

REVISTA
DE
ARQUITECTURA

SEPTIEMBRE 1932

ORGANO OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS
Y CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

S I G G A M
U I G G A M
P I G G A M
E I G G A M
R I G G A M

PLUS - ULTRA
de los materiales
para revoques

VICTOR MAGGI

Escritorios: PICHINCHA 1245-47 Fábrica: Av. A. ALCORTA 3202
Unión Telefónica: 23, Buen Orden 0826 Unión Telefónica: 61, Corrales 2760

* * * B U E N O S A I R E S * * *

Centro Estudiantes de Arquitectura
Casa adherida al viaje de estudios a Europa

En el Hogar



Para comedor o living - room

En las Oficinas

Indicada para office o cocina

Despertador automático



En los Talleres
y en todas partes deben instalarse los

Relojes Eléctricos SINCRONIZADOS "SESSIONS"



No adelantan. No atrasan. Nunca se detienen.

La corriente alternada que distribuyen estas usinas regula automáticamente y gratuitamente estos relojes.



COMPANIA ITALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD
SUPER USINA DEL NUPAD PUERTO BUENOS AIRES
(PIEDRA TONEL BOGARDY - 310-10000)



Super - Usina de la
Cía. Hispano Americanana de Electricidad.

Los Relojes "SESSIONS" están controladas por un reloj patrón central instalado en estas Usinas. Utilizo este servicio que gratuitamente le ofrecen las Cías. de Electricidad.

No requieren ninguna atención personal.
Funcionan enchufados en cualquier toma de corriente alternada. El consumo es tan exiguo que uno de estos relojes no hace andar por sí solo el medidor.

E. Lix Klett & Co. S. A.

Exposición y Venta: FLORIDA 229 - LIBERTAD 1088
BUENOS AIRES

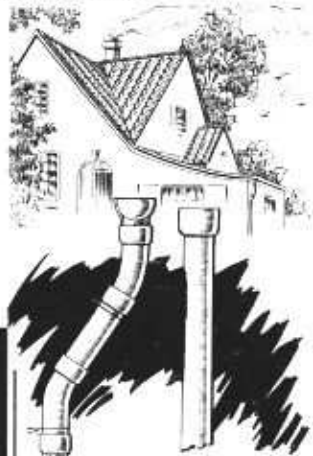
San Martín 2740, Mar del Plata - Córdoba 799, Rosario
Entre Ríos 400, Córdoba



Para biblioteca



Para escritorio



• Los caños y tejas etruscas «ITALIT» merecen por su agradable aspecto, sus rasgos atractivos a la construcción moderna.

APROBADOS POR LAS OBRAS
SANITARIAS DE LA NACION

Consulte al Departamento Técnico sobre sus problemas hidráulicos. Nuestros especialistas le asesorarán sin compromiso recomendándole el tipo de Bomba «Worthington» que más se adapta a su obra.

"ITALIT"

... Una nueva clase de Caños que ha impuesto sus ventajas...

Si al decidir la compra de materiales para construcción se guía únicamente por las apariencias o por los elogios del comerciante, usted expone más que su dinero... su reputación profesional. No olvide al preparar sus presupuestos que la especificación de caños «ITALIT» representa la mejor inversión de su dinero... la seguridad de un máximo de economías en todo sentido. Los caños «ITALIT» por las cualidades especiales del material — cemento y amianto — son insustituibles en la mayoría de los casos. Reemplazan con ventaja a los de hierro fundido particularmente para la instalación de respiraderos, conductos de humo, bajada de lluvia, aguas corrientes y cloacas principales.

Los Arquitectos y Constructores que los han adoptado conocen bien los beneficios de su aplicación en todos los edificios... requiera sus impresiones y verá que son nuestros mejores propagandistas.



Soliciten sin compromiso
amplios detalles y precios

AGAR, CROSS & Co Ltd
BATA BLANCA — TUCUMAN — BUENOS AIRES — ROSARIO — MENDOZA

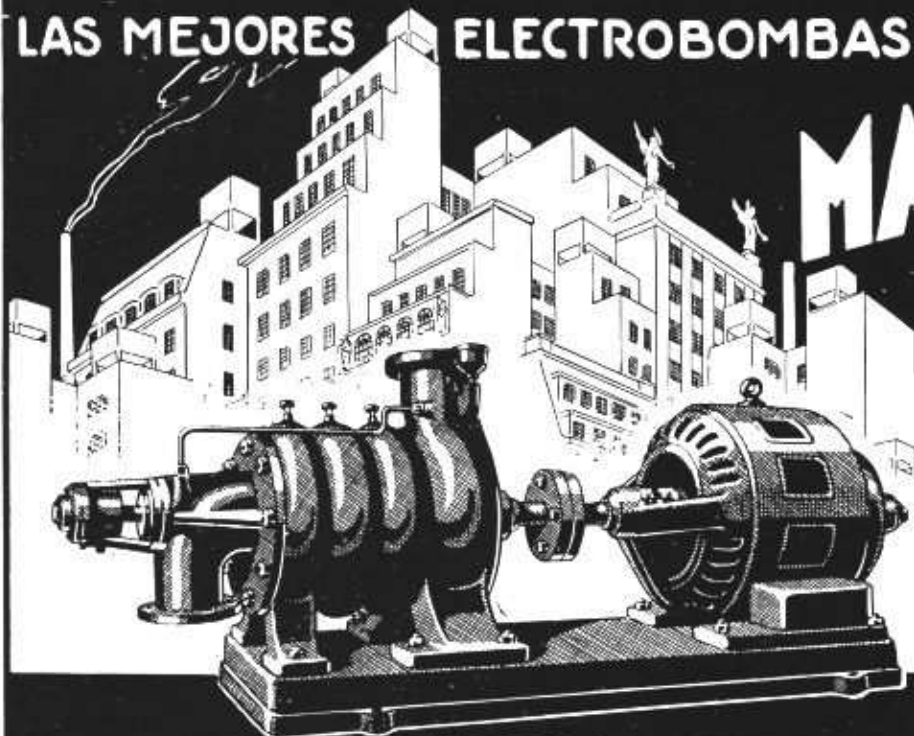
El prestigio que han conquistado los caños «ITALIT» en tan breve tiempo, estriba en las siguientes características, que los distinguen de los caños comunes: Peso liviano • Transporte económico • Fácil colocación • Eficiencia • Libres de oxidación • Duración indefinida • Precio conveniente.



• El techado a base de tejas etruscas «ITALIT» vive a sus cualidades intrínsecas el efecto artístico de su forma y colorido.

Una visita a nuestra exposición de mosaicos, mayólicas y artefactos sanitarios en general le será de gran conveniencia. Examine la calidad y el precio de estos materiales antes de hacer sus próximas adquisiciones.

LAS MEJORES ELECTROBOMBAS



MARELLI

MAS
DEL 80%
DE LOS EDIFICIOS
DE BUENOS AIRES
LAS TIENEN
INSTALADAS

MOTORES MARELLI S.A.

CALLAO 353 BUENOS-AIRES U.TEL. 35 (LIBERTAD) 4600 y 4601
SUCURSAL EN ROSARIO : RIOJA 1342



5 razones por las que conviene emplear

CHAPAS ACANALADAS

Eternit

CEMENTO-AMIANTO

- 1º Duración ilimitada.
- 2º Aislación de la electricidad, como también del frío y del calor.
- 3º No son afectadas por el humo, el aire salino, ni los gases.
- 4º No ocasionan gasto de pintura.
- 5º No es necesario perforarlas.

Fibras de amianto y cemento Portland de primera calidad, sometidas a una presión hidráulica enorme, son los constituyentes de la Chapa Acanalada ETERNIT.

Solicitenos catálogo ilustrado

COMPANÍA COMERCIAL

Kreglinger & Van Peborgh Ltda. (S.A.)

SECCION MATERIALES

CANGALLO 380

U. T. 35, Avenida 2001-7 — C. T. 3424 Central

BUENOS AIRES

CCXXIV

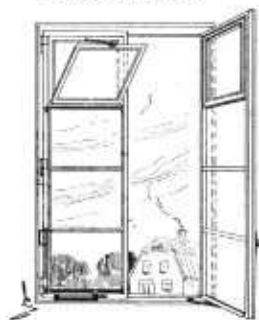
ARTE CALIDAD

JOSÉ THENÉE BELGRANO 774

VISITE

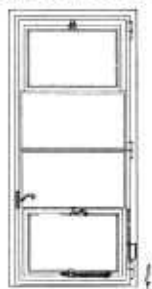
LA GRANDIOSA EXPOSICION DE ARTEFACTOS DE HIERRO Y BRONCE FORMADOS A MANO. 20.000 MODELOS.

PATENTADA



para Comedores

PATENTADA



para Cocinas

Estas Ventanas Ideales
patentadas, pero muy económicas
COMODAS y ESTETICAS

Las encontrará Vd. en los

acreditados

TALLERES MODERNIZADOS

— "V. I." —

F. Vásquez Italia

Calle Treinta y Tres 1840 al 68

U. T. 61, 1401 y 1822 - Buenos Aires

CON LA COLABORACION DEL ESPECIALISTA SEÑOR LUIS ESTRADA

Con estos modelos he ganado el
Concurso Internacional de
Sistemas organizado, recientemente

POR LA

Comisión N. de Casas Baratas

Por más de \$ 350.000 m/n.

PATENTADA



para Dormitorios

PATENTADA



para Baños



Apareció la 1^{ra}. Edición

Todo lo relativo a técnica, regla-
mentaciones y especificación de
materiales para la Construcción.

EDITADO CON EL PATROCINIO OFICIAL DE LA
Sociedad Central de Arquitectos

1	<i>Simplísimo en su diseño</i>	5	<i>Absolutamente silencioso</i>
2	<i>Solo dos partes móviles: la bomba y el motor</i>	6	<i>Ignición eléctrica exclusivamente</i>
3	<i>El Quiet May tiene una sola bomba</i>	7	<i>Controles automáticos de seguridad absoluta</i>
4	<i>Completamente automático</i>	8	<i>Service eficientísimo</i>
		9	<i>¡Sorprendentemente económico en combustible!</i>

9 de las tantas



VENTAJAS

del nuevo modelo del Quemador Automático de Petróleo

QUIET MAY

Se ofrece el nuevo QUIET MAY con los siguientes perfeccionamientos adicionales:

- 1.º La inserción del caño de alimentación del atomizador en el costado del tubo, hace posible la colocación QUIET MAY en lugares aun más reducidos que anteriormente.
- 2.º El caño de alimentación y sus conexiones son más rígidos, más robustos y por lo tanto más resistentes a los abusos.
- 3.º El paso directo del petróleo desde la válvula reguladora asegura una alimentación perfecta de combustible y aumenta la eficiencia de la bomba.
- 4.º El nuevo QUIET MAY tiene colocado en la extremidad del tubo de salida un agitador denominado "economizador" mediante el cual se obtiene una llama de mayor rendimiento y especialmente adaptable a las calderas con cámaras de combustión de tamaño reducido.

Pida detalles al representante técnico de la fábrica:
MAY OIL BURNER CORPORATION

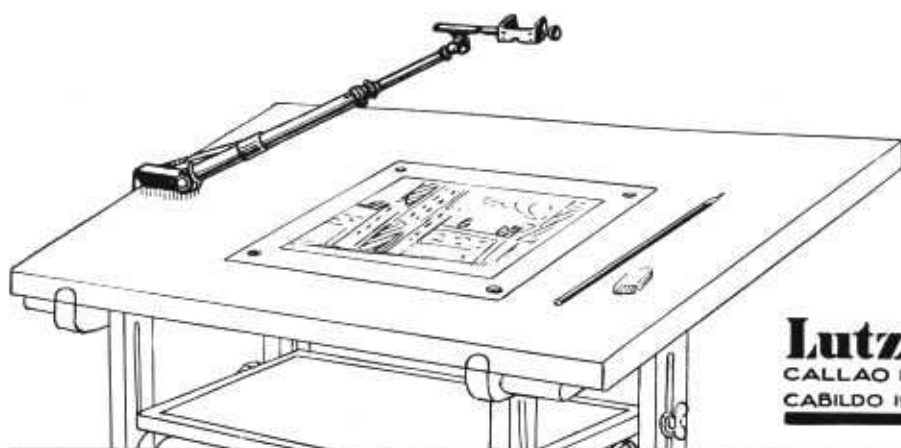
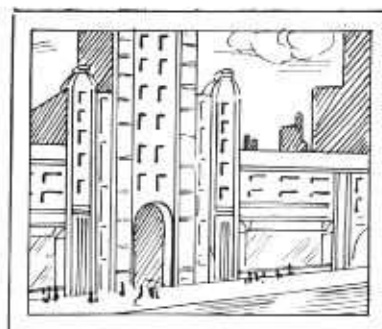
Ing. M. E. BLIER

FLORIDA 229

- U. T. 33, Av. 5760

- BUENOS AIRES

Tal como lo demuestra ésta
ilustración, puede obtenerse
una exacta perspectiva de cual-
quier plano con nuestra
Cámara Clara



Examínela en
nuestras Casas
o pídanos folle-
to ilustrativo.

Lutz, Ferrando & Cia.
CALLAO 134 Central RIVADAVIA 6879
CABILDO 1916 **FLORIDA 240** AV. LLANERA Gral MITRE 143
De Areca

MEJORES RESULTADOS SE OBTIENEN PINTANDO CON EQUIPO A AIRE COMPRIMIDO



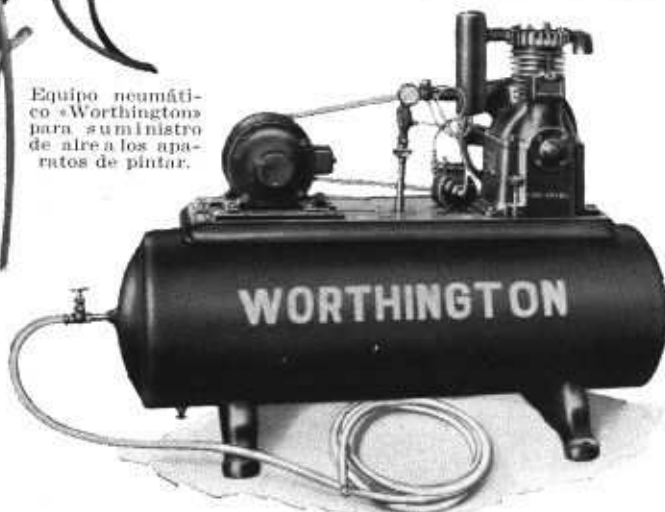
Aparato «Ciclón», con
recipiente de 1 litro, es-
pecial para aplicar pin-
turas al duco



Aparato «Ciclón»,
para pintar, con
recipiente de 18
litros de capa-
cidad



Equipo neumáti-
co «Worthington»
para suministro
de aire a los apa-
ratos de pintar.



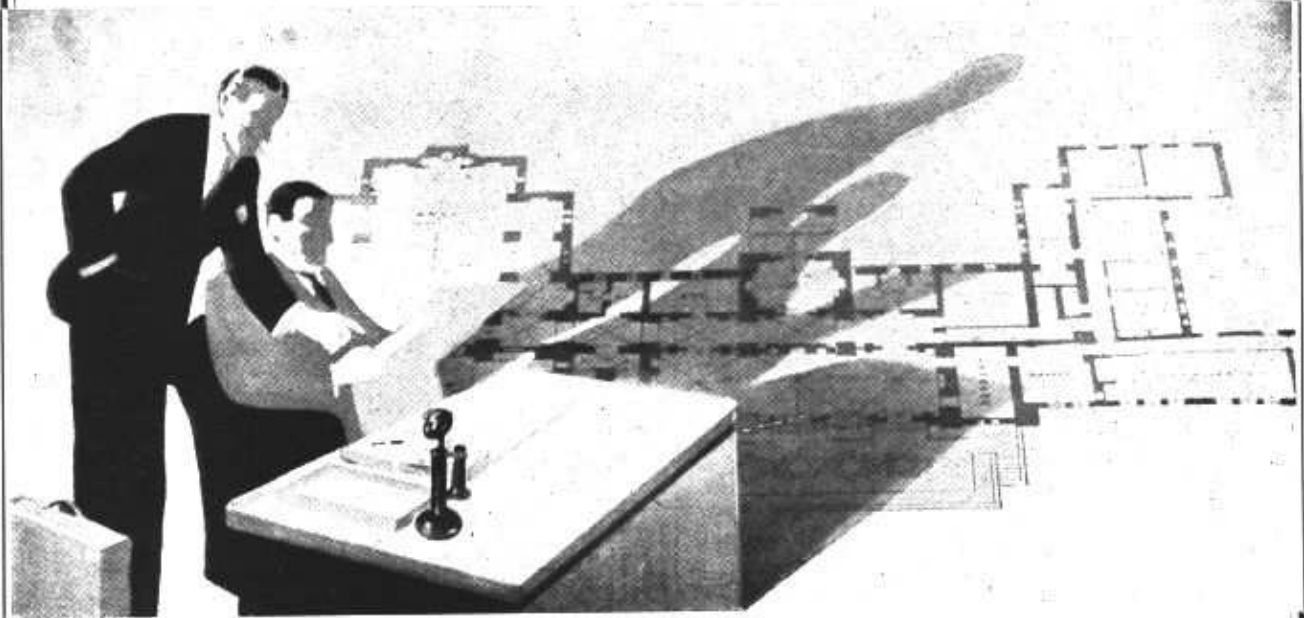
Nuestros modernos Equipos para pintar, a
aire comprimido, ofrecen las siguientes venta-
jas sobre los métodos comunes:

- * Economía en la mano de obra.
- * Ahorro de tiempo en un 80 o/o.
- * Máximo rendimiento.
- * Simplicidad en el manejo.
- * Mayor estabilidad y secado más rápido de
la pintura.
- * Superficies más parejas. Insuperable acabado.

