

**Los edificios de valor
patrimonial, escenarios
de ideales de la vida
pública platense**

El caso del Pasaje Dardo Rocha¹

Fabiana Andrea **Carbonari**

Docente Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la UNLP. Investigadora UI N° 7 IDEHAB- FAU-UNLP. Secretaria Técnica de la Carrera de Especialización en Conservación y Restauración del Patrimonio Urbano, Arquitectónico y Artístico. Representante adjunta de la FAU en CODESI (Comisión del Sitio). Representante de la UNLP en la Comisión de Educación y Difusión de CODESI (Comisión del Sitio). Coordinadora del Proyecto "Patrimonio y Educación Preuniversitaria". Prosecretaría de Asuntos Académicos-UNLP.

El edificio del Pasaje Dardo Rocha constituye uno de los ejemplos más significativos del patrimonio construido de la ciudad de La Plata. A la valoración histórica se agregan su carácter de unicidad estilístico-morfológico dentro de la heterogeneidad urbana, su particular inserción en un espacio singular y su valor simbólico en tanto hito presente en la memoria de los habitantes

platenses emparentándolo con la gran arquitectura de la ciudad. Abordar la comprensión total de este "edificio de precisa y potente inserción urbana"², implica enmarcarlo en el contexto céntrico de la manzana comprendida por la Avenida 7 y las calles 6, 49 y 50 de la ciudad de La Plata, en una posición estratégica frente a la Plaza San Martín perteneciente al Eje Cívico Adminis-



Situación urbana

trativo Fundacional del Casco Urbano. Las transformaciones funcionales operadas dando cuenta de la adecuación a las necesidades locales y las consecuentes adaptaciones estructurales y formales nos permiten reflexionar acerca de la obra como reflejo de los ideales de la vida pública platense. Desde lo estilístico, constituye el marco de distintas influencias artísticas europeas, en respuesta al cambio de gusto de la elite dominante, de los organismos de poder y a la intervención ideológica de corrientes migratorias proveedoras de mano de obra participante del proyecto y de la ejecución. Estas

repercusiones en la configuración y caracterización espacial, lo convierten en un calificado escenario mutante de las preferencias y las tendencias artístico-arquitectónicas en boga y lo convierten en un ejemplo válido de la caída del paradigma de la arquitectura italianizante y del viraje hacia el afrancesamiento del gusto.

Debido a la complejidad de estas transformaciones operadas a lo largo de su historia, y al hecho de "sujetar su evolución a la continua y creciente complejidad metropolitana"³, se hace necesario plantear diferentes niveles de análisis. Los proyectos políticos, las ideas y teorías dominan-

Fabiana Andrea **Carbonari**
El caso del Pasaje Dardo Rocha

tes en el campo disciplinar arquitectónico, el mero pragmatismo y su presencia en el imaginario local, son algunos de los aspectos a tratar.

En tal sentido el trabajo se circunscribe al análisis crítico de cinco momentos característicos de la vida del edificio:

Primera etapa: en el año 1882 el plano fundacional y la presencia de un teatro que nunca llegó a construirse.

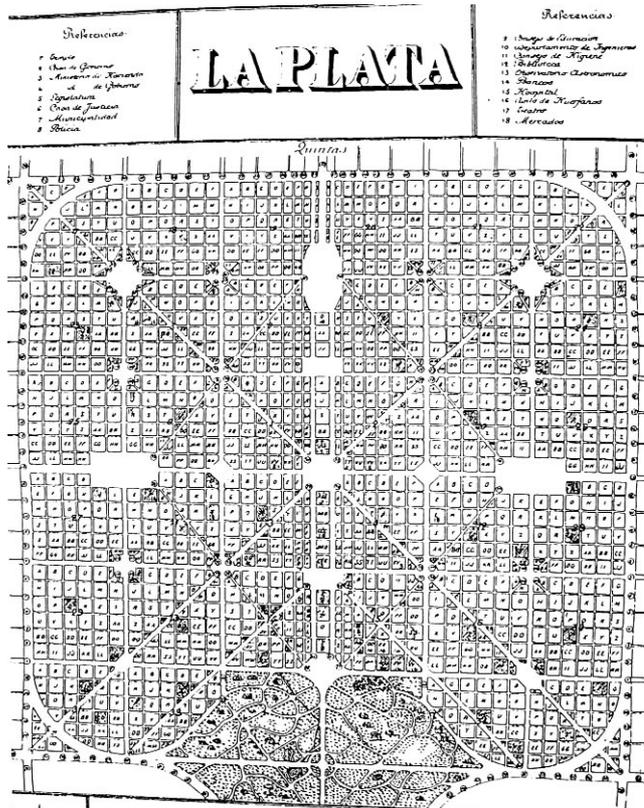
Segunda etapa: en el año 1887 funciona como estación ferroviaria.

