema y se dejó establecida la ubicación, cuya superficie luego se amplió y las características generales de lo que la misma debía contener (El año de la decisión, 1972). Cinco años después, el entonces director de la DAYP, arquitecto Juan Carlos Rogé, propuso hacer un concurso nacional para el proyecto, idea que fue desechada por la cúpula política-militar que determinó, por una parte, la conformación de una comisión asesora y, por otra, que la resolución del proyecto estuviera en manos de un equipo de la misma repartición estatal, que en un lapso de cuatro meses debía tener concluida la propuesta, además de toda la documentación ejecutiva para el llamado a licitación de la obra. La Comisión Asesora, que tuvo como principal misión establecer el programa de necesidades para el edificio a construir, se conformó con representantes de diversas reparticiones. Por la Dirección Provincial de Vialidad, participó el ingeniero Robello; y por la DAYP, los arquitectos Raúl Panelo Gelly y Gilberto Olgúin⁸, contratado para coordinar el proyecto. A ellos se sumó como representante de la Dirección Provincial de Tránsito y Transporte, el ingeniero Negri (Olgúin, 2022). En el equipo de proyectistas liderado por Olgúin intervinieron los arquitectos Miguel Ángel Guisasa, Osvaldo Cocconi y Hugo Alba, todos integrantes del plantel estable de la DAYP⁹. El cálculo estructural estuvo a cargo del ingeniero Agustín Reborado, que también formaba parte de la agencia estatal. En tanto, la dirección técnica de la obra recayó en el propio Olgúin y en los ingenieros David Dimov, Pedro Portillo y Benjamín Mathus (La terminal de ómnibus de Mendoza, 1976, p. 30).

La obra se inició el 1 de julio de 1970 y se concluyó en febrero de 1972; se solventó con la emisión de bonos de deuda pública interna. El presupuesto total de la obra ascendió a \$1.400.000.000 m/n. (Gobierno de la Provincia, 1971, p. 47). Una vez inaugurada, mediante la Ley 3832/72, se estableció que la administración de la Terminal de Ómnibus estuviera a cargo de una Dirección (se creaba así el cargo de director de la Terminal), dependiente del MOySP, que tendría entre sus competencias la organización, ordenamiento y contralor de los servicios que se ofrecieran dentro de ella, así como los servicios de transporte público, en su ámbito y las explotaciones comerciales realizadas en sus espacios. Dicha ley establecía, asimismo, la obligatoriedad del uso de las instalaciones para toda persona física o jurídica que prestase servicios públicos de transporte en la provincia (regulares, nacionales e internacionales)¹⁰. Esto desarticulaba cualquier acción de empresas transportistas por fuera del control estatal y suponía además una serie de obligaciones de las mismas para con

⁸ Egresado de la Universidad de Buenos Aires en 1962. En 1967 fue convocado para trabajar en el equipo de proyectistas que desarrollaron un diseño normalizado para escuelas urbanas y rurales. Fue parte de los equipos que concursaron y ganaron los proyectos para el Banco de Previsión Social (1969) y el edificio para la Municipalidad de la Ciudad de Mendoza (1965-1969) (Raffa, 2019, p. 213).

⁹ Datos sobre las trayectorias profesionales del resto de los arquitectos intervinientes pueden verse en Raffa (2017; 2019).

¹⁰ La inauguración se hizo bajo la gobernación (de facto) de Félix Gibbs. A los actos asistió el presidente Agustín Lanusse (El año de la decisión, 1972, p. 2).