Especialmente adaptadas para pintar vagones,
interior de decoraciones, celosías, etc., y en
general toda clase de trabajos, aun los más
delicados. Consútenos y ampliaremos detalles

AGAR, CROSS & Co Ltd
F. Cabot y Freres BUENOS AIRES General Maza y Tucuman ROSARIO
BAHIA BLANCA TUCUMAN MENDOZA

Una Obra lleva horas y días de estudio. . .



Proteja su esfuerzo especificando materiales de calidad

Techado Armado **ROK**

Tabla Aisladora **DONNACONA**

Carpintería Metálica **HOPE**

Pintura Plástica **MARB-L-COTE**

Solicite detalles completos de sus Importadores y Colocadores

CHARLES D. FOWLER & CIA. LTDA.

S. A. DE REPRESENTACIONES

LAVALLE 685/691

U. T. 31, RETIRO 1911 y 1918

BUENOS AIRES

Por referencias técnicas e informaciones recurrir a la "Sociedad Central de Arquitectos", Oficina de Informes, Libertad 942 - Bs. As.

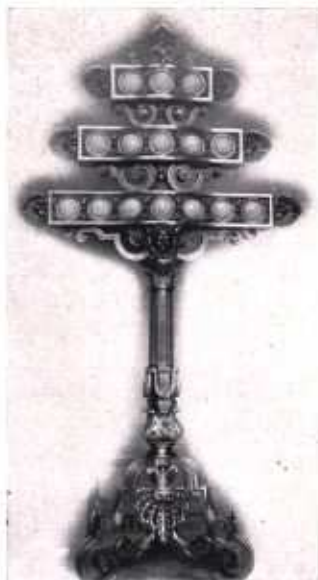


Reune en alto grado todas las características que deben distinguir a una buena cal hidráulica para la mezcla de los morteros en toda clase de construcciones.

Ideal por su rápido fraguado, alta resistencia, volumen inalterable, rendimiento y aplicación sencilla para toda clase de construcciones.



ENRIQUE DURAND e HIJOS



FABRICA DE
ARTEFACTOS
DE BRONCE

*Para iluminación
en general.*

**HERRAJES
DE ESTILO**



*Grandes candelabros
ejecutados en nuestros
Talleres para la Iglesia
"LA PIEDAD"*

Gran Premio de Honor en la Exposición de Arquitectura, Anexa al III Congreso Panamericano de Arquitectos.

Por referencias técnicas e informaciones recurrir a la "Sociedad Central de Arquitectos", Oficina de Informes - Libertad 942, Buenos Aires.

Victoria 1941 - 43

Buenos Aires

Unión Telefónica: 47, Cuyo 5554



*La Válvula Sanitaria
que no podrá superarse.*

La Válvula **Flussometer** debe a sus reconocidas ventajas, a su estética y a la perfección de su funcionamiento el hecho de haberse impuesto tan categóricamente y en tan corto plazo, a todas las demás. Esta Válvula funciona también con aguas arenosas.

LA VALVULA "FLUSSOMETER" ES DE FABRICACION NETAMENTE ARGENTINA.

Hoy más que nunca favorezca la Industria de su País!

Válvulas FLUSSOMETER

CALLAO 892

BUENOS AIRES

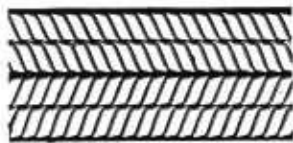
U. T. 44, JUNCAL 4738



Vd. puede sumergir
su casa en agua



si la impermeabiliza con
Hidrófugo TRUSCON



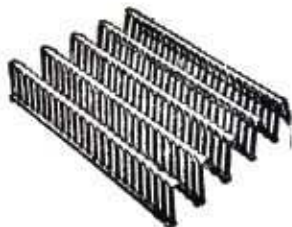
"HERRINGBONE" doble malla



"HY-RIB" con nervios de 3/8"



"SELF-SENDERING"
con nervios 3/4"



"TRUSSIT"

Algunos de los productos de los cuales
somos fabricantes y tenemos existencia
permanente para entrega inmediata.

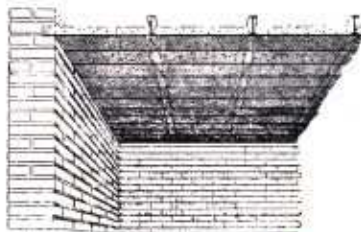
METALES DESPLEGADOS
HIERRO "U" para cielo - rasos
TIRANTERIA liviana Truscon
VENTANAS de ACERO
HIDROFUGOS - PINTURAS
PINTURAS IMPERMEABLES
ENDURECEDORES DE PISO
BOVEDILLAS



HIERRO REDONDO



Tirantería liviana Truscon



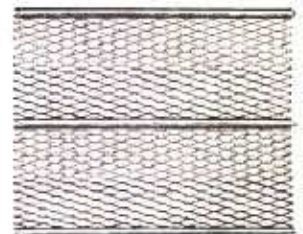
BOVEDILLAS



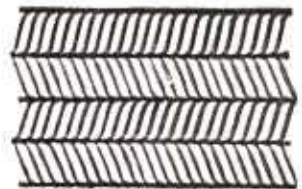
"KEY-LATH"



"HY-RIB" con nervios de 3/4"



"DIAMOND-RIB"
con nervios de 3/8"



"HERRINGBONE"

TRUSCON STEEL COMPANY
FABRICANTES

636 - MORENO - 636

U. T. 33, Avenida 2909

BUENOS AIRES

Representantes en las principales ciudades de la República

Por referencias técnicas e informaciones recurrir a la "Sociedad Central de Arquitectos, Oficina de Informes: Libertad 942 - Buenos Aires.

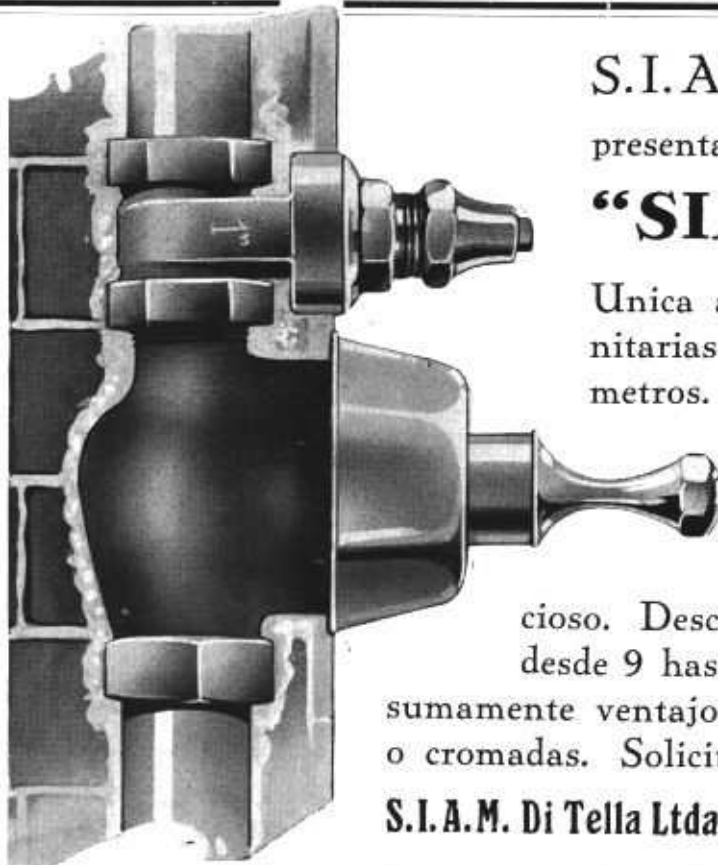


Las Cocinas *Dompé* son las mejores.

A través de los años siguen prestando servicios tan útiles
y eficientes como los del primer día.
AHORA SUS PRECIOS SON MAS BAJOS

Unión Telef.: 38, Mayo 2548
Direcc. Electr. «DOMPECO»

Dompé & Co.
Sarmiento 1327 - Buenos Aires.



S.I.A.M. DI TELLA Ltda. presenta la nueva válvula sanitaria “SIAM - FLUSH”

Única aprobada por las Obras Sanitarias de la Nación desde 2.50 metros. Se fabrica en una sola medida de 1" adaptable para cualquier altura. Elegante presentación, funcionamiento matemático y silencioso. Descarga regulable a voluntad desde 9 hasta 20 litros de agua. Precios sumamente ventajosos. Se proveen niqueladas o cromadas. Solicite folletos.

S.I.A.M. Di Tella Ltda. - Av. de Mayo 1302 - Buenos Aires



Indispensable para los técnicos de la Construcción

●
TÉCNICA - REGLAMENTACIONES
ESPECIFICACION DE MATERIALES
+ + DE CONSTRUCCION + +

Todos los profesionales lo tienen



6 Ventajas!

fundamentales de la superioridad del techado "LELAC",
(chapa acanalada de cemento y amianto prensado) sobre cual-
quier otro, en cualquier clase de construcciones modernas:

ES INOXIDABLE
INCOMBUSTIBLE
AISLANTE
LIVIANO
DECORATIVO
ECONOMICO

Para techar "chalets",
escuelas, fábricas, gal-
pones, etc., no tiene
substituto.

Una vez colocado no exige gastos de conservación.
La chapa roja imita perfectamente los efectos
decorativos de la teja española.

CONSULTENOS!

Cía. LELAC Materiales de Construcción, S. A. Arg.

LA RURAL 153

U. T. 38, MAYO 2654

BUENOS AIRES

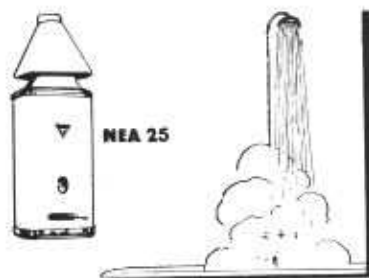
COCINAS A GAS



ORBIS

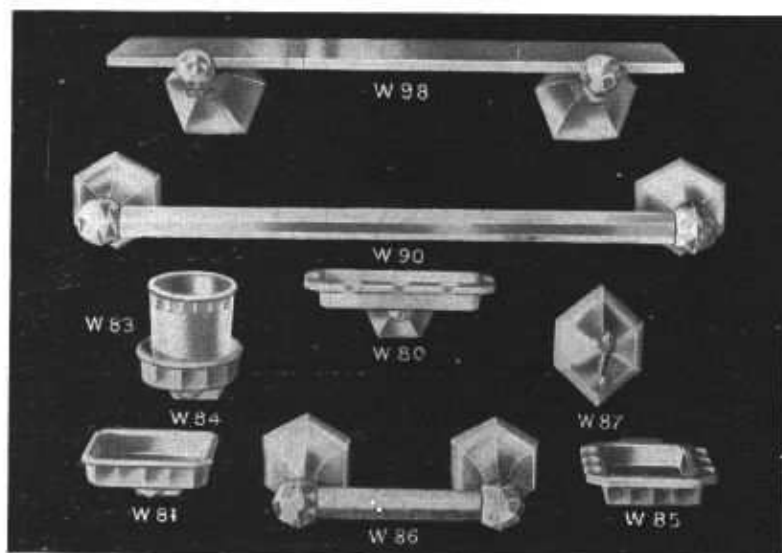
CASA PROVEEDORA
ROBERTO MERTIG
CALLAO 45/61
BUENOS AIRES

SUCURSALES
EN ROSARIO Y
SAN NICOLAS



CALENTADORES A GAS
PARA BAÑO

"PROF **JUNKERS**"



UNA novedad en accesorios
de pared la constituye

"WESTITE"

Se instalan con suma
facilidad pudiéndose
quitar para su limpieza.

En colores, ROSA, VERDE,
CREMA, NEGRO y BLANCO,
a precios económicos.

*

Tenemos en exposición el surtido más completo de artefactos para baño, en
blanco y color, siendo nuestro salón de ventas el más grande de Sud América.

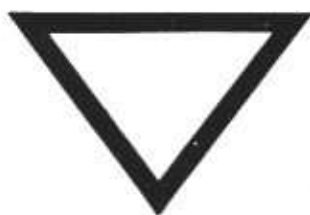
Sucursal No. 1
C. Pellegrini 907

ORTELLI Hnos. & Cía.
J. E. URIBURU 370

Sucursal No. 2
CABILDO 2030

SOLICITE NUESTRO CATALOGO ILUSTRADO QUE REMITIMOS GRATIS

"TRIANGULO"



La Cocina Moderna por Excelencia

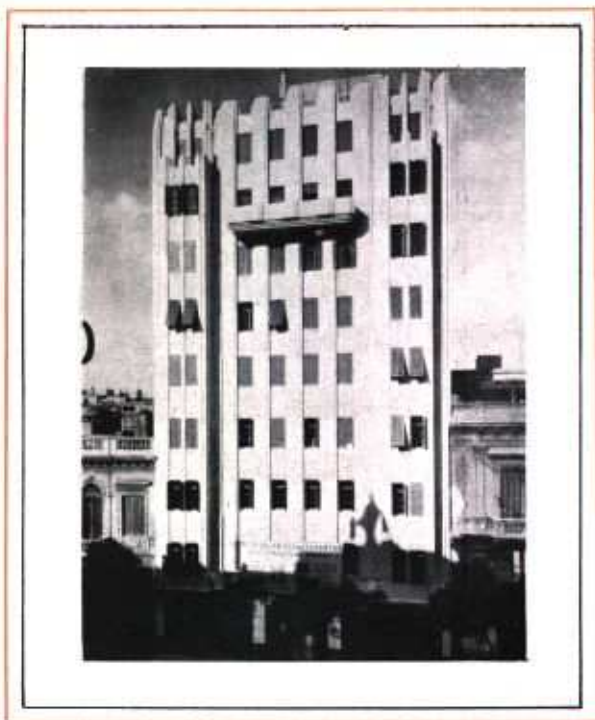
« PREFERIDA POR LOS ARQUITECTOS DE
MAYOR PRESTIGIO DEL PAIS »

UNICOS FABRICANTES

DEPAOLI & ALONSO

Sgo. del Estero 1265 - Bs. As. U. Telf. 23, B. O. 0600

Anuncie en « Revista de Arquitectura » prestigiará sus artículos y venderá más.



En esta casa de Renta de 34 departamentos, situada en la calle Callao 535, Arquitecto Sr. Louis Neubery Thomas, hemos efectuado la completa Instalación Sanitaria y de agua caliente, además de la provisión y colocación de los Artefactos Sanitarios.

Utilice los Servicios
de nuestra
OFICINA TECNICA

por cualquier asunto relacionado con

Ascensores "SVECO"

Calefacción

Obras Sanitarias

Electricidad

En nuestra Oficina Técnica efectuamos, en conjunto, todas las instalaciones importantes que requiere una casa moderna.

Rogamos a los Señores Arquitectos nos consulten acerca de proyectos, presupuestos, etc.

Heinlein & C^{ia}

OFICINA TECNICA

Diagonal Norte 636 - U. T. 35 Lib. 2061



Nuestro nuevo edificio
DIAGONAL NORTE 636
donde quedamos enteramente a sus órdenes.



HASENCLEVER y Cía.

Importadores



ARTEFACTOS SANITARIOS

Surtido completo en cuartos de baño
BLANCOS Y EN COLORES
Heladeras Eléctricas G. E.

Soliciten Catálogos y Presupuestos:

673 - BELGRANO - 673

U. T. 33, Avenida 1055-59

BUENOS AIRES

DESCOURS & CABAUD

**PRODUCTOS
METALURGICOS**

TIRANTES perfil normal
y "GREY"

HIERRO REDONDO

en Rollos y Barras Largas
para Cemento Armado.

Metal desplegado

MAQUINAS para CORTAR
y DOBLAR

hierros para construcciones
de cemento armado.

Canastos Aparejos; etc.