Tercera etapa: en el año 1906 funciona como sede de oficinas administrativas. *Cuarta etapa:* en el año 1927 funciona como galería comercial.

Quinta etapa: en el año 1994 funciona como centro cultural.

El plano fundacional y la presencia de un teatro que nunca llegó a construirse

El análisis de los planos originales de la ciudad permite visualizar que el proyecto no propone la inclusión del ferrocarril en el predio que actualmente ocupa el Pasaje. En relación a este punto el Plano Primitivo y la memoria descriptiva del mismo, de mayo de 1882, describen que "a la avenida de circunvalación donde se proyectan las líneas del ferrocarril se le han dado 90 metros de ancho, dimensión suficiente para ese objeto..." y que el ferrocarril tendrá un recorrido perimetral al Casco sin penetrar en él. La litografía del plano, que fue difundida sobre pañuelos de seda obsequiados a los presentes



Casco Urbano de la ciudad de La Plata

La ciudad a pocos años de su fundación



a manera de recuerdo de la fundación de la ciudad, ubica en ese predio un teatro, que no afecta el trazado regular de la planta urbana.

La fundación de la ciudad y la presencia del ferrocarril

La ciudad de La Plata se funda en coincidencia con el período de expansión ferroviaria por lo que su conexión a la red general forma parte prioritaria del proyecto del Dr. Dardo Rocha. El primer ramal une la Estación Central de Buenos Aires con la antigua Estación de Ensenada pero en octubre de 1882 se crea el que une Ensenada con Tolosa para transportar pasajeros y cargas a la nueva capital que se hallaba en construcción. Más tarde, con el objeto de mejorar el sistema de transporte, se emprenden distintas obras, entre ellas el tendido de rieles hasta el corazón de la ciudad (3,6 km). A partir del 1º de diciembre de 1883, la cabecera ferroviaria "Estación 19 de noviembre", emplazada en la intersección de la Avenida 7 con la calle 50 comienza a funcionar. Esta situación se da hasta la construcción y habilitación, en abril de 1884, del empalme Pereyra que permite la llegada directa a la ciudad sin atravesar un dificultoso bañado en el trayecto hacia Ensenada.

La construcción del edificio de la Estación La Plata, denominada así desde 1884, se inicia en 1883 y se habilita en 1887, luego de un gran incendio, en los terrenos del Ferrocarril del Oeste que limitaban con las calles 48, 50, diagonal 80 y Av. 7 con acceso del ramal de vías desde diagonal 80. El edificio, propiedad del estado provincial, fue proyectado por el

Fabiana Andrea **Carbonari**
 El caso del Pasaje Dardo Rocha



Estación 19 de Noviembre en 1905

arquitecto italiano Francesco Pinaroli, radicado en nuestro país con anterioridad a 1870, y se emplaza en la manzana contigua a la playa de maniobras delimitada por las calles 6, 49, 50 y Av. 7.

La geometría compacta de su volumen, morfológicamente resuelta con una planta en U es poco frecuente en los diseños de las estaciones europeas de entonces donde lo común es generar respuestas mediante edificios que funcionan como cabecera o son longitudinales y paralelo a los andenes. El conjunto presenta tres accesos peatonales que conectan el gran hall central cubierto a través de una estructura parabólica de chapa, con el espacio exterior, y se abre hacia calle 6 para permitir el acceso de los trenes. Las imágenes de época reflejan la claridad conceptual del proyecto en cuanto a ocultar a la ciudad las maniobras de los trenes generando, a través de la caja muraria, una

fachada telón. Compositivamente, la influencia italianizante adoptada se verifica en el repertorio de elementos empleado así como su métrica. Entre ellos se destaca el acentuado buñado de los muros perimetrales, las ventanas ritmadas coronadas con arcos de medio punto con entrepaños definidos por pilastras en planta baja, las columnas apareadas estriadas en su tercera parte, enmarcando ventanas rectangulares reunidas en el nivel superior, el cornisamento recto que separa los niveles y sirve de remate superior al edificio, el cuerpo central saliente correspondiente al acceso enfatizado por la presencia de balaustres como antepecho de las ventanas, las loggias de la planta alta y las salientes de los cuatro ángulos del edificio que actúa como remate horizontal.