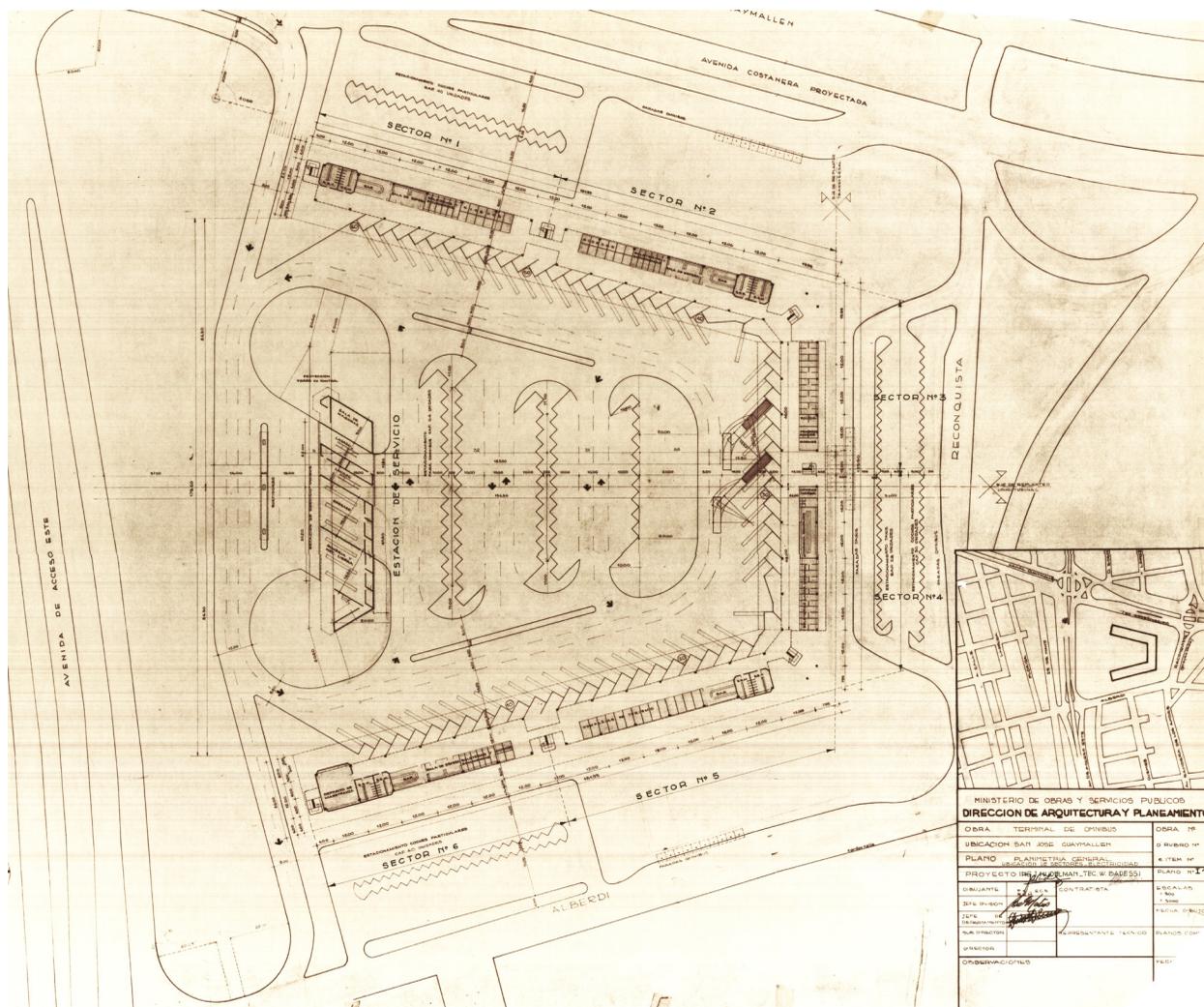


Figura 1. Foto panorámica de la Terminal. Fuente: Archivo personal arquitecto Gilberto Olgún (1972).

el Estado, entre ellas: pago de tasas (general y por uso de plataforma), sujeción a inspecciones de seguridad, salubridad o moralidad e, incluso, la posibilidad de recibir multas. Una de las principales empresas que comenzó a tener a la Terminal como sede fue la antigua CITA, que en 1960 había cambiado su composición societaria a una cooperativa, denominada Transportes Automotores de Cuyo Ltda. (TAC), asociación que concentró cerca del 50% de los traslados que partían vía terrestre desde y hacia Mendoza, hasta avanzada la última década del siglo XX.