CANGALLO 1935
BUENOS AIRES

SALTA 1843
ROSARIO

Ozalid

EL PAPEL y LA TELA



HELIOGRAFICOS MODERNOS DE REVELACION EN SECO

FABRICANTES

KALLE & Co. A. G.
DIEBRICH / RHIN

Las ventajas y la excelente calidad del papel y de la tela "OZALID" quedan comprobadas por su gran aceptación, habiéndolos adoptado para su uso casi todas las grandes Empresas Constructoras, Oficinas Públicas, Arquitectos, etc

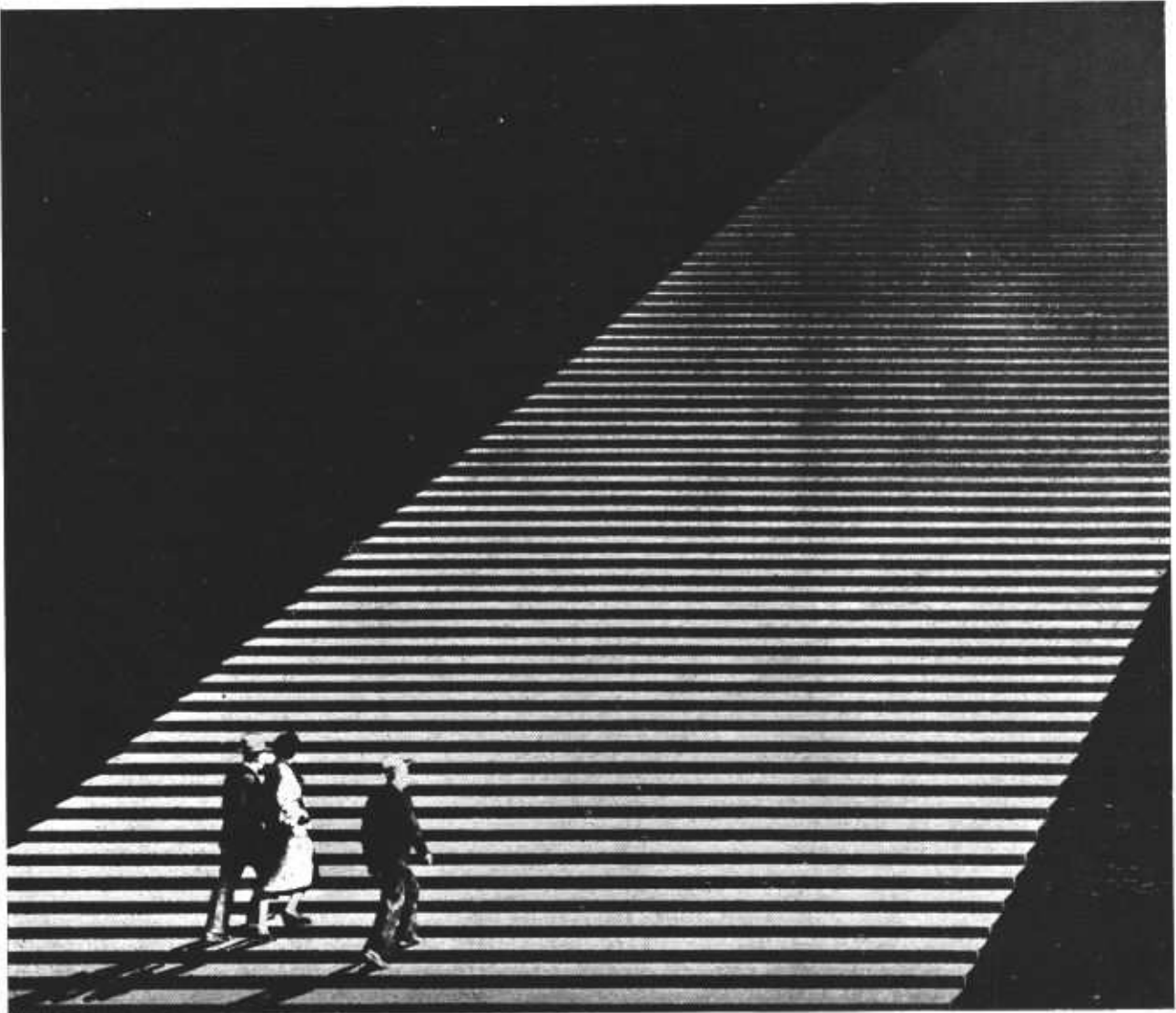
Papel OZALID
Papel transparente OZALID
Tela OZALID
Tela transparente OZALID

Pidan prospectos y muestras o una demostración a sus únicos representantes

BUENOS AIRES
ALSINA 1142

KROPP y Cía.
SOCIEDAD ANONIMA

MONTEVIDEO
MISIONES 1434



La escalera de un edificio es vista por los
inquilinos, en esta proporción,
cuando el ascensor no funciona.

Evite las continuas interrupciones en el servicio de transporte
vertical instalando Ascensores OTIS.

OTIS ELEVATOR COMPANY
Avenida L. N. ALEM 1608/16

BUENOS AIRES

MONTEVIDEO

ROSARIO

CORDOBA

ALBERTO KLEIN

INGENIERO CIVIL

PROYECTOS Y CONSTRUCCIONES

ACOYTE 71

TELEFONO:
60 - 0042

BUENOS AIRES



PROYECTADO Y EJECUTADO POR LA CASA CATTANEO

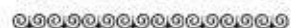
MOSAICOS



CERAMICA SEVILLANA



MAYOLICAS
AZULEJOS



CUARTOS DE BAÑOS
MODERNOS



MAIPÚ 662
U. T. 31, 5368
BUENOS AIRES



Se está distribuyendo la 1^{ra} Edición

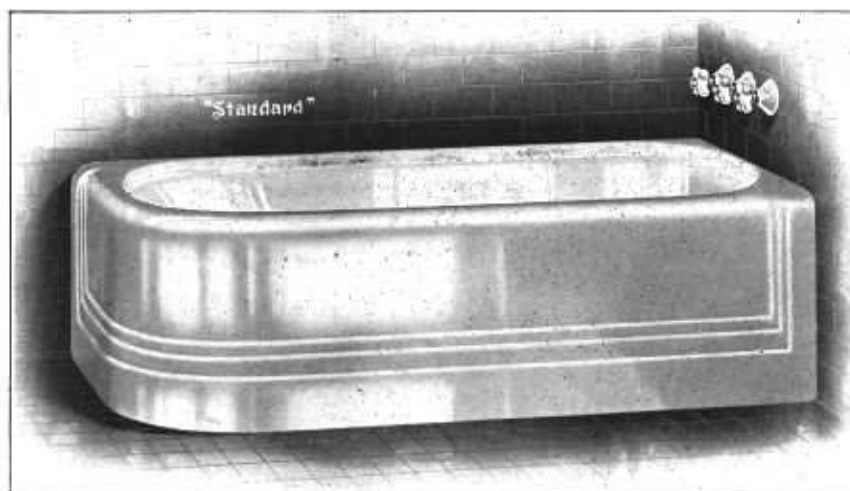
Especificaciones técnicas de los principales
materiales de construcción
ordenadas e indizadas por
rubros y artículos.



TECNICA - REGLAMENTACIONES

Anuncie en «Revista de Arquitectura»; prestigiará sus artículos y venderá más

"Standard"
Artefactos Sanitarios



PEMBROKE NEO-CLASSIC DE RINCON
DP. 2307

PEMBROKE

NEO-CLASSIC



"Standard" presenta su nuevo tipo de baño "PEMBROKE" en el estilo NEO-CLASSIC.

El "PEMBROKE" NEO-CLASSIC representa lo más moderno en diseño de baños, por sus líneas rectas, lo que lo hace adaptable a cualquier estilo de decoración interior.

El estilo NEO-CLASSIC es la creación de un artista de fama mundial y que ha sido fielmente reproducido por "Standard" en su baño "PEMBROKE".

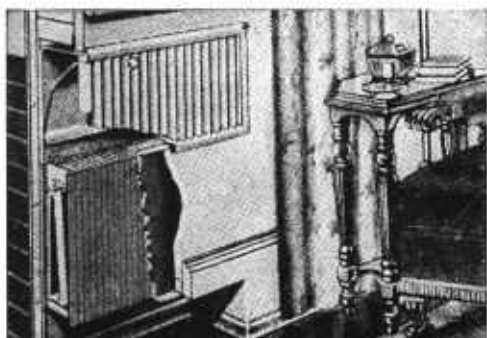
N.V. RADIATOREN
HANDELMY

EXPOSICION PERMANENTE

U. T. 41, Plaza 2094

CORDOBA 817
Primer piso

BUENOS AIRES



LA TECNICA INDUSTRIAL

Ing. J. Bohoslavsky

Unico representante de la HERMAN NELSON CORPORATION

Radiadores de aluminio INVISIBLES para instalaciones de Calefacción Central - Livianos - De espesor de 9 cm. embutibles en tabiques - No ocupan espacio en las habitaciones - Cada radiador viene provisto con su correspondiente tapa.

Avda. DE MAYO 1360

U. T. 37, Rivad. 7298



Ha suministrado para la "Casa de Renta" de la calle Callao 527 al 535, la totalidad de la

CARPINTERIA METALICA ETC.

Establecimientos KLÖCKNER S. A.

DEFENSA 467-75

U. T. 33, Avenida 5041-47

BUENOS AIRES

Por referencias técnicas e informaciones recurrir a la "Sociedad Central de Arquitectos", Oficina de informes, Libertad 942, Bs. As.

EMPRESA DE
PINTURA



DECORACIONES
EMPAPELADOS

JUAN WACHTEL Y CIA

UT. PAMPA-73-2183 • CRAMER 1140 • BUENOS AIRES

SOCIEDAD CENTRAL de ARQUITECTOS

LIBERTAD 942-46 U. T. 44, Juncal 3986 - Coop. 1086, Central BUENOS AIRES

Dirección Telegráfica: SOCIARQUI - FUNDADA EL 18 DE MARZO DE 1886 (Con Personería Jurídica)

COMISION DIRECTIVA (1932-33)

Presidente
JORGE VICTOR RIVAROLA

Vice-Presidente
OSCAR GONZALEZ

Secretario
VICTORIO M. LAVARELLO

Pro-Secretario
FERMIN H. BERETERBIDE

Tesorero
RAUL J. MENDEZ

Pro-Tesorero
LUIS J. FOURCADE

Vocales:
ERNESTO GUIRAUD
JULIO V. OTAOLA
ALBERTO PREBISCH
LUIS L. MAZZIOTTI

Suplentes:
JORGE A. CHUTE
GUILLERMO V. MEINCKE

Vocal aspirante
HECTOR C. MORINE

Asesor Letrado
Dr. HORACIO C. RIVAROLA

Bibliotecario
VICTOR JULIO JAESCHKE

COMISION DE ARBITRAJE E INTERPRETACION

ARNOLDO ALBERTOLLI
ENRIQUE FOLKERS
FRANCISCO N. MONTAGNA

Presidente
V. RAUL CHRISTENSEN

NARCISO DEL VALLE
CARLOS E. GENEAU
VICTORIO M. LAVARELLO
Dr. HORACIO C. RIVAROLA

COLEGIO DE JURADOS

RAUL J. ALVAREZ
ALEJANDRO BUSTILLO
ALBERTO CONI MOLINA
HECTOR M. GALVO
V. RAUL CHRISTENSEN
HUGO GARBARINI
ALBERTO GELLY CANTILLO

OSCAR GONZALEZ
ERNESTO LAGOS
C. E. MEDHURST THOMAS
RAUL J. MENDEZ
ALEJANDRO E. MOY
MARTIN NOEL

RAUL G. PASMAN
CARLOS M. PIBERNAT
ESTANISLAO PIROVANO
ENRIQUE G. QUINCKE
JORGE VICTOR RIVAROLA
RAUL TOGNERI
RAFAEL SAMMARTINO

CENTRO ESTUDIANTES de ARQUITECTURA

PERU 294, 2.º Piso

U. T. 33, Avenida 2439

BUENOS AIRES

COMISION DIRECTIVA

Presidente
JORGE H. LIMA
Vice-Presidente
ADOLFO PRIETO
Secretario
ARTURO MONTAGNA

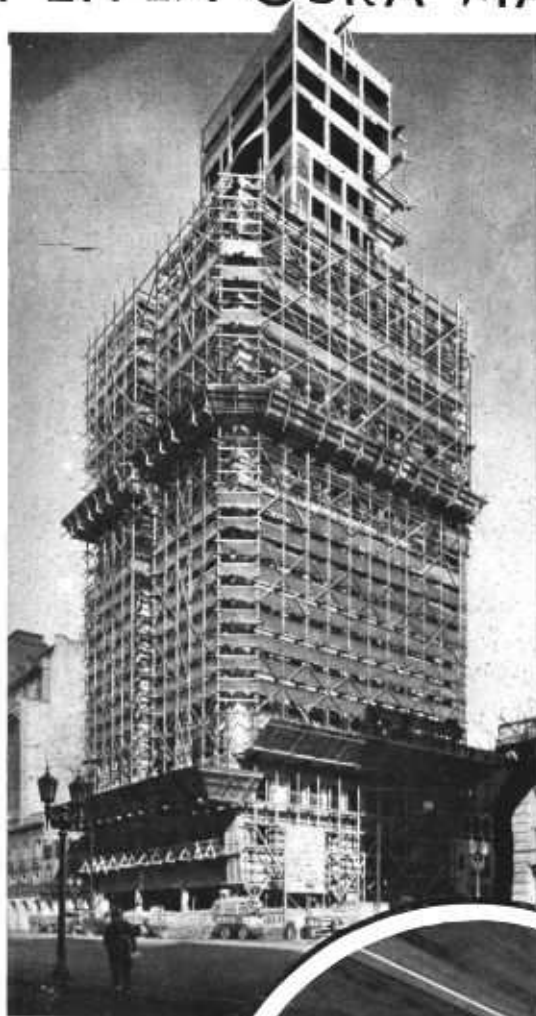
Pro-Secretario
SANTIAGO SANCHEZ ELIA
Tesorero
JULIO MIGLIA
Pro-Tesorero
FEDERICO PERALTA RAMOS

Vocales:
CARLOS A. DE CHAPEAUROUGE
JUAN ANDRES MORAS
ANGEL PEDRO TAGLIAFERRI
ALBERTO QUAYAT

Y EN LA OBRA MAS ALTA DE BUENOS AIRES
SE HA EMPLEADO

'INCOR'

CORRIENTES y LEANDRO N. ALEM



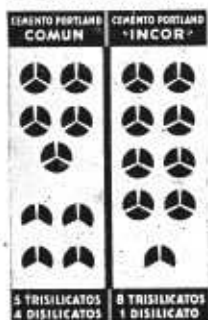
24 pisos de altura... estructura de hormigón... mayor resistencia... solidez enorme... seguridad constante... rapidez en la construcción... garantía constructiva... es el resumen de las principales características que destacan a la obra en construcción más alta de la ciudad de Buenos Aires. En esta estructura ha participado el Cemento "SAN MARTIN", empleándose para construir la sólida armadura de hormigón de una considerable parte de este monumental edificio. Pero lo que es interesante hacer destacar, es que gracias al empleo del Cemento de endurecimiento rápido 'INCOR', ha sido posible realizar la construcción de los 9 pisos superiores de esta obra, columnas, vigas, entresijos, cajas de ascensores, escaleras, tanques, etc., en un tiempo mucho menor al que se hubiera empleado con un cemento portland común, lo que constituye un beneficio tanto para la Empresa

Construc-
tora como
para el
propie-
tario.

"SAN MARTIN"
empleado 13.000 bolsas
'INCOR'
empleado 6.400 bolsas
de 50 kilos
cada una.



Demstración gráfica de la diferencia entre el Cemento 'INCOR' y los cementos comunes.



Propietario: Cia. Mercantil y Ganadera Sud Americana.
Arquitectos: Sres. Alfredo Joselevich y Enrique Douillet.
Arquitectos Consultores: Sres. Calvo, Jacobs y Giménez.
Ingeniero: Sr. Germán Alberto Stein.
Empresa Constructora: Cia. General de Obras Públicas.



'INCOR' es un Cemento Portland de endurecimiento rápido. Se vende en bolsas de papel de 50 kilos cada una.



COMPAÑIA ARGENTINA DE CEMENTO PORTLAND

★ FABRICANTES DE LOS CEMENTOS "SAN MARTIN" É "INCOR" APROBADOS ★
RECONQUISTA 46 ★ U.T.AV.(33) 5571 AL 5576 ★ BUENOS AIRES

REVISTA DE ARQUITECTURA

ORGANO OFICIAL DE LA SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS y CENTRO ESTUDIANTES DE ARQUITECTURA

Año XVIII

SEPTIEMBRE 1932

No. 141

S U M A R I O

PORTADA - Chalet en Belgrano - Propiedad del Arq. Arnold L. Jacobs.
Arquitectos: Calvo, Jacobs y Giménez.

R I V A D A V I A
Monumento del Escultor Yrurtia.

LA UTILIDAD DE LOS CONCURSOS
Editorial

R A U L J. A L V A R E Z
Notas breves.

L O U I S N E W B E R Y T H O M A S
Casa de Renta.

E M I L I O H A R T H T E R R E
Concepto del urbanismo.

F E R M I N H. B E R E T E R B I D E
Proyecto de ejecución de la Avenida transversal de Norte a Sud.

J O R G E V I C T O R R I V A R O L A
..... habas
Transcripciones

J U A N C. D O M E N E C H
Arquitectura y Alumbrado.