La incidencia de la estación dentro del espacio urbano es característica pues su presencia rompe la rigurosa traza geométrica

del centro de la ciudad y parece desconocer las pautas higienistas propuestas en la idea original. La emblemática calidad de vida inusual para la época⁴ se ve afectada por el avance en materia comunicacional propio de una ciudad moderna.

Expresión de la importancia asignada al edificio y a su latir junto a la vida de la ciudad son los artículos publicados en periódicos locales donde el edificio ocupa un rol central. El diario *El Día* de La Plata⁵ con motivo del Centenario de la ciudad -19 de noviembre de 1982- hace referencia al los coletazos de la revolución de 1905 publicando una fotografía en cuyo epígrafe se puede leer “Escena cotidiana de la llegada del tren al Pasaje 19 de noviembre. Los sucesos de 1905 hicieron que la estación fuera un verdadero desierto, a causa de la deserción de los empleados públicos, que viajaban desde Buenos Aires”. En la imagen se ve una estación con bóvedas en proceso de construcción. El Ferrocarril del sur tuvo el manejo exclusivo de las comunicaciones ferroviarias en el cambio de siglo afrontando una serie de obras entre las que se destaca el proyecto (1901) e inauguración (1906) de la nueva estación en la intersección de la Av. 1 y diagonal 80. Este edificio constituiría una verdadera puerta de acceso a la ciudad y se convertiría en un hito urbano. Los registros gráficos de la época dan cuenta de la presencia del edificio en el entorno y permiten suponer el impacto que ejerció en el imaginario ciudadano.



Estación ferroviaria en Avenida 1 y 44

La primer transformación urbana y edilicia

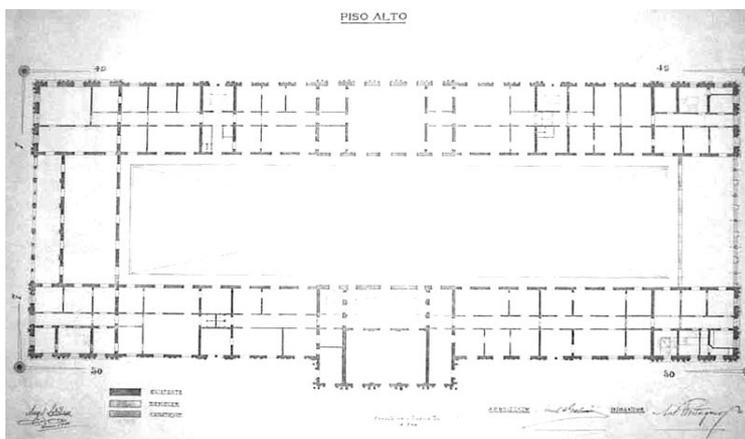
El islote urbano y el edificio sufren la primer transformación. En febrero de 1906 se subastan los terrenos de la playa de maniobras y en septiembre del mismo año se clausura el uso ferroviario del edificio principal que permaneció bajo el dominio del estado provincial.

Tras el traslado de la estación el área fue amanzanada y parcelada por lo que las construcciones que se realizaron en dichos lotes fueron contemporáneas generando características estilística homogéneas. Como consecuencia de la apertura de las calles 6 y 49, la antigua estación y la manzana en la que se hallaba emplazada, se convierten en una unidad.



Ex estación 19 de Noviembre. Vista desde Avenida 7 y 50

El edificio pasó a funcionar como centro administrativo, sede del Telégrafo Provincial, Boletín Oficial, Caja Popular de Ahorros, Di-



Ex estación 19 de Noviembre. Planta



Pasaje Dardo Rocha. Vista desde calle 6

rección General del Registro Civil y otras reparticiones provinciales, Distrito Militar y Junta de Excepciones y Secretaría de Tiro Federal La Plata.