Ahora bien, ¿cuáles fueron las características del proyecto para la Terminal para Mendoza? El terreno elegido para la construcción de la obra correspondía al predio de la antigua Feria de Guaymallén, al este de la ciudad capital, delimitado por la Avenida de Acceso Este, calle Reconquista, Avenida Costanera y calle Alberdi. Al predio original se le anexó una franja de terreno hacia el Este, lo que demandó la expropiación de varios inmuebles, para llegar a un total de 5 hectáreas y media de superficie disponible. Si bien se consideró que el sitio estaba alejado de la zona céntrica, poseía el beneficio de una conexión rápida con importantes viarios interprovinciales, debido a que se hallaba adyacente al cruce de dos avenidas primarias, las Rutas Nacionales 40 y 7 (Figura 1).

El partido, donde primó la horizontalidad, buscó la mayor eficiencia en la circulación interna de las unidades, junto con la mínima congestión de las calles aledañas, dado el propio movimiento de la Terminal, por lo que el edificio se ubicó



de modo que dejaba libres todos los laterales del terreno. Resuelto con una planta en forma de U, abierta hacia el Sur; contaba con una superficie cubierta de 19.000 m² (Figura 2). En planta baja se dispusieron boleterías y locales para las empresas de larga y media distancia, zona de recepción de equipaje, locales para compañías de turismo, locales comerciales, sala de espera, sanitarios y tres bares ubicados en distintos puntos de la planta. Todas estas funciones se vinculaban por medio de galerías de circulación abiertas, que recorrían todas las alas del edificio. Contaba, igualmente, con servicios como correo, cabinas telefónicas, sala de primeros auxilios, puesto policial y oficina de informes generales, dispuestos en el ala Norte, donde estaba el acceso principal. En planta alta se proyectó un restaurante, una confitería y una sucursal bancaria. La decisión de ubicar los sectores de comida en el primer nivel se repite en el resto de las Terminales contemporáneas, puesto que facilitaba el control visual de la entrada y salida de los ómnibus por parte de los usuarios. Las oficinas administrativas de la terminal y locales de las empresas de transporte se ubicaron también en este nivel. Justamente el desarrollo del programa en distintos niveles, fue una de las complejidades de la tipología, en la medida en que era fundamental poder resolver (o restringir) el cruce de las accesibilidades peatonal y vehicular a las plataformas, pero también al sector de comercios y otros servicios que ofrecía la estación (Figuras 3 y 4). Esto

Figura 2. Planimetría general.
 Fuente: Archivo Digital de la Dirección de Arquitectura e Ingeniería, Ministerio de Planificación e Infraestructura Pública (DAI-MIPIP), Gobierno de Mendoza.