SOBRE LA CONSTRUCCION DE UN GRAN
"STADIUM" MUNICIPAL - ESTUDIO DE LA
SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

TRABAJOS DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

I N F O R M A C I O N E S

E L C O N G R E S O D E L F R I O

L A C O C I N A M O D E R N A

Jefe de Redacción:

JUAN ANTONIO BERÇAITZ

Director:

RAUL J. ALVAREZ

Administrador:

ALBERTO E. TERROT

Por la Sociedad Central de Arquitectos: ALBERTO PREBISCH, JUAN ANTONIO BERÇAITZ

Por el Centro Estudiantes de Arquitectura: JORGE H. LIMA, CARLOS A. DE CHAPEAUROUGE

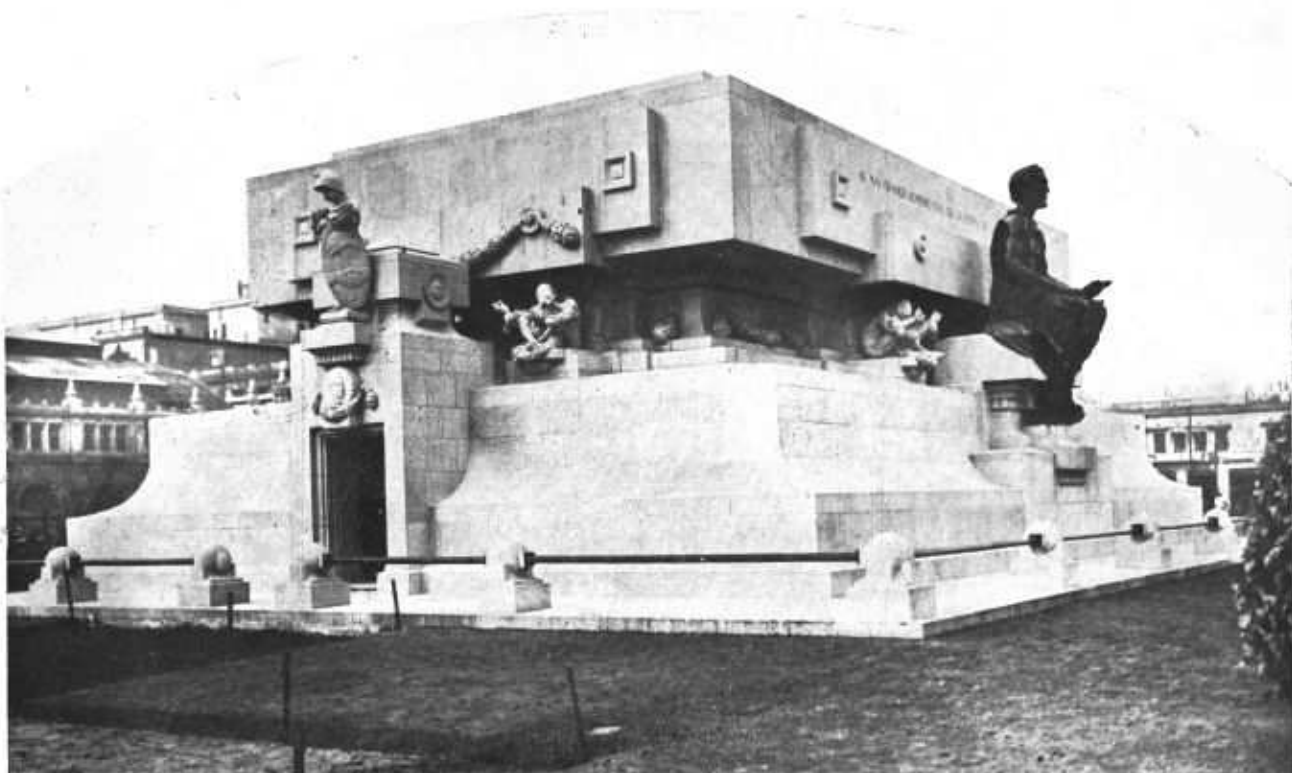
Publicación mensual, Distribución gratuita a los socios. + Suscripciones (Rep. Arg.): por año, \$ 12.-; por semestre, \$ 6.-; Exterior, \$ 15.-

Redacción y Administración: Lavalle 341

• BUENOS AIRES •

Unión Telefónica: 31, Retiro 2199

La Dirección no se solidariza con las opiniones emitidas en los artículos firmados
Queda hecho el depósito de acuerdo a las leyes 7092 y 9510 sobre propiedad científica, literaria y artística



Vista general del monumento

RIVADAVIA



LA CRIPTA — Sobre el severo pedestal de mármol de un solo bloque, la urna que guarda las cenizas del prócer

LA República ha pagado por fin, la deuda de gratitud que tenía para con este hijo preclaro de su gloria.

Y el recuerdo de su vida — acción puesta al servicio de la organización de su patria — se ha vuelto ¡ya era hora! mármoles y bronce, plástica eterna de la admiración y de la fama.

Yrurtia, el gran estatuario argentino ha interpretado admirablemente el genio rivadaviano a través de su empeño heroico por estructurar en la coherencia de una nacionalidad orgánica el caos social de su época.

A más de cien años de distancia aquel empeño resulta profético, y el espíritu del primer presidente argentino sigue oteando el porvenir de su patria desde la faz serena y vigorosa del Moisés de Yrurtia.



EL MOISÉS — La inspiración de Yrurtia ha simbolizado en la imagen del bíblico conductor de pueblos, la serena visión del porvenir que reflejó el espíritu del gran argentino

REVISTA DE ARQUITECTURA

No. 141

SEPTIEMBRE de 1932

AÑO XVIII

La utilidad de los concursos

LOS Congresos de arquitectos han sancionado en dos oportunidades, 1927 y 1930, conclusiones relativas a la necesidad de establecer el concurso, tanto para las obras públicas como privadas, como medio necesario para obtener el mejor proyecto y propender realmente al beneficio de la profesión.

Los concursos tendrán sus defectos como toda obra humana, pero tienen muchas ventajas entre las cuales basta sólo destacar las dos siguientes: el concurso pone ante el Jurado un gran número de soluciones al mismo problema, de donde se deriva el beneficio de poder obtener la mejor idea y, secundariamente, al concurrir a un concurso, el arquitecto se ve obligado a estudiar el asunto a fondo, con el evidente beneficio para sus conocimientos, y éste será el remanente útil para el que no tenga recompensa.

Además de ese saldo intelectual, de valor inapreciable para la formación práctica del arquitecto, el concurso mueve también intereses materiales representados por el trabajo de dibujantes, copistas de planos, calculistas, y el empleo de útiles de dibujo, papeles, etc., etc., que para una obra de relativa importancia pueden significar valores ponderables.

Agreguemos a eso la economía real que se deriva del concurso, pues los honorarios a que éste dé motivo, son siempre una suma módica que no gravita sobre el costo de la construcción, sino que, por el contrario, lo disminuye, por la mejor utilización del espacio y el empleo racional de los medios constructivos, en que siempre se traduce el cotejo de las soluciones que se presentan al certamen.

Y por si eso fuera poco, la actividad que impone el concurso contribuye a levantar el espíritu de los medios profesionales, un poco deprimido, como es lógico, por la inacción forzosa que impone la escasez de trabajo.

Esos factores merecen ser considerados, sobre todo en época de depresión — para emplear la palabra de los americanos del norte, que es más exacta que crisis — como razones incontrarrestables en favor del concurso.

Y por ellos, ya que el argumento del mejor proyecto no parece que haga mucha mella — que implican, no ya una facultad graciosa de los poderes públicos, no muy afectos al concurso, sino un deber imperativo de gobierno, para fomentar el trabajo y la iniciativa privada — debe esperarse que el Estado, las Municipalidades y las instituciones oficiales, en las privadas ya están afianzándose estas ideas, instituyan el concurso para la ejecución de sus obras.

Se objetará que todas las instituciones públicas, tienen sus oficinas de arquitectura, y esto es tocar en la llaga. Esas oficinas son necesarias, pero sus funciones deben ser otras que las actuales.

Queremos, aun pecando de largos, aclarar bien el punto.

Se han creado muchas oficinas necesarias pero también muchas innecesarias; no es preciso puntualizar cuáles son unas y cuáles son las otras, pero lo que si queremos dejar bien explicado es que no abogamos por la supresión de ningún empleado sino porque ellos cambien de tareas. Las oficinas actuales no deberían proyectar sino las obras tipo standard o las que, por su costo, no interesen para un concurso, o que sean de una especial índole que requieran personal especializado en la obra que se ejecuta, y todo lo demás debe ser llevado a concurso público entre los profesionales con título nacional.

La labor de las oficinas de arquitectura debería consistir en el papel de asesoras de las reparticiones respectivas: Estado, Municipalidades o instituciones; preparando los programas y bases del concurso, redactando las especificaciones y vigilando la ejecución de la obra de tal modo, que sus mandantes no se vean defraudados. Esto en lo referente a las obras nuevas, pues su labor constante de reparaciones, conservación y ampliación de los edificios a su cuidado, ya es suficiente para justificar la existencia de esas oficinas.

Repetimos que no nos guía ningún propósito de destrucción de las reparticiones existentes, pero propiciamos su transformación y nos oponemos a la creación de otras nuevas.

Nos quejamos de ser un país en el que la empleomanía asume caracteres alarmantes, y la fomentamos cada vez más.

El ideal del estudiante moderno es un empleo, lo mismo que el del profesional nuevo, y sin embargo ¡qué mejor para éste que lanzarse a buscar su vida por la puerta grande, es decir, en leal lucha para resultar mejor, tomando parte en concursos y haciendo por ese camino su nombre, como lo han hecho muchos, en vez de buscar la eterna influencia para vegetar una vida entera!

Tenemos que convenir en que el empleo es un mal necesario, pero del cual debemos libertarnos lo más pronto posible si se quiere ser algo en la vida, pero para ello debemos crear la oportunidad. No sabríamos cómo puede darse esa oportunidad en las otras profesiones pero en la nuestra, sabemos que puede llegarse a ella por los concursos.

NOTAS BREVES

No podemos permanecer indiferentes ante el monumento a Rivadavia, el estadista laico de quien tenemos los argentinos mucho que aprender todavía. Hay dos figuras magistrales: el Moisés y la Acción, dignas de quien las ha inspirado y de quien las ha ejecutado. El conjunto impone realmente y la idea del monumento con cripta que guarde las cenizas y en el que no exista la estatua, tiene el misticismo suficiente para invitar a la meditación; es necesario sin embargo examinarlo a la distancia, desde donde a la vista se esfumen las mal llamadas cariátides, — figuras que más bien parecen condenadas a permanecer en esa postura, — y los niños que están sobre las puertas, pues estos elementos resultan fuera de escala con el conjunto.

Un árbol necesita cien años para ser lo que era el ombú destruido de la plaza del Once. El Empire State Building, el mayor rascacielo actual, se construyó en un año y medio. ¿Cuándo llegaremos a comprender que el árbol vale más que el edificio? Además, hubiera estado muy bien el ombú, como recuerdo viviente de la época en que actuó el prócer a quien se ha dedicado la plaza.

Pobre Cabildo; a través de cuántas vicisitudes ha llegado hasta el día de hoy; pero ya no es el mismo, es su propia caricatura. ¿Será mejor conservar el adefesio actual, o hacer una reproducción de cómo fué, en lugar adecuado y que mantenga vivo el recuerdo, ya que en definitiva es lo que se busca? El Campanile reconstruido de Venecia, « como era, dove era » está ya asimilado a la ciudad y a su historia.

Atravesamos, enhorabuena, el momento del nacionalismo; queremos empezar a reconocer nuestros propios valores, pero por desgracia escapa a este movimiento el arquitecto. ¿Por qué? ¿No es él de industria nacional y tan bueno como el importado? El hecho de ser egresado de una escuela extranjera y tener nombre exótico no es índice de capacidad, pero aún es signo de buen tono para el que utiliza sus servicios.

Las colectividades extranjeras, asimiladas a nuestro país y a quienes mucho debemos, han venido aquí a labrar su porvenir y el de sus hijos y han hecho muchas veces fortuna. Pero, ¿por qué han de verse obligadas, cuando se trata de construir, a llamar sólo a sus compatriotas? Sería

más elegante, y sería un reconocimiento al país en que se actúa, llamar a un argentino o por lo menos hacer un concurso.

Hemos visto algunos edificios de « estilo moderno » en los que se « imita » la construcción en hormigón armado que le dió origen, con ladrillos.

Nos ha entrado una fiebre de urbanismo, todos nos sentimos con derecho a opinar sobre toda clase de cuestiones que afectan a la ciudad, y es claro, cuanto menos conocimientos se tienen mayor es la seguridad con que se cree haber encontrado la mejor fórmula. Serán muy buenas las ideas aisladas, pero su aplicación no es posible cuando no se conocen las consecuencias que puede acarrear en el conjunto. Es necesario de una vez por todas, que se encoñe este movimiento y que las ideas lleguen a quien debe catalogarlas y discutirías: un organismo municipal que se aboque con seriedad y competencia al estudio de un plan, no un plano, que regularice nuestro crecimiento. El momento no puede ser más propicio pues si antes el rapidísimo crecimiento avasallaba con todo, ahora la época de depresión permite contemplar con más calma el futuro.

Apena ver la liquidación de las propiedades ribereñas del Norte. Sólo el criterio de una mayor explotación del terreno es la que rige. El trazado de lotes y de calles, se hace sin ningún conocimiento elemental de urbanización, pues las respectivas municipalidades prefieren, no conociendo el asunto, no ocuparse de él; y los barrios resultantes, — que no admiten ni siquiera la comparación con los barrios obreros de otras partes — se llaman aquí barrios parques. Lo peor es que la gente lo cree porque así se denominan.

Las universidades argentinas acuerdan, con más facilidad que otras, el título de Doctor, tanto que como decía un español ilustre, aquí está pasando lo que en su patria, que todo el mundo es Doctor mientras no demuestre lo contrario. Se obtiene además el título de Ingeniero, en diversas especialidades por donde se ha venido a tener ambos títulos para aptitudes muy diversas, dentro de su categoría. Sería una buena práctica que los Doctores y los Ingenieros acoplaran a sus títulos genéricos, la especialidad a que pertenecen, ya que el público cree siempre que todos los doctores son médicos y que todos los ingenieros son civiles.

R. J. A.

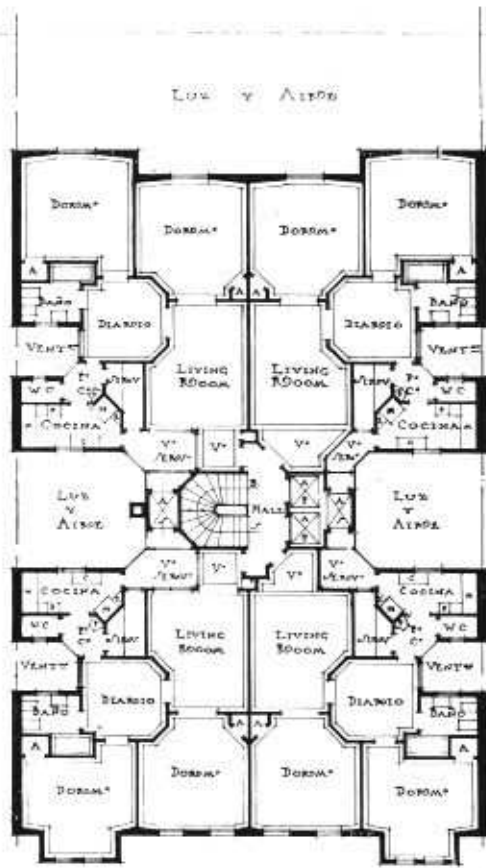


Casa de Renta

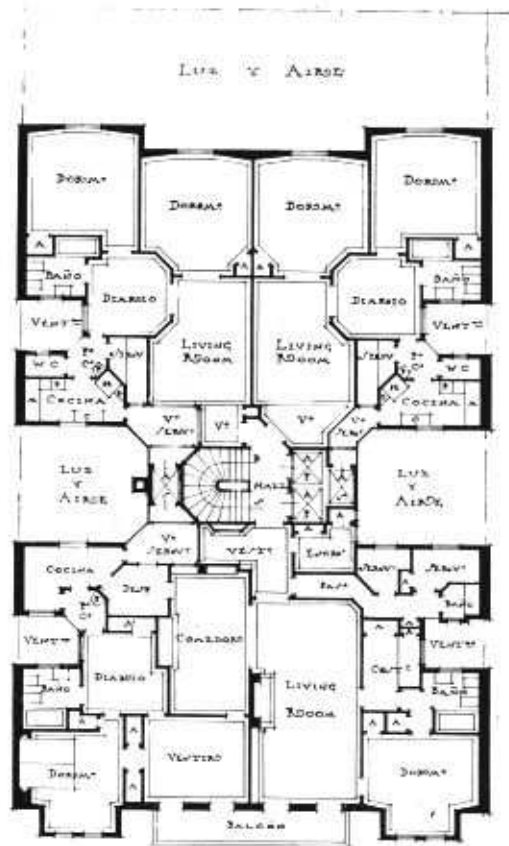
Perspectiva del frente

Propiedad de los señores Oscar Schnaith e Hijos
Calle Callao 527 al 535

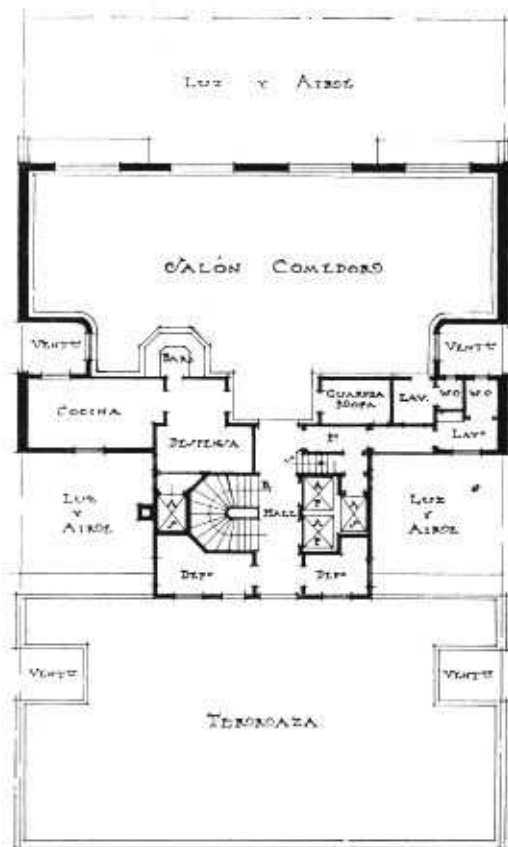
Arquitecto: Louis Newbery Thomas
(S. C. de A.)