Los planos consultados datan del año 1922 y confirman la realización de una serie de acciones entre las que se destaca la construcción de un muro que cierra la boca existente sobre calle 6.

Las imágenes fotográficas muestran que en esa recomposición inferior del perímetro de la manzana la influencia italianizante se sigue manteniendo.

El espacio público cubierto al estilo parisino

“el aspecto exterior será el de un sobrio palacio francés, para destinarlo a salas de concierto, pequeños teatros y un gran vestíbulo central para exposiciones”.
 Gob. Luis Monteverde, 1927

“Hacia 1927 se proyectan y ejecutan dos de los espacios públicos urbanos cubiertos cualitativamente memorables: El Pasaje Dardo Rocha, obra de los arquitectos Enrique Quincke y Darío Cooke y el Pasaje Rodrigo, obra



Pasaje Dardo Rocha. Vista desde calle 6

Fabiana Andrea **Carbonari**
El caso del Pasaje Dardo Rocha

tuación actual. En el año 1994 se convertirá en la cara visible de la Convención Constituyente encargada de modificar la Constitución Provincial. Acorde a lo documentado en diarios de la época se produce una profunda crítica a las obras que, pocos días antes de la inauguración de la Asamblea, aún estaba “atada con alambre” poniendo en evidencia el atraso y la falta de seriedad de las gestiones. La única seguridad es que unos 130 operarios, divididos en tres turnos, trabajan 24 horas lavando la cara y maquillando al Pasaje. Allí se crearían, mediante tabiques, 57 nuevas oficinas en el primer y segundo piso con un costo de \$1.500.000.”⁹. Las imágenes fotográficas y las descripciones de la adecuación espacial para la Convención registran que el recinto de reuniones se ubicó en el hall central con el estrado de espaldas a la calle 6 y a su frente 138 escritorios con sillones de respaldar alto sobre alfombra color beige. Se produce un cambio en el aspecto original del edificio, mezclando las columnas y galerías de planta baja con tabiques lisos y bajos, y una conjunción de ornamentación tradicional con equipamiento de diseño moderno. El espacio se niega al exterior pues los muros perimetrales separan el sector central del espacio urbano circundante. La necesidad de albergar la nueva actividad con su cúmulo de elementos modernos lleva a contradecir las funciones y principios compositivos originales del edificio. Finalizada la Convención el nuevo Director de cultura de la Municipalidad, Ismael Borean, afirma

del ingeniero Montalvo”⁶. Las obras se iniciaron en julio de 1928 siguiendo lo pautado por el gobernador Luis Monteverde en cuanto a convertir la estación en un pasaje al estilo Bon Marche parisino. La intervención consistía en el cerramiento funcional de la antigua embocadura sobre calle 6, con lo cual la tipología en U fue transformada en cuadrangular.

Estilísticamente se recurre al repertorio francés caracterizado por la austeridad de estilo Luis XVI lavado. Entre los elementos incorporados se destaca la mansarda que permite el uso del último piso.

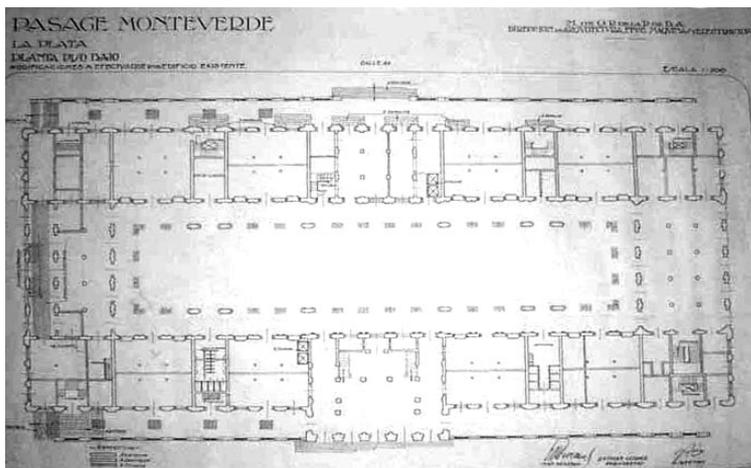
En las plantas de los años 1926 y 1927 firmadas por los arquitectos Quincke y Cooke el edificio se denomina por primera vez Pasaje Dardo Rocha y pasa a servir, en los niveles altos, de sede al Archivo Histórico de la Provincia, Museo de Bellas Artes, Telégrafo y otras reparticiones provinciales

A la manera de las grandes galerías comerciales del mundo⁷ la modificación afecta todo el perímetro de la planta baja convertido, desde su arrendamiento en el año 1931, en un zócalo comercial que garantizaría la vida pública del lugar.