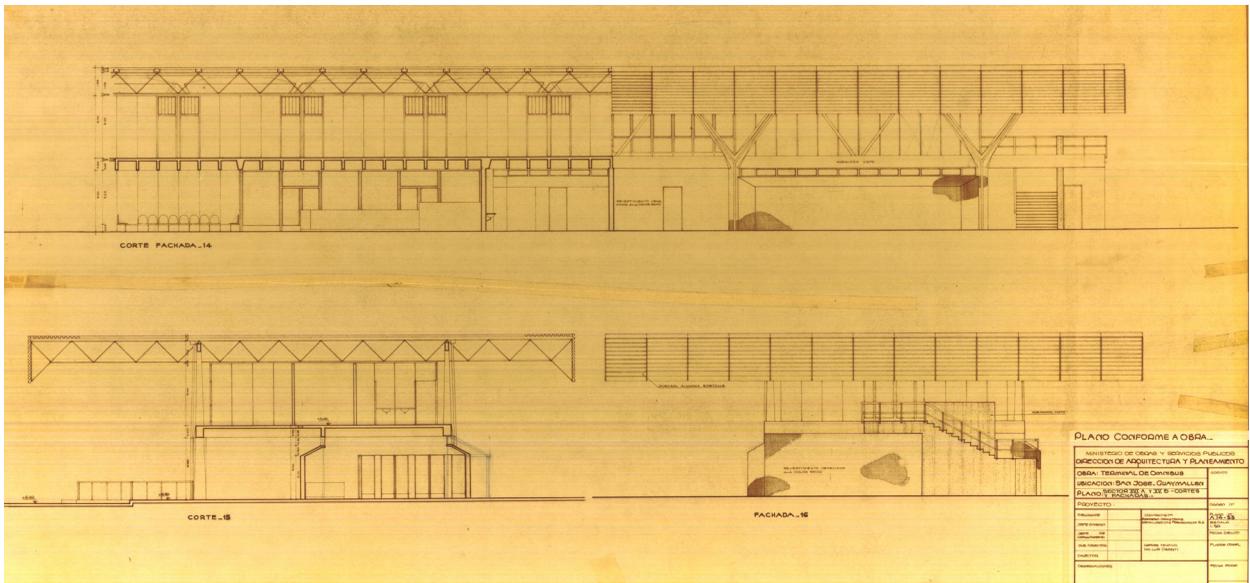
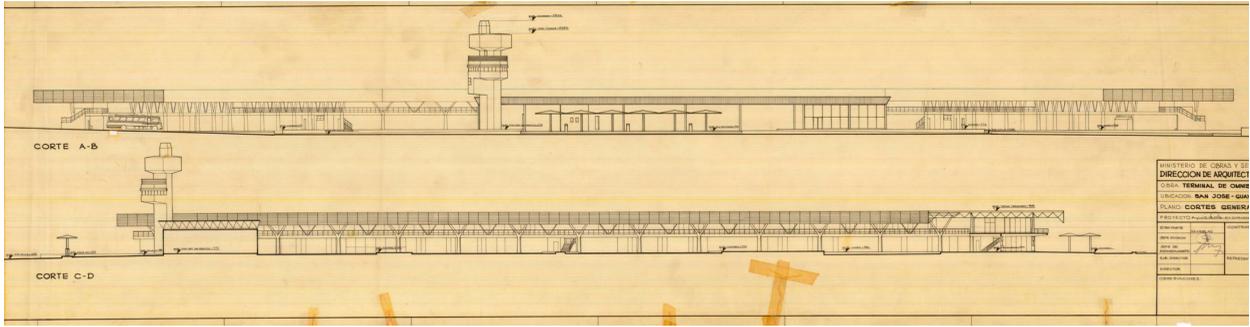


Figura 3. Cortes generales.
 Fuente: Archivo Digital de la DAI-MIPIP, Gobierno de Mendoza.

Figura 4. Cortes y fachadas conforme a obra. Fuente: Archivo Digital de la DAI-MIPIP, Gobierno de Mendoza.

trajo algunos problemas como, por ejemplo, la presencia de espacios residuales o muertos en los primeros niveles, ya que la mayor circulación se daba (y se sigue dando) a nivel de plataformas. A diferencia de otras terminales construidas contemporáneamente (Venado Tuerto, entre otras), el proyecto para Mendoza se concibió de forma sobredimensionada respecto de la demanda de ese momento (45 vehículos cada 10 minutos), por lo cual no se previeron ampliaciones (La terminal de ómnibus de Mendoza, 1976, p. 53).

En relación con el sistema constructivo, se empleó una estructura mixta de hormigón armado y acero, organizada a partir de una sucesión de pórticos de hormigón armado y celosías trianguladas, desarrolladas en toda la altura del nivel superior; con columnas moldeadas *in situ* y separadas 12 metros. Los entrepisos fueron resueltos a partir de losas nervuradas y, junto con las columnas, conformaban un mecanismo de bielas y tirantes, de manera que transmitían al suelo la carga de las cubiertas, pero también soportaban el empuje lateral frente a la acción sísmica, en la dirección más desfavorable, es decir; el plano perpendicular a los ejes longitudinales de las alas del edificio (Figura 5). Para minimizar la carga de la cubierta, se recurrió a una estereoestructura tubular metálica, prefabricada y armada al pie de la obra, con techos de chapa trapezoidal de aluminio y cielorrasos con paneles modulares del mismo material. Los cerramientos interiores y exteriores buscaban dotar al edificio de la mayor flexibilidad posible (Figura 6).