Planta típica

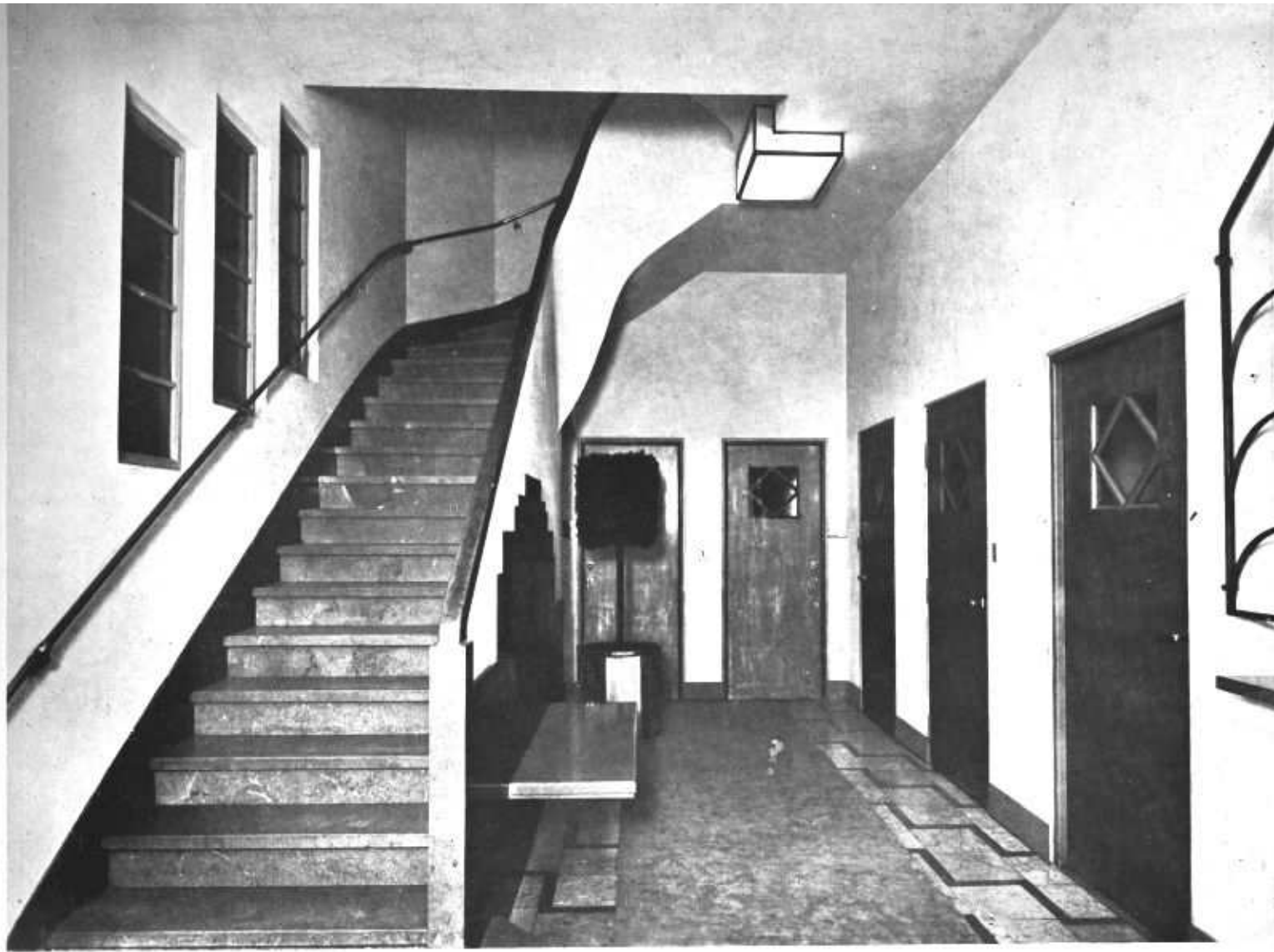


Planta del 7.º piso



Planta del 9.º piso

Casa de Renta
 Arquitecto: +
 Louis Newbery Thomas
 (S. C. de A.) +



Vista del hall de entrada

Casa de Renta
Arquitecto: +
Louis Newbery Thomas
(S. C. de A.) +



Vista del comedor en el 7.º piso

Casa de Renta

Arquitecto: +
Louis Newbery Thomas
(S. C. de A.) •

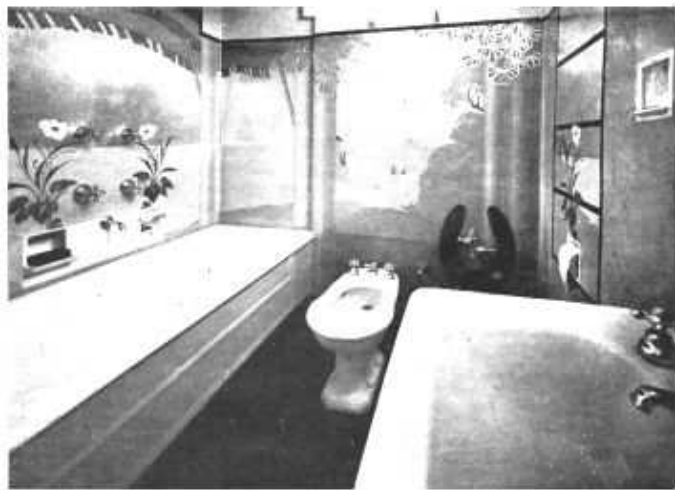


Vista del salón comedor en el 9.º piso

Casa de Renta
Arquitecto: *
Louis Newbery Thomas
(S. C. de A.) *



Living-room en el 7.^o piso



Baño en el 7.^o piso

Casa de Renta
 Arquitectos: *
 Louis Newbery Thomas *
 (S. C. de A.) *



Un rincón del dormitorio, 7.º piso

Casa de Renta
 Arquitecto: +
 Louis Newbery Thomas
 (S. C. de A.) +



Baño, 7.º piso

Concepto del urbanismo

Un ensayo de definición y acción del urbanismo

Para la "Revista de Arquitectura"

Por el Arquitecto:

EMILIO HARTH-TERRE

URBANISMO es la nueva ciencia cuya definición y acción queremos ensayar. Es el compás, que con centro en el presente, traza el círculo que abarca la tradición del pasado y la promesa para el futuro.

Urbanismo es no solamente embellecer; la mujer o el hombre no son bellos con sólo usar afeites o cubrirse de ropajes. Son bellos en la amplitud de la palabra, si tienen salud y están bien constituidos. Asimismo, la ciudad debe ser organizada para ser bella. Deben todos sus elementos componentes, conjunta y ordenadamente, servir al ciudadano, hacer de la ciudad el común denominador de la región, ser organismo completo para su gobierno.

El urbanismo dispone en la ciudad, sus tres elementos primarios: la vivienda, la vía y el espacio libre, y su combinación adecuada da la fórmula de la ciudad racional, con el triple acuerdo: armónico entre la vía pública y la vivienda; higiénico, entre la vivienda y su habitante; racional, entre la vía pública y los sistemas de tráfico.

Combina las fuerzas atractivas y repulsivas de la urbe; la acción centripeta que aglomera, para el trabajo y la eficiencia; la acción centrífuga para el descanso y la salud.

Usa de los cuatro criterios: científico, estético, económico y social. El criterio científico de sus fórmulas se extiende sobre el campo de la técnica; el criterio estético se refiere a la belleza de la obra de arte; el criterio económico aborda la solución de los problemas de orden financiero y el criterio social se extiende sobre la solución de los problemas de comodidad, higiene y salubridad en la construcción y en la política de un buen gobierno de la ciudad.

Urbanismo es prevención. Su programa mínimo es salvar; su programa máximo es prevenir. El urbanismo tiene dos caminos para el embellecimiento de las ciudades: la transformación y la evolución. La transformación es la base del programa mínimo. La evolución la del programa máximo. A la transformación corresponden las fórmulas compulsivas; a la evolución las restrictivas.

La previsión es economía, en el futuro, de dinero, de fuerzas y de vida.

Urbanismo es necesariamente también, buen gobierno, orden y cultura cívica, puente que salva el dudoso espacio de los resultados.

El metabolismo, con la aplicación científica de sus dic-

tados, organiza, regula, simplifica, elimina, y, por último, la belleza emana con toda naturalidad de esa composición, de esa regularidad, de esa simplificación. Del interior al exterior: de la higiene al ornato. Del exterior al interior: del arte a la vida, son los flujos y reflujos de la linfa urbana en el conjunto de la ciudad. Como de un reflejo, la calle surgirá cumpliendo su programa; y el curso regulador de la avenida influirá eficazmente en todo el movimiento urbano.

Cada cosa en su sitio; cada arteria sirviendo con su capacidad al flujo animador de cada órgano que debe funcionar acorde. Y el acorde urbano está asegurado por disposiciones para la extensión, orientación y forma; para la calidad y objeto; para la belleza y regularidad; para la higiene y la salud; para la comodidad y el descanso; para la descentralización y el metropolitanismo.

Urbanismo es también arte, porque debe proporcionar belleza a la forma urbana; es ciencia, porque sus desarrollos se basan en la aplicación de principios técnicos; es fisiología, porque las ciudades, como organismos vivos, deben ser estudiados en su estado de salud; es sociología, porque debe combinar las formas de la ciudad para fomentar en ella una mejor vida del individuo y sana política de su sociedad. Es también sacerdocio, porque sufre el urbanista, el sarcasmo de sus aventurados proyectos, predica en bien de sus semejantes, labora y se esfuerza por una nueva religión de la salud y de la higiene, de la comodidad, de la vida en una palabra. Revolucionario, quiere transformar la fórmula arcaica de la ciudad tradicional y antigua, oscura y desordenada, por la nueva fórmula de la ciudad preparada al futuro, lógica y clara. Ataca al romanticismo de los cánones vulgares; violenta la tradición urbana del burgo y de la polis y fulmina con sus iras a los acaparadores de luz, de aire y de sol, fortuna del individuo, y pretende la distribución abundante y por igual de esos elementos vivificadores.

Todo esto, y la aplicación lógica y armónica de esos principios es urbanismo. Con ellos, la ciudad se embellece en el más amplio sentido de la palabra y el ciudadano de esa ciudad ideal se siente orgulloso de ella, por ella jura y en ella, como su último deseo, muere.

Como modernos Prometeos encadenados en su roca, los urbanistas ven en el horizonte de sus proyecciones, la fórmula de la belleza que esperan siempre aplicar algún día.

Proyecto de ejecución de la avenida transversal de Norte a Sud

Formación de los Centros Cívicos Nacional y Municipal
Avenidas a bajo nivel y playas subterráneas
de estacionamiento de automóviles

Especial para "Revista de Arquitectura"

Por el Arquitecto:
F. H. BERETERBIDE
(S. C. de A.)

EL estudio de este proyecto se originó en la aplicación de las disposiciones de la ley 8855, que se refiere a la apertura de una avenida transversal desde Alem hasta Montes de Oca, por el medio de las manzanas comprendidas entre las calles Lima-Cerrito e Irigoyen-Pellegrini.

Diversas necesidades y antecedentes han ensanchado este estudio hasta constituir por sus derivaciones, a la vez que la solución de importantes problemas de tráfico, una transformación de alto valor estético en la parte céntrica de esta Capital.

Buenos Aires ha sido objeto, repetidas veces, de comentarios de extranjeros y connacionales, referentes a su belleza. Comparada con muchísimas ciudades americanas, nuestra ciudad, en conjunto, puede colocarse entre las más hermosas, pero puesta al lado de las grandes y pequeñas ciudades de Europa, casi sin excepción, nuestra metrópoli resulta grandemente fea. Las perspectivas tan dispares, pero igualmente pintorescas, de Palermo y el Riachuelo, no compensan su inferioridad en muchos aspectos.

Buenos Aires es indigente en accidentes naturales y los pocos que posee se han desaprovechado casi por completo; es carente de composiciones monumentales, de espacios libres arbolados, de ordenación y armonía edilicias, de gusto en los detalles, etc. No son solamente los favores de la naturaleza los que han hecho hermosas las ciudades de Europa. La acción del hombre ha contribuido poderosamente a ello. Una similitud de gustos (que por nuestro cosmopolitismo desconocemos) y una labor continuada y cariñosa desde hace siglos en pos de mejoras urbanas, han dejado su sello imborrable en la fisonomía de las ciudades europeas; y donde fué posible, y éste era el caso de las grandes capitales, se constituyeron obras perpetuas, formando soberbios conjuntos armónicos. Esa tendencia, de la cual ninguna generación, pese a los trastornos de toda índole que fueron las historias de los pueblos europeos, dejó de sentirlos, se manifiesta en múltiples obras que constituyen el realce y el orgullo de aquellas urbes.

En Buenos Aires, ciudad relativamente joven, estas preocupaciones han sido esporádicas y en estos casos se han realizado con timidez, incompetencia, sin concierto y sin continuidad. Siempre desde un punto de vista estético, no es tanto la carencia de un plan, cuanto la falta de comprensión, de estudio y de respeto por la obra de la anterior administración, lo que ha contribuido a este defecto que ahora tanto nos pesa. El rico legado de las avenidas al oeste de Callao-Entre Ríos, que debemos a la visión de la gran inteligencia que fué Rivadavia, ha carecido durante cerca de un siglo, de repetidores. ¿Cuál será la administración que inicie nuevamente la marcha y señale un derrotero invariable?

Aunque este proyecto ha contemplado y aportado una contribución a la riqueza estética de la Capital, su importancia deriva especialmente de la solución del problema circulatorio, tanto en lo que se refiere al centro

de Buenos Aires, cuanto a la repercusión que el mismo tendrá en las alejadas zonas norte y sur de esta ciudad, en sus relaciones con la City y consigo mismas. El trazado de esta avenida, como se detalla más adelante, aproxima de la manera más eficaz las regiones del norte de la Capital (Belgrano, Palermo y Retiro) con las regiones del sur (Boca, Avellaneda y Constitución), ligando las puertas de la ciudad, como lo son las estaciones antedichas, con el centro, por intermedio de una avenida de tráfico rápido e intenso.

Es una característica de las grandes ciudades americanas la gran concentración de las actividades comerciales en un área reducida y ello hubiera sido inmejorable si tal acontecimiento se hubiera previsto en el planeo de las ciudades. De esta manera las dificultades en las comunicaciones se podrían remediar fácilmente.

Una semejante concentración, cada día más acentuada en el centro de Buenos Aires, tiene aquí resueltas sus comunicaciones dominantes, dirigidas hacia el Oeste, por medio del inmejorable sistema de sus avenidas en ejecución (Córdoba, Corrientes, Belgrano, etc.). En cambio, hacia el norte y sur (con sus derivaciones para el noroeste: Palermo, etc., y para la amplia zona del Riachuelo), sólo cuenta con las avenidas Callao-Entre Ríos y Alem-Colón, la primera alejada del núcleo y la segunda en el borde este de la ciudad. (Ver esquema 1).