“En el año 1944 se instala el Correo. En esta etapa histórica sufrió los daños imaginables por el uso múltiple, sin embargo fue esta actividad donde coincidieron la propuesta tipológica y el uso real de pasaje urbano”⁸

El centenario de la ciudad y el centro cultural

En 1982, época del Centenario de la ciudad se intenta recuperar la idea de Monteverde recreando el Centro Cultural en tanto los acontecimientos políticos del período determinarán una serie de vaivenes que repercutirán directamente en la resolución interna del edificio y que lo llevarán a su si-



Pasaje dardo Rocha. Planta

que “El gigantesco edificio blanco ha lucido como palacio cuando en su hall central se han realizado eventos como el Salón Nacional de Pintura donde maravilló a porteños y franceses”¹⁰. La pro-

gramación de actividades previstas para el año 1995, constituidas por conferencias, congresos, encuentros corales, recitales y teatros, pone de manifiesto la finalidad que, por entonces se atri-

bua al edificio. Entre los años 1997 y 1999 se inicia el nuevo y último proceso de transformación con la idea de convertir al edificio en un referente cultural de escala adecuada a su jerarquía. Esto permitiría “recuperar para el centro, el rol de ámbito de interacción social y, al Pasaje, como sede de eventos culturales”¹¹. La rehabilitación y puesta en valor del edificio consistió en la redefinición del uso y ejecución del programa edilicio acorde a tres niveles funcionales: área de museos, área de convenciones y área de escuela taller municipal. En forma paralela se procede a la renovación y actualización de la infraestructura edilicia para conferir el “Rol Urbano del Edificio”¹² adecuándolo a las nuevas necesidades sociales¹³.

Notas

1 Esta ponencia forma parte de un proyecto de investigación “La vida de los edificios. Transformaciones y devenir histórico de la arquitectura monumental de la ciudad de La Plata”, presentado para su aprobación con la dirección de Fernando Gandolfi en la Unidad N° 7- IDEHAB-FAU-UNLP.

2 Cuaderno del ICOMOS Argentina N° 2, pág. 46.

3 Alberto de Paula en *La Plata, sus tierras y su arquitectura* afirma “La significación cívica de tan privilegiado emplazamiento era acorde a la importancia que se asignaba al ferrocarril no sólo respecto a transporte y comunicación sino también en lo concerniente al surgimiento y progreso de los centros urbanos”.

4 “No pasaron muchos años antes que se advirtiera el problema que causaban los convoyes circulando en plena ciudad. Las cinco cuadras de diagonal 80 que daban lugar a los rieles, cerraban sus bocacalles transversales al tránsito cuando pasaban los trenes con los inconvenientes que son de imaginar”, diario *El Día*, 1° octubre de 1960.

5 Diario *El Día*, La Plata, viernes 19 de noviembre de 1982, pág. 6.

6 1 Cita en *Cuadernos del ICOMOS Argentina* N° 2, septiembre de 1999.

7 Galería Vittorio Emmanuelle de Milán, la Galería Humberto Primo de Nápoles, o las locales Galerías Pacífico y Pasaje Barolo de Buenos Aires o el mismo Pasaje Rodrigo de La Plata.

8 Cita en “*Interiores públicos*”, por Arq. Jorge Prieto. Revista 47 al fondo, N° 2, Año 2, FUA.UNLP. La Plata, 1998, Pp. 6-9.

9 Cita en Diario *El Día* de La Plata, 8 de mayo de 1994, pág. 11.

10 “No se puede tener proyecto sobre las costumbres de un pueblo, sí en cambio políticas culturales...Por eso queremos darle al Pasaje un perfil que denominaríamos Centro de Convenciones. Hoy se dice que es un Centro Cultural y su hall central ha servido para realizar exposiciones notables y, gracias a la Convención Constituyente, se ha dejado al edificio listo para realizar convenciones”... Cita en diario *El Día* de La Plata, 26 de noviembre de 1994. 3ª Sección. Pág. 3.