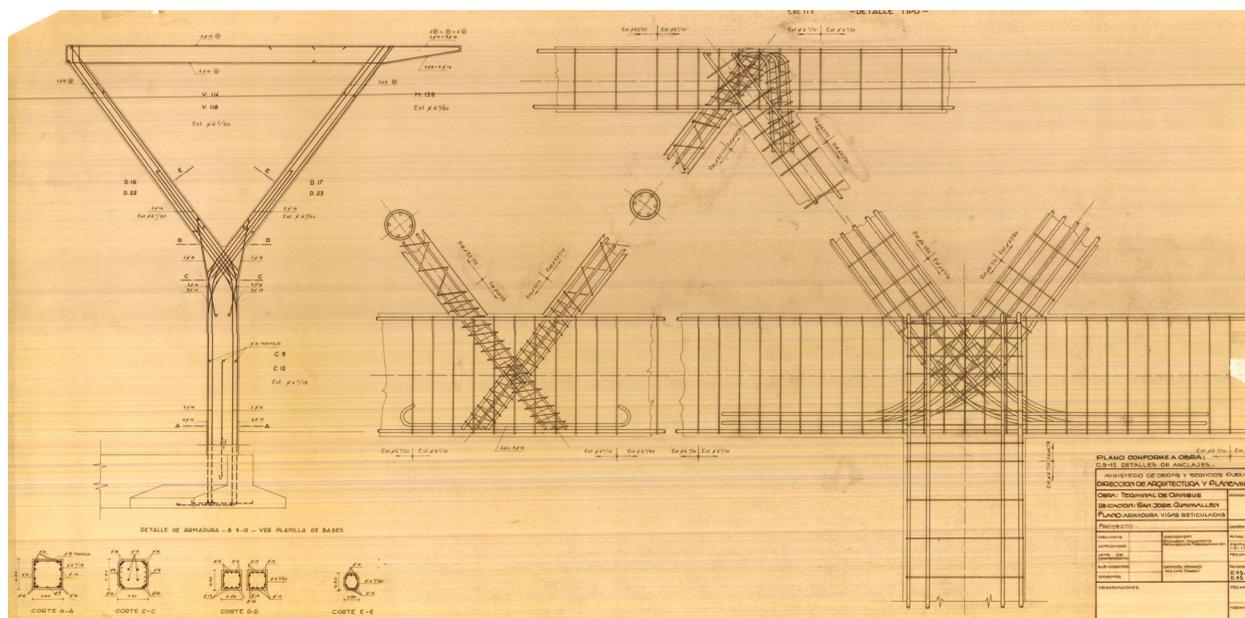


Figura 5. Detalle de las armaduras de vigas reticuladas. Fuente: Archivo Digital de la DAI-MIPIP, Gobierno de Mendoza.

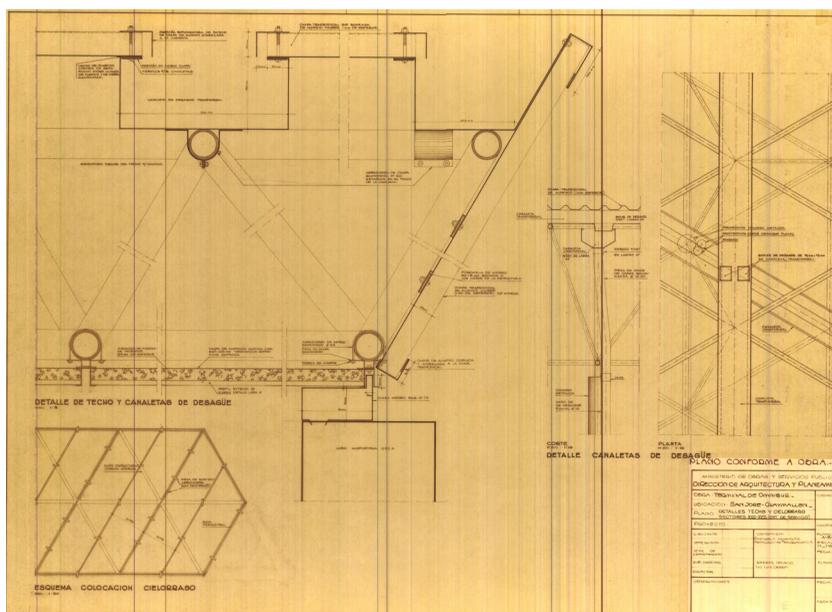


Figura 6. Detalles techo y cielorraso. Fuente: Archivo Digital de la DAI-MIPIP, Gobierno de Mendoza.