El tráfico automovilístico ha crecido y crece tanto y tan rápidamente que se puede anticipar que se realizarán numerosos cambios en el plano de la ciudad antes de que sea regulado satisfactoriamente, sin otros medios de comunicación. Este problema, comparativamente fácil de resolver en las ciudades pequeñas, reviste caracteres difíciles en las ciudades de rápido desarrollo, por dos razones: primera, la abundancia relativa y absoluta de coches en comparación con las poblaciones menores, y segunda, que los planos de las ciudades no son conducentes a una fácil regulación del tráfico. La falta de anchas avenidas ligando importantes secciones de la ciudad con la City y entre sí, unido al rápido crecimiento de las mismas y el aumento de los vehículos, indica la necesidad de tomar medidas previsoras, para que la ampliación del sistema de tráfico acompañe la expansión de la ciudad.

En la parte central de Buenos Aires el problema del tráfico es muy serio. Actualmente la pérdida de tiempo y la fatiga nerviosa de cada conductor que deba entrar, salir o cruzar por el centro es excesiva, y esta situación crece, empeorándose año tras año. De evaluarse en cifras,

significarían millones de pesos perdidos, como sucede con las detenciones en los pasos a nivel (1). Las actuales calles centrales están al presente tan abarrotadas que ya no pueden dar lugar a mayor número ni velocidad de los coches. Los paulatinos ensanches de las avenidas que van al oeste, han constituido la mejor obra que encaró la ciudad en esta faz de la urbanización. Las avenidas diagonales, más costosas, y sobre todo objetables, concurren también a conducir el tráfico, aunque con tropiezos, hacia y desde el oeste.

Observando ahora el plano de esta ciudad, se nota que el movimiento entre el norte y el sur del núcleo (extendiéndose, si se quiere, desde la zona del Retiro y Puerto Nuevo hasta Constitución y la zona del Riachuelo), se hace, entre las avenidas Alem-Colón y Callao-Entre Ríos, en un trecho de 16 cuadras, a través de una serie de callejones angostos e inadaptados completamente para este tráfico, que será cada día más intenso. ¿Cabe imaginarse cuál será en un futuro próximo el movimiento entre estos tres puntos vitales de la Capital: Gran Puerto Nuevo, City y zona fabril del Riachuelo? Apercibiéndose en el esquema del tráfico de Buenos Aires (fig. 1) la pobreza de comunicaciones rápidas entre estas zonas ¿no corresponde tocar alarma y estudiar los medios de detener el desarrollo de este cáncer del organismo social que es la ciudad?

Los trazados de nuevas avenidas transversales o diagonales, los ensanches de algunas arterias, expropiando toda una acera o suprimiendo las veredas, formando recovas, son medios más o menos costosos y convenientes en determinados casos, pero que no resuelven completamente el problema. Se logrará con aquellos medios un leve aumento en la capacidad de las calles del centro y un mayor caudal de coches, pero no un aumento de su velocidad. Los tiempos y dificultades de recorrido no cambiarán, pues las paradas se harán igualmente como antes en cada bocacalle, es decir, a cada 130 mts. más o menos. Las combinaciones de señales y la reglamentación del tráfico mejoran un poco la situación, pero estos medios son sólo paliativos que no suprimirán el mal (2).

(1) La Cia. de tranvías Anglo-Argentina calculó globalmente que las pérdidas anuales, por retardo en los recorridos de los tranvías y ómnibus, significan para los pasajeros alrededor de 200 millones de pesos. El Ing. Jacobo Stok calculó para los vehículos sobre neumáticos solamente (con prescindencia de sus ocupantes), una pérdida anual por retardo y consumo de motores, de aproximadamente 40.000.000 de pesos.

(2) Los estudios y sugerencias de la Cia. de tranvías Anglo-Argentina y del señor Marcelino del Mazo, a este respecto, merecen la mayor atención y algunos de ellos su inmediata aplicación.

El problema del tráfico es un problema no tanto de capacidad de las comunicaciones cuanto de la rapidez de la circulación. La cantidad de vehículos que necesitan llegar al centro es siempre superior a la capacidad de las calles para contenerlos. Esta es la característica del tráfico contemporáneo. Las ciudades no se han trazado en previsión de este hecho y todos los ensanches de avenidas que se puedan hacer resultarán siempre insuficientes para los autos que puedan circular.

La cantidad de estos coches que existen en la Capital, proporcionalmente a nuestra población, es bastante inferior a los índices alcanzados en las principales capitales de Europa o muchas ciudades norteamericanas. En Nueva York hay un auto por cada 5 habitantes (3), en París uno por cada 20 y en Buenos Aires uno por cada 40, suponiendo una población de 2 millones de habitantes.

El número actual de vehículos sobre neumáticos registrados en esta Capital, pasa de 50.000. Calculando una superficie media de 7 mts. por cada coche parado, para dar cabida a aquel número se necesitarán más de 350.000 m².

esto es, alrededor de 400 cuadras de 120 mts. de largo por 7.5 mts. de ancho de calzada, lo que equivale a toda la superficie de calles comprendida por la zona céntrica limitada entre las avenidas Alem-Colón, Entre Ríos-Callao, Belgrano y Santa Fe, esto entendido sin espacio para circular. Ahora si añadimos a aquel número de 50.000 vehículos los 10.000 autos que entran diariamente en la Capital procedentes de los pueblos vecinos; y los tranvías, carros, carruajes, camiones, carritos y demás rodados de llantas duras, fácil es imaginarse la superficie rodante que es capaz de afluir al centro en un momento dado. Naturalmente y por razones obvias, esto nunca sucederá, ni aun en caso de que el número proporcional de coches por habitante se aproxime al de París o Nueva York, pero el objeto de estos cálculos es poner de manifiesto, una vez por todas, que los autos disponibles acuden al centro de la Capital, no según su número, siempre proporcionalmente excesivo, sino según las posibilidades de circulación que las calles del centro les ofrezcan (4).

(3) Hay zonas de Nueva York en que se cuenta un auto por cada 3 habitantes.

(4) Como un importante dato complementario, cabe hacer notar que el aumento de población en esta Capital, en el año 1929-30 fué de 2.1 %, siendo el aumento de la inscripción de coches en ese mismo año, de 13.8 %. (En 1928-29 el aumento de la inscripción fué de 15.3 %). Desproporción evidente entre el aumento de la población y el número de coches, lo cual confirma lo dicho más arriba, en el sentido de que el número de posibles coches que necesitan acudir al centro será siempre excesivo con respecto a la capacidad o posibilidad de ensanche de las calles.

TRAZADO DE LAS AVENIDAS EXISTENTES Y EL DISEÑO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES EN LA ZONA CENTRAL

REFERENCIAS: 1. PLAZA BOGOTÁ - 2. PLAZA DE MAYO - 3. PARQUE LEZAMA - 4. PLAZA SAN MARTÍN - 5. PLAZA BRIGATA - 6. ESTACION DEL CERCO - 7. ESTACION DEL PASADIZO SUR - 8. PLAZA CONSTITUCION - 9. PLAZA INDEPENDENCIA - 10. PLAZA PROGRESO - 11. GRAN PLAZA CIVICA - PROYECTADA - 12. PLAZA LAVALLE - 13. PLAZA LIBERTAD - 14. PLAZA VIENTE NOVENO - 15. PLAZA TORRES - 16. PLAZA DEL COMERCIO - 17. ADMISION DE GUERRA - 18. JARDINES NACIONALES - 19. PLAZA DOMINIQUE PEVA - 20. CITA CON EL PASADIZO DEL CERCO -

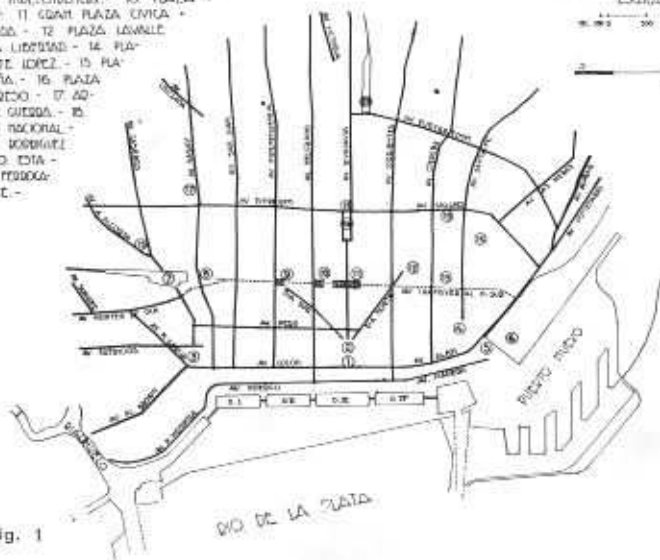


Fig. 1

Por todo ello, aun suponiendo que en centro actual se supriman los tranvías, prohibido el estacionamiento, evitado el movimiento de taxis vacíos, abierto y ensanchado calles, adoptado reglamentos y sistemas de tráfico diversos, etc., el problema del tráfico permanecerá sin solución. Se habrá, con aquellos medios aumentado la capacidad de las vías y un poco la rapidez de los vehículos, pero nuevos coches afluirán al centro hasta que la congestión haga la marcha tan dificultosa como antes, no habiéndose conseguido a pesar de todo lo gastado y ensayado, ganar absolutamente nada en la rapidez de la circulación.

La avenida transversal ejecutada a nivel hubiera sido cruzada por 35 de las calles hacia el oeste y de tráfico intenso la mayoría de ellas. Por esta circunstancia su rendimiento no hubiera sido proporcional a su importancia, aparte de que en cada una de las cuadras que esta transversal corta, se habrían creado nuevos puntos de conflicto los cuales contribuirán a retardar más aun la lentísima circulación hacia y desde el oeste (5).

La urgente enmienda del Reglamento de Construcciones vigentes en el sentido de reducir de manera apreciable la densidad permitida en la zona céntrica, con el ensanche de los patios y el aumento de los espacios libres es indiscutida; pero aun en el supuesto de que la habitación u oficina del centro actual tengan el sol y el aire que la higiene reclama, esto no impedirá que la congestión y lentitud de su tráfico sean siempre grandes. El centro con esto, no dejará nunca de ser el inevitable lugar de pasaje y unión entre las activas zonas del norte y sur ya citadas anteriormente. Los números corroboran lo dicho de una manera terminante.

AVENIDA TRANSVERSAL A NIVEL Y BAJO NIVEL

Aceptado lo dicho, enseguida viene a la mente que el único medio de acelerar la velocidad del tráfico, es dar continuidad a la circulación, suprimiendo las paradas en cada bocacalle y alcanzar en el centro velocidades medias de 50 km. en lugar de los 10-15 km. actuales por hora. Esta condición lleva a la necesidad de encarar el estudio de las avenidas en alto o bajo nivel.

La ley que autoriza la apertura de la transversal permite en el sentido norte a sur esta solución del problema, siendo la más adecuada para un trazado de vía a bajo nivel. Las razones de adoptar este trazado en lugar de hacerlo a alto nivel, resaltarán de la lectura de esta exposición.

La anchura de la transversal (33 m., 3 m. más que la avenida de Mayo) la necesidad de expropiar y demoler la mayor parte de cada una de las 33 manzanas afectadas, la existencia de subsuelos aprovechables, la fácil posibilidad de construir playas subterráneas de estacionamiento y especialmente el hecho de ser la única avenida trazada a través del centro y uniendo las zonas del Puerto Nuevo y Avellaneda, hacen de esta transversal la más indicada y de fácil realización, para el trazado de una avenida sin cruces y a bajo nivel. Su rendimiento será extraordinario por la velocidad que podrán desarrollar los autos debido a la total rectitud de la avenida y ausencia de encrucijadas (ver láminas 2 y 3).

Aplicando a la avenida a bajo nivel y a las calles comunes inmediatas, las velocidades medias de la circulación en la avenida Vértiz y el centro, esto es, 50 y 12.5 Km. por



Lámina 2
Plano actual de la Ciudad de Buenos Aires entre las zonas del Retiro y Constitución

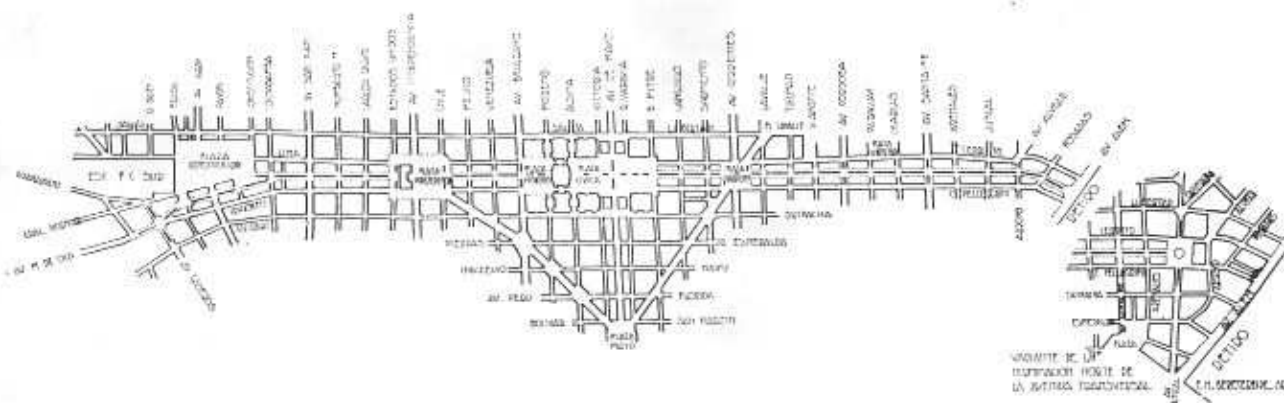


Lámina 3
Plano urbanizado de la Ciudad de Buenos Aires entre las zonas del Retiro y Constitución.
Avenida transversal de norte a sur. Centro Cívico, Palacio municipal

(5) Según las estadísticas de tráfico hechas por la Cia. de tranvías Anglo-Argentina, las calles de sur a norte de esta Capital más frecuentadas por los vehículos son Lima e Irigoyen (de una sola mano cada una), sobrepasadas únicamente por cada mano de la avenida Entre Ríos. La influencia de la estación Constitución es evidente.

hora respectivamente, el rendimiento de las tres hileras en cada sentido de la avenida inferior, equivale al de cuatro avenidas de Mayo o al de 12 calles de la superficie, supuestas de 3 hileras útiles la primera y dos hileras útiles las últimas (6). Respecto a la velocidad de la circulación, el tiempo de recorrido en la avenida a bajo nivel será cuatro veces menor que en las calles normales. Estos dos argumentos demuestran con claridad que tanto económicamente, como del punto de vista del rendimiento y de la velocidad, la adopción de vías en alto o bajo nivel es muy ventajosa, deduciéndose de esto que siempre que una oportunidad para aplicarlos se presenten, estos sistemas deben ser estudiados minuciosamente para su correcta elección.

Esta transversal sería a dos niveles. El nivel normal (ver lámina 4) lo constituirían dos calles laterales inmediatas a las aceras. La vía central estaría formada por una calle a bajo nivel y a cielo abierto que correría de 3 a 4 m. debajo de la calzada actual, siendo de 16 m. de ancho, sin veredas y solo accesibles a los automóviles. Esta

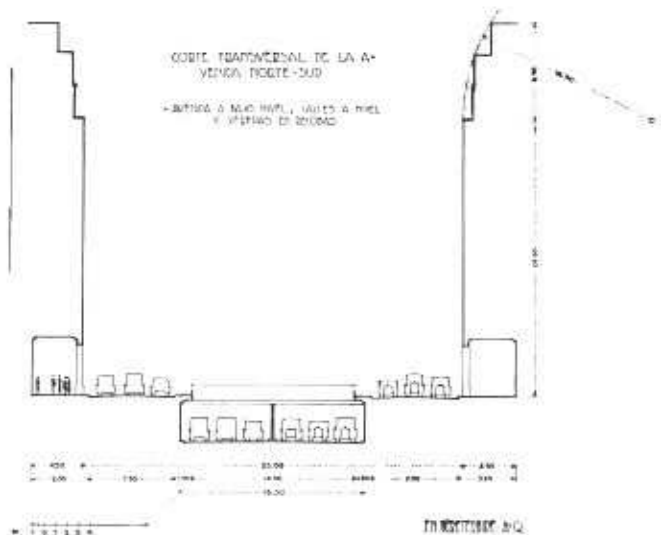


Lámina 4

vía inferior puede ser más ancha o prepararse para ensanche o prolongaciones futuras, pero en el proyecto que se presenta se ha adoptado exactamente el recorrido que fija la ley (desde Alem hasta Montes de Oca y Caseros) y el ancho suficiente para 6 hileras de autos, 3 en cada sentido. El ancho definitivo de esta calle inferior se determinará cuando se hayan hecho los estudios estadísticos necesarios, manifestándose desde ahora que no hay para un mayor ensanche ninguna dificultad técnica, siendo por otra parte relativamente muy pequeño el aumento de costo.

Los accesos a esta avenida inferior (ver láminas 5 y 6) se harán por medio de rampas ubicadas en los extremos y en los cruces con las avenidas Santa Fe y Córdoba, la plazoleta Corrientes, las avenidas de Mayo y Belgrano, la plaza Independencia, la calle y Plaza Constitución y la avenida Caseros.