11 Cita en *Cuadernos ICOMOS Argentina* N° 2, Jorge Prieto, septiembre 1999.

12 Sebastiano Brandolini y Pierre Croset2 “Aceptar la dimensión temporal de la arquitectura, tanto en el uso como en la práctica proyectual, significa reconocer el inevitable proceso de modificación a través del tiempo no sólo por medio de procesos de entropía y de usura, o de cambio de función

sino sobre todo de cambio de significado dentro del contexto". Cita en *Cuadernos ICOMOS Argentina* N° 2, Jorge Prieto, septiembre 1999.

13 Las actividades principales, museos, convenciones y escuela taller se desarrollan acorde al siguiente esquema: en la planta baja, de 6055 m²., se ubica el hall central y los halles de acceso al cine, teatro y auditorios del primer piso, Museos (Museo de Arte Contemporáneo La-

tino-Americano (MACLA), Museo Municipal de Arte y Museo y Galería Fotográfica) y el Café de las Artes y el Literario en correspondencia con el sector urbano de cafés, hoy inexistentes (Don Julio y Café Francés). En el primer piso, de 4926 m²., se ubican las salas de reuniones, Escuela municipal de Bellas Artes, salas de teatro y de cine. En el segundo piso, de 4042 m²., se desarrollan actividades administrativas y el Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires.

BIBLIOGRAFIA

COLQUHOUN, ALAN.

"XIX secolo: l'architettura delle stazioni in Francia e in Inghilterra" en Revista *Casabella* N° 624, Roma, 1995, Pp. 46-51.

DE PAULA, ALBERTO.

La ciudad de La Plata, sus tierras y su arquitectura, Ediciones del Banco de la Provincia de Bs. As., La Plata, 1987.

DE TERÁN, FERNANDO.

La Plata, ciudad nueva, ciudad antigua. Historia, forma y estructura de un espacio urbano singular. Instituto de Estudios de Administración Local y Universidad Nacional de La Plata, España, 1983.

DIARIOS DE SESIONES DE LA HONORABLE CONVENCION CONSTITUYENTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES. Mayo a julio de 1994.

DIAZ, BENITO.

La Plata, una obra de arte. Edición Oficial de la Municipalidad de La Plata, Buenos Aires, 1982.

GANDOLFI F., GENTILE E; PEREZ R., VALLEJO G; ZWEIFEL T.

De la ciudad ideal a la ciudad real. La Plata en su cartografía. 1882/1938.

GIUNTA, ANDREA.

Vanguardia, internacionalismo y política. Arte argentino en los 60, Paidós, Buenos Aires, 2001.

ICOMOS ARGENTINO.

Cuaderno N° 2, La Plata, 1999.

LIERNUR F. Y ALIATA F. (DIRECTORES).

Diccionario de Arquitectura en la Argentina, Clarín, Buenos Aires, 2004.

MONCAUT, CARLOS.

La Plata 1882-1982. Crónicas de un siglo, Municipalidad de La Plata, La Plata, 1982.

NESSI, ÁNGEL O.

Diccionario Temático de las Artes en La Plata, Instituto de Historia del Arte Argentino y Latinoamericano, Facultad de Bellas Artes. UNLP, La Plata. 1982.

PESCI, RUBÉN.

Revista *Ambiente* N° 32. Año II, mayo de 1982. La Plata, 1982.

PESCI, RUBÉN.

La Plata, ciudad patrimonio, La Plata, 2003.

PRIETO, JORGE.

"Interiores públicos", Revista *47 al fondo*, Año 2, N°2. FUA. UNLP. La Plata, 1998. Pp 6-9.

SOLER, RICARDO.

Cien años de vida platense. Sociedad Impresora Platense, La Plata, 1982.

WILLIAMS, FERNANDO.

"Arquitectura ferroviaria", en J. Liernur y F. Aliata (directores) *Diccionario de la Arquitectura en la Argentina*, Clarín, Buenos Aires, 2004.

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA

Los datos provenientes de fuentes primarias y secundarias de información fueron recavados en la Dirección de Geodesia del MOSP, Archivo Dardo Rocha, Biblioteca de la UNLP, Hemeroteca de la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires, Fotografías actuales y de archivo.