Para ello, se emplearon paneles modulares metálicos revestidos en PVC, rellenos con material aislante y pintados con distintos colores, cada uno de los cuales respondía a las actividades a desempeñar en los locales que separaban (boletería, servicios, comercios, oficinas, etc.). (Figura 7).

La ejecución del tipo estructural previsto fue posible por la intervención de la empresa local IMPSA (Industrias Metalúrgicas Pescarmona S.A.I.C.), ganadora de la licitación y especialista en la construcción de grandes estructuras de acero, además de equipos electromecánicos. La obra fue ejecutada en asociación transitoria con la constructora Depetris, que se ocupó de la parte civil. No hubo, antes de la Terminal, otro edificio público que utilizara estereoestructuras como parte de la resolución del techo, el “gran tema” de esta tipología (Schere, 1985, p. 50), lo que, junto con



Figura 7. Mosaico de imágenes de la Terminal. Fuente: Diario Mendoza (10 de noviembre de 1972, pp. 2-23)

dar cuenta de su unicidad y de su rol de “hito urbano”, refleja el pensamiento arquitectónico, las técnicas disponibles en ese momento y la respuesta eficiente a una problemática derivada de la inserción de la obra en una zona de alta sismicidad. Una cubierta similar se utilizó para la Terminal de Córdoba, iniciada un año antes que la de Mendoza y que fue parte de los casos consultados por los proyectistas locales como “antecedente”¹¹. Las grandes superficies de pavimento también fueron resueltas por IMPSA, a través de la subcontratación de otras empresas locales.

Las áreas exteriores incluían un sector de estacionamiento para 240 vehículos, además de jardines circundantes resueltos a partir de aterrazamientos, que absorbían los grandes desniveles del terreno. Se previó la forestación de todas las áreas perimetrales al edificio, como también de las playas de estacionamiento y de los espacios de espera de los colectivos, separados por espigones de hormigón armado. Una premisa del proyecto buscó facilitar la vinculación peatonal de la nueva estación, con la ciudad, lo que demandó el desarrollo de un pasaje peatonal paralelo a calle Alem, que discurría bajo los carriles de la Avenida Costanera y sobre el cauce del canal Cacicque Guaymallén.

¹¹ Otro de los proyectos que se consultó fue la Terminal de Autobuses del Puente George Washington (1963), en Nueva York, pero diferencias programáticas hicieron que su valor como antecedente fuera relativo (Olguín, 2022).

La Terminal contaba con 60 plataformas para ascenso y descenso de pasajeros. Por medio de una torre de control, proyectada en el extremo sur-oeste del predio, se asignaban los ingresos y salidas a cada una, a través de un sistema telemático de aviso, que llevaba la información de la ocupación de cada andén, a la sala de

comandos instalada con tal fin en la torre. De igual manera, por su posición, permitía a los técnicos tener registro visual de la ocupación de los andenes. La playa de maniobras para ómnibus contenía una Estación de Servicio para suministro de combustible y un sector de estacionamiento para las unidades.

El desarrollo del artículo expuesto permitió conocer los pormenores del proyecto y construcción de la Terminal de Ómnibus de Mendoza, en el contexto particular de la "era desarrollista". Primero, se verificó algunos aspectos comunes a la cuestión del transporte terrestre, entre ellos, la relevancia que comenzaron a tener las terminales, tanto en ciudades capitales como en poblados periféricos, de modo que se consolidaba el sistema de estaciones, en la misma medida que lo hacía la red vial, en detrimento del ferrocarril. En segundo lugar, la tipología empleada, que respondió a una demanda compartida en otros enclaves, evidenció también cuestiones propias, como la ubicación al borde de la trama urbana o el desarrollo de resoluciones estructurales aptas para una zona sísmica. El "gran techo" que resolvía bajo su seno todas las actividades devenidas del programa de necesidades, constituyó una solución común a otras propuestas. Junto con esto, la definición de las circulaciones internas constituyó el segundo problema a resolver, dado que se trataba de un edificio con desplazamientos intensivos de público; aspecto que también se comprueba en los ejemplos de otras provincias.