En la variante (ver láminas 7 y 8) se ha modificado la ley de apertura de esta transversal, proponiendo una solución más ventajosa y económica. Esta avenida en vez de llegar hasta Alem para bifurcarse hacia Recoleta o

(6) En este cálculo, hecho «grosso modo», no se ha tenido en cuenta el pequeño aumento de la distancia entre los coches con la mayor velocidad de los mismos.

Retiro debido al cerco del Ferrocarril Central Argentino, en la variante se terminaría en una amplia plazoleta de

Lámina 7

Avenida transversal norte a sur, al nivel de las calles. Variante en la terminación norte (modificación de la ley de apertura)

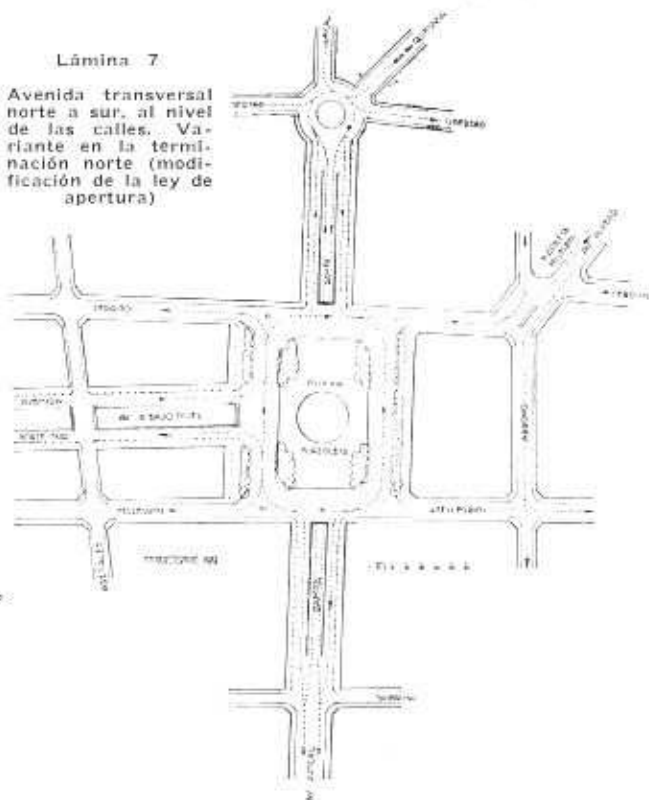
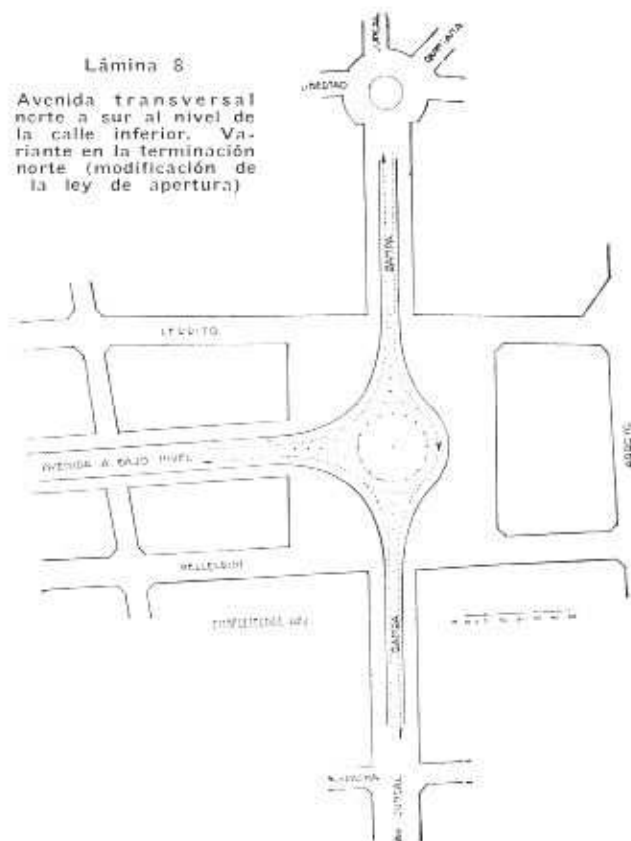
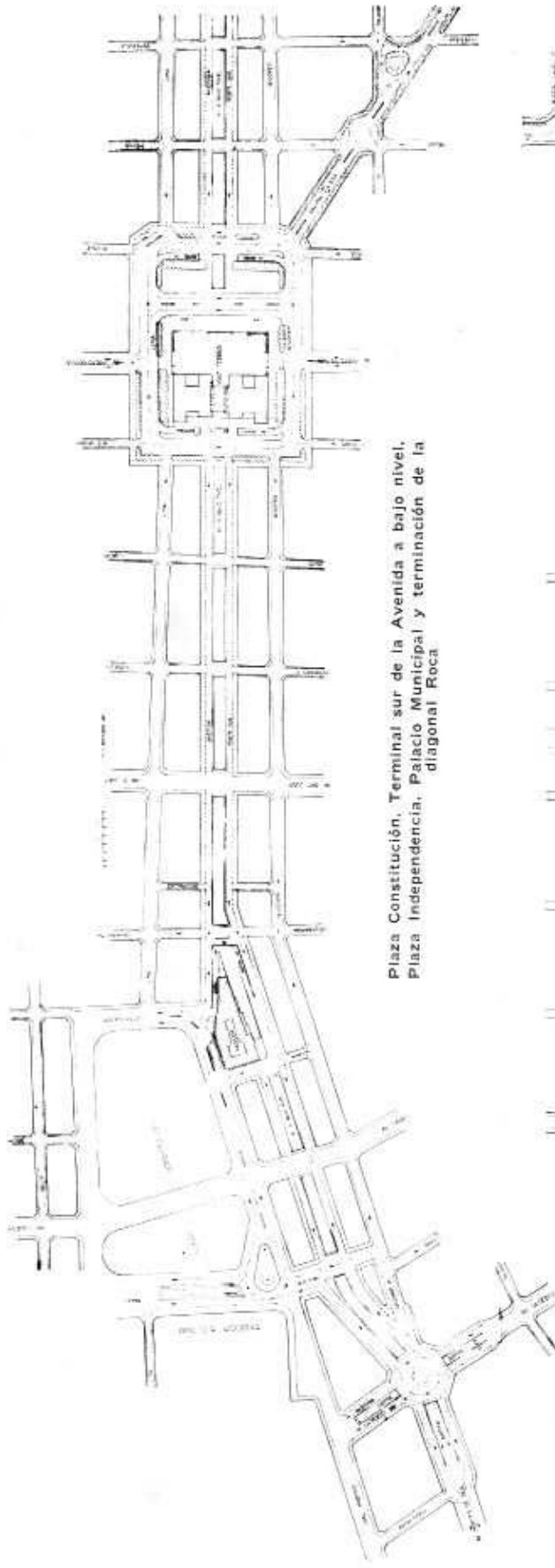


Lámina 8

Avenida transversal norte a sur al nivel de la calle inferior. Variante en la terminación norte (modificación de la ley de apertura)



circulación en la calle Juncal, con un edificio monumental en su frente, dividiéndose el tráfico en alto y bajo nivel



Plaza Constitución, Terminal sur de la Avenida a bajo nivel, Plaza Independencia, Palacio Municipal y terminación de la diagonal Roca

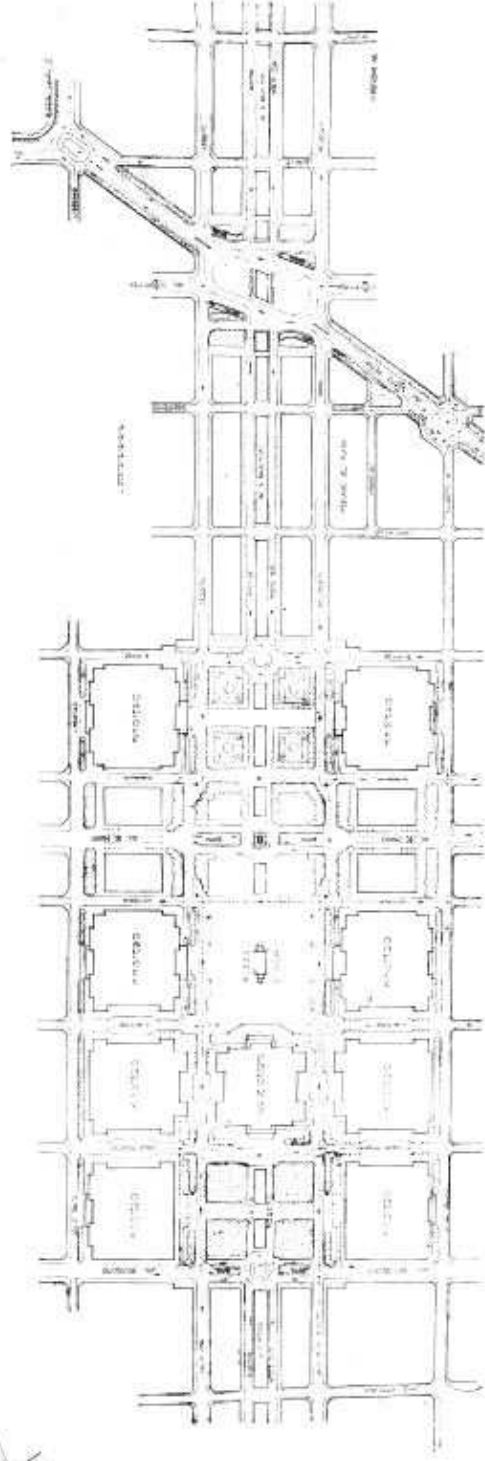
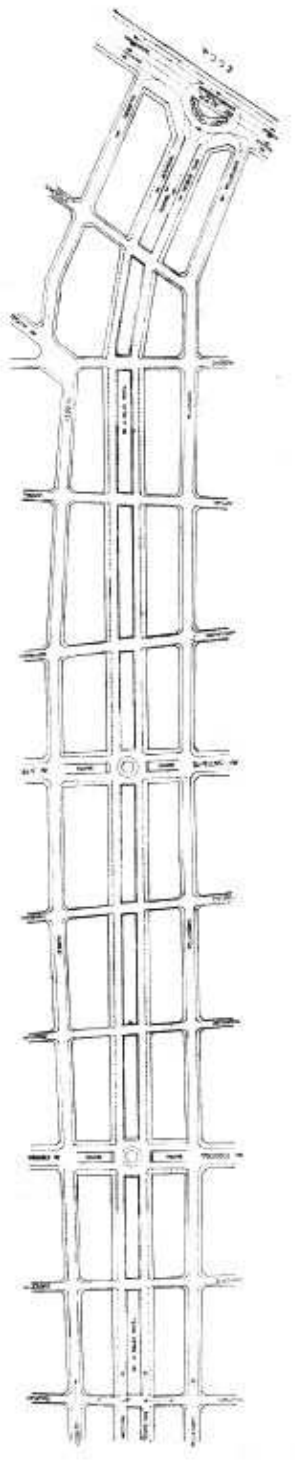
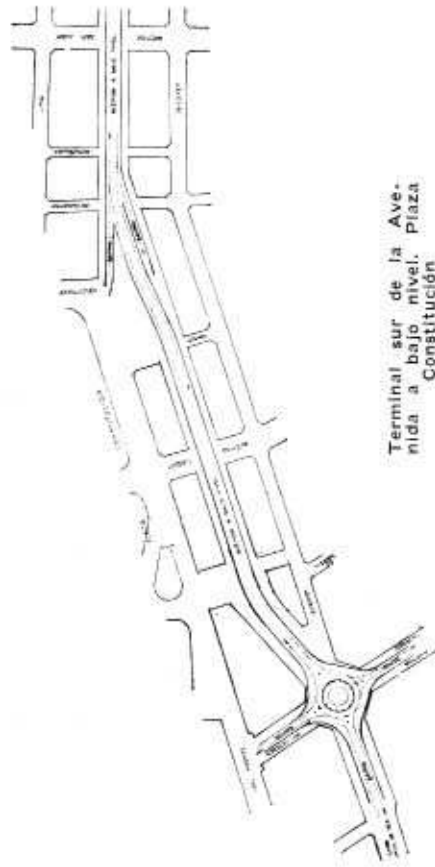


Lámina 5
Avenida transversal de norte a sur

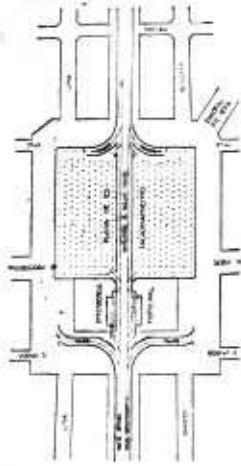
Centro y Plaza Cívica, Plaza Moreno, Plazoleta Corrientes, Avenida a bajo nivel



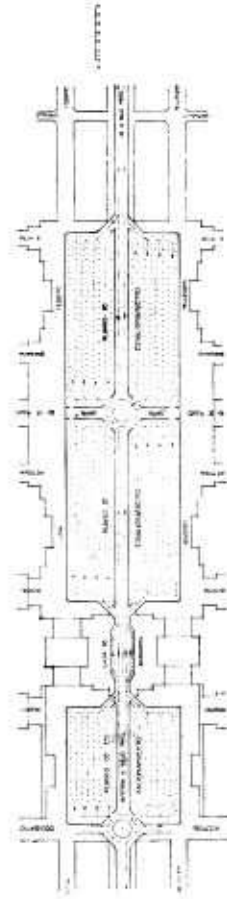
Sección y terminación norte de la Avenida Transversal



Terminal sur de la Avenida a bajo nivel. Plaza Constitución



Plaza de la Intendencia. Playa de estacionamiento de automóviles



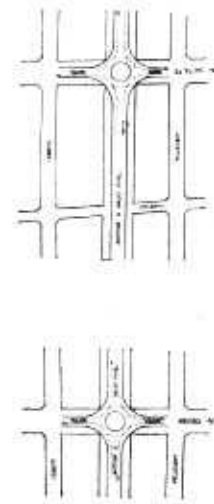
Plaza Moreno y Plaza Cívica. Playas de estacionamiento de automóviles



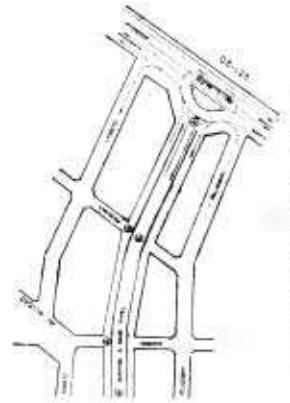
Plazoleta Corrientes. Cruces de los subterráneos del Lacroze y Ariglo

Lámina 6

Avenida Transversal de norte a sur. Avenida a bajo nivel, plazas de estacionamiento y rampas de acceso



Cruces con las Avenidas Córdoba y Santa Fe



Terminación norte de la avenida a bajo nivel

hacia las distintas direcciones posibles de una manera más eficaz que llevándolo hasta Alem. Se ha previsto para ello que el ensanche de la calle Juncal, que ahora llega desde Alem hasta Esmeralda, se prolongara cuatro cuerdas más, hasta la avenida Quintana, disponiéndose en el cruce con la Transversal una plazoleta de tráfico circular que ordenaría, sin cruces el movimiento de vehículo entre los dos niveles de la Transversal Norte a Sur y el tráfico de las avenidas Quintana o Alvear y la zona del Retiro. En este caso se aliviaría grandemente el movimiento de la Avenida Alem en esta parte y se aprovecharían las avenidas ya iniciadas, o existentes, Juncal, Quintana y Alvear para repartir o converger mejor los vehículos desde todas las direcciones.

Las rampas de acceso a la avenida inferior serán de pendientes generalmente suaves y los autos podrán bajar o subir y unirse a la corriente veloz de la calle inferior, sin molestias ni dificultades que obliguen a los que circulan a detener la marcha. Las rampas terminales serán del ancho de la calle inferior (16 m.), las intermedias serán de 10 m. (para 4 coches, 2 de bajada y 2 de subida) o de 5 m. (para subir o bajar 2 coches solamente). En muy pocas rampas la pendiente llegará al 10 %, la cual será fácilmente vencida por el tráfico liviano que las va a usar. Los encuentros de estas rampas con la corriente del tráfico inferior se hará por medio de tangencias o giraciones, concedidas por la amplitud de la Transversal (33 m.) y las avenidas antes mencionadas (26 y 30 m. de ancho).

sub-usina deberá ser reducida en su anchura o correrse unos pocos metros hacia Cerrito. La línea futura N° III del Angulo-Argentina que irá de Plaza de Mayo a Plaza Italia y que en el proyecto actual sigue rectamente la Diagonal Norte, deberá curvarse como lo indica la lámina del subsuelo de la plazoleta Corrientes, para que sus rampas le permitan pasar por debajo de la avenida inferior y por encima de la línea del Lacroze, corrección que no importa ninguna dificultad técnica ni de funcionamiento y solo requerirá que la línea III prolongue en unos pocos metros más su recorrido.