Quizás uno de sus mayores aciertos, como asimismo ha observado uno de los proyectistas, fue la ubicación del edificio, en el cruce de dos rutas nacionales, potenciando la comunicación terrestre. En paralelo, el hecho de haber sobredimensionado su capacidad resultó favorable, ya que a lo largo de su historia no requirió de mayores intervenciones, hasta el año 2019, en que se elaboró un plan integral para adecuar la terminal a especificaciones funcionales y de seguridad vigentes. En tercer lugar, la tipología adoptada y la versatilidad del esquema han permitido que las tareas de ampliación y mejora de los servicios pudieran hacerse bajo la premisa de adosar volúmenes cerrados a los ya existentes en gran parte de la obra, por medio del desplazamiento de la tabiquería móvil (utilizando la premisa de flexibilidad del proyecto), pero manteniendo los esquemas de circulaciones y las particularidades funcionales con que fue concebido el edificio. Si bien la obra de remodelación está en fase de avance, se puede confirmar un alto grado de adaptabilidad de la estructura original a los nuevos usos y necesidades.

Finalmente, el proyecto constituyó una oportunidad única de mostrar la capacidad ejecutiva de la Provincia, no sólo en términos de políticas públicas, sino también en relación con la materialización del edificio, dado que se recurrió a estructuras especiales resueltas tanto en hormigón armado que debían cubrir grandes luces, como en acero, como fue el caso de la cubierta, lo que dejó de manifiesto el grado de avance en materia de tecnología y técnicas constructivas.

Se agradece al arquitecto Gilberto Olguín, a la arquitecta Verónica Fader (Archivo Documental de la Dirección de Arquitectura e Ingenierías, Gobierno de Mendoza) y a la arquitecta Camila Costa, por su colaboración en el desarrollo de este trabajo.

CONCLUSIONES

AGRADECIMIENTOS

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUYERO, J. y HOBERT, R. (2007). «¿Y esto es Buenos Aires?» Los contrastes del proceso de urbanización. En Daniel James (2003) (Dir.), *Violencia, proscripción y autoritarismo (1955-1976)* (pp.213-244), Colección Nueva Historia Argentina, tomo 9. Buenos Aires: Sudamericana.

BALLENT, A. (2005). Kilómetro cero: la construcción del universo simbólico del camino en la Argentina de los años treinta. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, (27), 107-136.

BIANCHI, P. (2022a). *Arquitectura para el turismo en Mendoza (1884-1955): lectura histórica y análisis de sus representaciones sociales*. Tesis doctoral (inédita). Universidad de Mendoza.

BIANCHI, P. (2022b, 22 de abril). La terminal de ómnibus de la CITA. *Los Andes*. Recuperado de <https://www.losandes.com.ar/arquitectura/la-terminal-de-omnibus-de-la-cita/>

CARSEN, M.V. y GARCÍA BOSIO, H. (2020). Desarrollismo y diseño institucional de la Alianza para el Progreso en Argentina. *Revista Historia*, 27(1), 190-211.

COSTA, C. (2016). Role of the State in interventions around an underwater tunnel. A case study of the "Túnel Subfluvial" (Argentina). *NALARs*, 15(3), 33-42.

COSTA, C. (2020). Arquitectura e infraestructura para el desarrollo en Argentina (1960-1975): un abordaje desde la industria, energía y conexiones territoriales. *ARQUISUR*, 10(18), 92 – 105.

El año de la decisión (10 de noviembre de 1972). *Diario Mendoza*, 2-23.

GIMÉNEZ PUGA, F. (1940). *Guía General de Mendoza*. Buenos Aires: Kraft.

Gobierno de la Provincia de Mendoza (1971). *Mendoza en marcha. Un año de gobierno 1970-1971*. Dirección de Difusión. Mendoza: Imprenta Oficial.

GUTIÉRREZ, A. (2012) ¿Qué es la movilidad? Elementos para reconstruir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora*, 21 (2), 61 - 74.

JÁUREGUI, A. (2015). El CONADE: organización y resultados (1961-1971). *Anuario IEHS*, (29&30), 141-158.

La terminal de ómnibus de Mendoza (marzo, abril, 1976). *SUMMA*, Número especial (99), 50-53.

Ley 3832. Boletín Oficial, 17 de julio de 1972. Recuperado de Estación terminal de ómnibus Mendoza

LIERNUR, J. (2001). *Arquitectura en la Argentina del siglo XX. La construcción de la modernidad*. Fondo Nacional de las Artes. Buenos Aires: Artes gráficas Corin Luna.

MOYANO, R. (1997). El transporte público de pasajeros. En Lacoste, P. (comp.), *Mendoza, historia y perspectivas. Aporte para el estudio de una ciudad fundada en 1561* (pp.209-216), Mendoza: Diario UNO.

MÜLLER, L. y PARERA, C. (2016). Arquitecturas de sistemas y programas sociales en la Argentina desarrollista: Del optimismo a lo posible. *Arquitectura del Sur*, 34(49), 32-41.

MÜLLER, L., SHMIDT, C. y PARERA, C. (Eds.) (2018). *Arquitectura, Tecnología y Proyecto: obras públicas e infraestructura urbana y territorial en Argentina (1955-1971)*. Santa Fe: UNL, 2018. Recuperado de <https://fadu.web1.unl.edu.ar/pictarquitectura2013/>

MÜLLER, L., SHMIDT, C. y PARERA, C. (2020). *Arquitectura, tecnología y proyecto: obras públicas e infraestructura urbana y territorial en Argentina: 1955-1971*. Santa Fe: UNL.

NUÑES, I. y ORTEGA, A. (2016). *El desarrollismo y los ferrocarriles. Un análisis de las políticas implementadas en Argentina y Brasil durante los gobiernos de Frondizi y Kubitschek (1956-1962)*. Recuperado de <http://www.economicas.uba.ar/wp-content/uploads/2016/03/Presentaci%C3%B3n-N%C2%BA-13-Ortega-Nunes.pdf>

OLGUÍN, G. (2022). Comunicación personal, 11 de mayo de 2022.

PIGLIA, M. (2019). *Autos, rutas y turismo: el Automóvil Club Argentino y el Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI.

RAFFA, C. (Dir.) (2017). *Arquitectos en Mendoza. Biografías, trayectorias profesionales y obras (1900-1960)*. Tomo 1, Mendoza: IHA-FFyL-UNCUYO. Recuperado de <https://bdigital.uncu.edu.ar/9327>

RAFFA, C. (Dir.) (2019). *Arquitectos en Mendoza. Biografías, trayectorias profesionales y obras (1961-1972)*. Tomo 2. Mendoza: IHA-FFyL-UNCUYO. Recuperado de <https://bdigital.uncu.edu.ar/fichas.php?idobjeto=13376>

RAFFA, C. (2020). Lo local en la construcción de una Historia de la Arquitectura nacional: Mendoza como caso de estudio. En: *Carbonari et al., Historia local y regional: balances y agenda de una perspectiva historiográfica*, Río Cuarto: UniRío Editora, 127-153.

RAFFA, C. y LUIS, N. (2020). Caminos para el turismo y la producción. La acción de la Dirección Provincial de Vialidad en Mendoza (1933-1943). *Coordenadas. Revista de Historia Local y Regional*, 7(2), 146-172.

SHMIDT, C. (2014) Notas sobre el impacto de las ideas de posguerra en las transformaciones del aula escolar en América Latina. El caso argentino, 1957-1967. *Revista de Arquitectura*, 2(2), 22-28.

SHMIDT, C. (2016). Would this be of your interest? Los seminarios de Banham en Argentina y el debate sobre el control ambiental en 1968. *Bitácora*, (33), 118-125.

SCHERE, R. (1983). Las Estaciones de Ómnibus de Mediano Tamaño. *Trama*, (7), 21-31.

SCHERE, R. (1985). Una reflexión acerca de las estaciones de ómnibus en ciudades argentinas. *Summa Temática*, (1), 48-51.

TARTARINI, J. (2000). *Arquitectura ferroviaria*. Buenos Aires: Ed. Colihue.

ZUNINO SINGH, D., GRUSCHETSKY, V y PIGLIA, M. (Coord.) (2021). *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Buenos Aires: Teseo.