Una modificación más importante es la que requerirá el cambio de nivel de la línea actual del Angulo que pasa por la avenida de Mayo. La parte afectada, comprendida entre las estaciones Lima y Piedras y cuyas vías, en el presente, se elevan para dejar paso a futuras líneas de cruce entre las actuales del subterráneo y las del ferrocarril Oeste, deberán ser bajadas alrededor de 4 m. (ver lámina 9), teniendo entonces las futuras líneas subterráneas que pasar por debajo de la del ferrocarril Oeste o por otras calles.

Esta modificación del perfil actual del subterráneo no ofrece dificultades técnicas insalvables, ni interrumpirá el funcionamiento del mismo. Los trabajos de corrección se reducirán en su parte más importante a unas obras de submuración y apuntalamiento. Algunos trabajos menores en las canalizaciones sanitarias, etc., se estudiarán posteriormente.

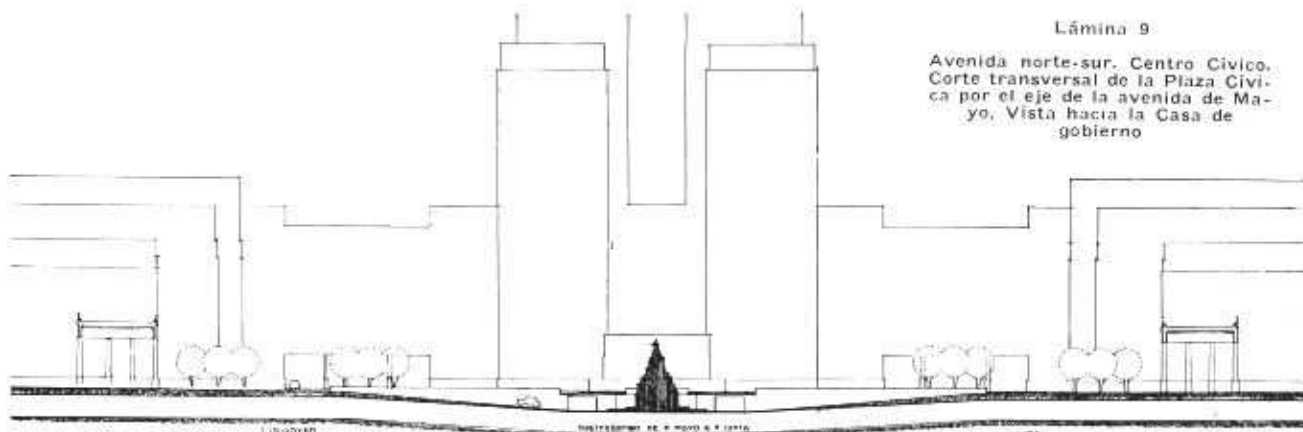


Lámina 9
Avenida norte-sur. Centro Cívico.
Corte transversal de la Plaza Cívica por el eje de la avenida de Mayo. Vista hacia la Casa de gobierno

Todas las avenidas y calles importantes, así como los cruces diversos de las plazoletas de la superficie, lo harán sobre la avenida inferior por medio de puentes o techados. En estos últimos casos se encuentran las explanadas de la plazoleta Corrientes, las plazas Moreno e Independencia y el Centro Cívico y plaza anexa. Aquí la Transversal inferior será iluminada artificialmente, continuando siempre recta y debajo de los palacios gubernativos y de la Intendencia, sirviendo el subsuelo de los mismos para desvío o parada o estacionamiento de los autos de los funcionarios.

MODIFICACIONES EN LOS SUBTERRANEOS.— El cruce de la Transversal con la calle Corrientes y la Avenida de Mayo requerirá unas correcciones en las estaciones y líneas de los subterráneos existentes y en el trazado de las líneas futuras.

En el cruce con la calle Corrientes, la avenida inferior tomará una pequeña parte de la estación Pellegrini del subterráneo Lacroze, impidiendo además la salida prevista hacia la esquina Diagonal y Cerrito. Por otra parte la

PLAYAS SUBTERRANEAS DE ESTACIONAMIENTO DE COCHES

Un problema intimamente relacionado con el de la circulación y que por eso deben ser resueltos conjuntamente es el del estacionamiento en el centro. La afluencia de vehículos y la falta de garages centrales suficientes ha dado por resultado que se afecten las calles para ese uso.

En algunas grandes ciudades de E. Unidos y Europa, se han construido en el centro y con relativo éxito, diversos garages de muchos pisos, resultando más económico que hacerlos subterráneos; pero con el crecimiento de la city en las grandes aglomeraciones y el aumento del valor del suelo, la construcción y utilización de los edificios-garages llega a ser inconveniente tanto para los propietarios de los inmuebles como para los dueños de los coches.

Por tales motivos es preferible encarar, donde sea posible, la construcción de garages subterráneos, debajo de las avenidas y plazas pues no entrando en el cálculo de explotación el valor del terreno, la operación es más factible y desde luego, la más conveniente si ya hay trabajos

de excavaciones, como sería el caso de la avenida a bajo nivel que estudiamos.

El estacionamiento permanente en las calles céntricas debe suprimirse en absoluto. Es preferible que los ocupantes de los coches hagan varias cuadras a pie para llegar a sus oficinas que no disminuir en 2 m. el reducido ancho actual de las calzadas. Estas son un bien público que no debe concederse bajo ninguna razón para un uso permanente particular. El pequeño beneficio que obtiene el dueño del coche con dejarlo cerca de su escritorio en lugar de hacerlo a 10 ó 15 cuadras no es compensado con los trastornos y retardos que motiva en la circulación y de los cuales él mismo debe sufrir antes de llegar a su lugar de trabajo.

Demás decir que la supresión del estacionamiento permanente no resuelve por sí solo el problema. El estacionamiento temporario, aunque solo sea de unos pocos minutos no puede ser evitado y la repetición de este hecho, ocasiona en la práctica una molestia equivalente al estacionamiento prolongado. Esto requiere una reglamentación especial (paradas en determinados sitios, en las esquinas, etc.), que facilitará otro poco el tráfico.

Diversas sugerencias han circulado respecto a la ubicación de los garages particulares. Unas proponían incitar o exigir la construcción de subsuelos de estacionamiento en los nuevos edificios de escritorios, otra la transformación de los centros de las manzanas en playas de autos, otra la apertura de pasajes en manzanas de vieja edificación para el mismo objeto, etc. Pero todas las soluciones que se proponen a expensas de los terrenos privados, entre otros inconvenientes, el mayor es que el valor elevado del suelo gravita de una u otra manera sobre el costo del estacionamiento. Y esta circunstancia no cuenta en la formación de playas subterráneas en las plazas porque estas son ya del dominio público, como se dijo.

Este proyecto de avenida a bajo nivel, unido a la transformación de las plazas Moreno e Independencia y a la creación de la Gran plaza Cívica en su cruce con la avenida de Mayo, permiten debajo de estos vastos espacios libres de edificios, la formación de varias playas subterráneas para estacionamiento de automóviles (ver láminas 5 y 6). Como la ejecución de la avenida a bajo nivel y el desmonte consiguiente del terreno exigirán la remoción de gran parte de las plazas mencionadas y la ubicación de nuevas cañerías y canalizaciones, la formación de estas playas subterráneas, a nivel de la avenida inferior no significarían grandes erogaciones. En el proyecto solo se han estudiado playas de un solo piso pero un estudio detenido, fundado en estadísticas del tráfico actual y futuro puede aconsejar el aumento de su capacidad con la ejecución de dos o más subsuelos o preparar la playa actual, para la construcción futura de los pisos inferiores, solución que la técnica actual resuelve fácilmente sin interrumpir el uso de las playas habilitadas (ver lámina 10).

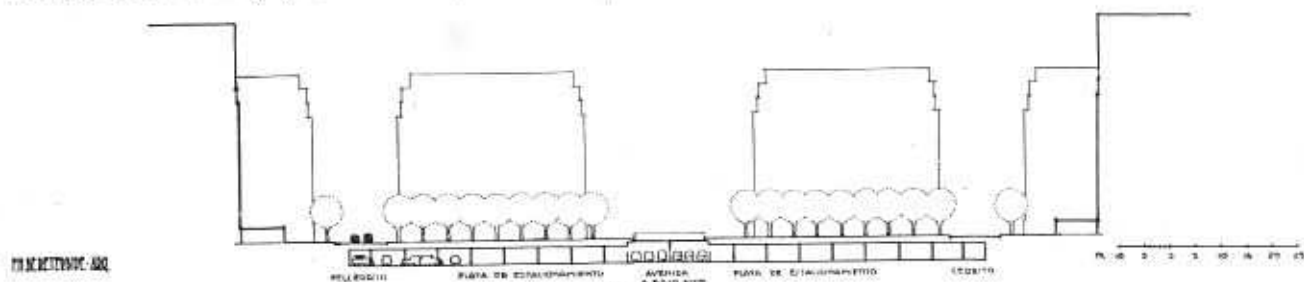
Las playas estudiadas en el proyecto, se dividen en secciones, contando 4 la de la plaza Cívica y 2 cada una de las plazas Moreno e Independencia.

Cada sección tendrá una entrada y una salida independientes estando cada portada dispuesta oblicuamente al sentido del tráfico, de manera que el coche que va a estacionar o que acaba de estarlo, se separa o une a las corrientes de la avenida inferior, sin retardos ni cruces que molesten el tráfico. En las playas estudiadas y ubicadas a nivel de la avenida inferior, como se dijo, los accesos y salidas tendrán capacidad para dos autos cada una.

La ubicación de los coches en los garages será tan fácil y rápida como la entrada de los mismos en la playa. Las curvas dispuestas en su interior serán lo suficientemente amplias como para que toda maniobra sea evitada. La única detención que se debe considerar es el de la colocación del coche en el sitio designado, que obligará a una parada en el pasaje de la playa y el retroceso consiguiente, maniobra muy facilitada, por otra parte, debido a la oblicuidad de 45 grados de los sitios de estacionamiento. De este modo la obstrucción del pasillo solo será de unos pocos segundos y como es de esperarse que el personal encargado de designar los sitios disponibles, llegue a adquirir la práctica suficiente, se tendrá buen cuidado de no enviar a una misma calle todos los autos que lleguen sucesivamente.

Un sistema de tarjetas, medallas, etc., indicará a cada auto en las entradas, el sitio disponible que debe ocupar y la hora de entrada, indicando la devolución de la misma a la salida, el tiempo de la estadía y la desocupación del garage. Es importante que estos procesos se hagan con el mínimo de personal y en lo posible sean automáticos. Si se organiza todo ello de modo que el automovilista entrando en la playa, pueda sin detener su coche, recibir el comprobante de entrada y conocer inmediatamente el sitio designado para estacionar, ubicando su coche por sí mismo sin más maniobra que un retroceso, se habrá ganado toda la ventaja de este sistema de estacionamiento, pues la economía de tiempo y personal en estas operaciones capacita a la playa para un trabajo intensivo y económico. Creemos innecesario añadir que se deberán establecer sistemas de señales para facilitar al automovilista el encuentro del sitio designado para estacionar, adoptar combinaciones de luces para ordenar el tráfico en los pasillos, usar células y centrales eléctricas para determinar el tiempo y lugar del estacionamiento y en general, todos los medios que conduzcan a la máxima eficiencia, rapidez y seguridad. A estos respectos hay muchos antecedentes que darán abundantes y perfectas normas de procedimientos.

La salida y entrada de los peatones, independientes de las de los coches, se harán por caminos que crucen los pasillos y filas de autos y por escaleras que lleven inmediatamente a la superficie. Como la mencionada tarjeta



Corte transversal de la Plaza Cívica entre las calles Rivadavia y Mitre. Vista hacia el norte

o medalla equivale a un recibo del coche, esta puede facultar a su poseedor al pedido por teléfono del coche desde cualquier punto de la ciudad. Inmediatamente, el auto puede ser sacado del garage por un personal especialmente dedicado a ello y conducido al sitio indicado por el dueño, donde se le hace entrega, previo pago del estacionamiento, conducción del coche y devolución de la tarjeta-recibo. Todo esto, naturalmente, ceñido a una tarifa y organización aprobada por la Administración pública. Un taller de limpieza, reparaciones, etc., puede estar anexo a cada sección, siendo aquellos trabajos pagados aparte por los dueños de los coches. La ventilación de estas playas, considerando que los gases de los autos son más pesados que el aire, se haría si fuera necesario por medios mecánicos, siendo ello de fácil solución.

La capacidad de las playas proyectadas es la siguiente:

En las 4 secciones de la playa de la A. de Mayo	1.840 autos
En las 2 secciones de la playa Moreno	560 »
En las 2 secciones de la playa Independencia	760 »
Total	3.160 autos

Estas playas serán completadas en el futuro, previos los inevitables datos obtenidos de las estadísticas, con las posibles reservas de los subcueros de las plazas Congreso, Lavalle, etc., donde se podrían ubicar otros varios millares de coches. En un futuro próximo, cuando el sistema bonaerense de subterráneos sea suficientemente amplio, lo más conveniente para los automovilistas que necesitan moverse por el centro, será dejar su coche en una playa y desenvolverse de sus tareas por medio de las combinaciones de subterráneos. Esto resultará más rápido y económico. Actualmente muchos automovilistas dejan su coche estacionado en la plaza Mayo, Avenidas Alem o Colón o en la plaza Once efectuando sus movimientos por el centro a pie o con los subterráneos u ómnibus. No es otra cosa lo que hacen los automovilistas de las grandes ciudades norte-americanas y europeas.

Más aun. Contemplado desde otro punto de vista, la ubicación de las playas de estacionamiento cerca de las estaciones permite el uso nocturno de esos garages a todas aquellas personas que viviendo afuera de la Capital, necesitan del auto para sus actividades diarias en la ciudad. En estos casos y a la inversa de la mayoría, los dueños de los coches al descender del tren, retiran sus autos de las playas, lo usan en sus tareas diarias y lo vuelven a depositar al volver a sus casas ubicadas en el suburbio o fuera de la ciudad. La tarifa nocturna, siendo más módica que la diurna, incitará a los dueños de los coches a dejarlos en las playas, con un beneficio para éstas y una ventaja apreciable de tiempo y dinero para los automovilistas, pues el precio del estacionamiento será siempre menor que la pérdida de tiempo en el recorrido y el valor de la nafta que consume para salir de la ciudad.

Apartándonos ahora un poco de los límites de este estudio, cabe manifestar que otra de las grandes reservas de que dispone la ciudad para las futuras playas subterráneas de estacionamiento, las constituyen los diques. Según el valioso proyecto del Ing. Juan A. Briano, referente a la transformación del puerto de la Capital, los diques, anulándose como tales, se afectarían a varios simultáneos e importantísimos empleos.

El fondo de los mismos se convertiría en un extenso emparrillado de vías férreas que permitirían el fácil acceso al Puerto Nuevo de los vías de los ferrocarriles Sur,

Oeste, Provincia de Buenos Aires y Cía. General, aparte de las correspondientes maniobras y depósitos de vagones. Al mismo tiempo, aquel proyecto facilitaría extraordinariamente el estudio del trazado de varias líneas de pasajeros y la disposición de una gran estación subterránea de tránsito entre los ferrocarriles del norte, del oeste y del sur de la Capital, en comunicación con las líneas de los tranvías subterráneos.

Estos mismos diques darían lugar al aprovechamiento de su parte superior, para establecer en ellos dos pisos de extensas y cómodas playas subterráneas de estacionamiento de autos, con una capacidad aproximada de 20.000 coches por piso. La ubicación de estas playas junto a la Avenida Colón-Alem, cerca del barrio bancario y anexas a la posible gran estación de pasajeros, las capacitarían para un intensivo uso diurno y nocturno, como se dijo anteriormente.

Con la adopción de este proyecto del Ing. Briano, desaparecería el intenso tráfico que para dirigirse a los diques cruza hoy las avenidas Alem y Colón, desde la Dársena Norte hasta la Dársena Sur. Por tal motivo, estas avenidas se transformarían, por la ausencia de cruces, en calles de tráfico rápido y para el servicio múltiple de los tranvías, ómnibus, autos y camiones, ligando o dirigiéndose a las zonas de Barracas y Retiro. En este caso, el tráfico de los vehículos que se dirijan del centro a la Costanera, y viceversa, deberán hacerse a alto nivel en sus cruces con las avenidas Alem-Colón. La favorable circunstancia de estar estas avenidas a un nivel 3 a 5 mts. más bajas que las calles 25 de Mayo, Reconquista y Balcarce, facilita la prolongación a nivel de una faja central de las avenidas Córdoba, Corrientes, Belgrano, Independencia, San Juan y Brasil, pasando con puentes sobre las avenidas Alem-Colón, hasta los jardines que reemplazarán la actual zona de los diques. Esto daría lugar a hermosas soluciones, sin que ellas signifiquen gastos insalvables para el Gobierno y la Comuna.

AVENIDA TRANSVERSAL — CENTROS — MONUMENTALES

La avenida transversal, de 33 mts. de ancho, según lo fija la ley, se ha dividido en el proyecto que consideramos, en tres calles, como ya se ha dicho: dos a nivel normal y una central a nivel inferior (lámina 4). Cada calle a nivel normal, de un ancho de 7.50 mts. tendrá capacidad para tres autos, una calle para cada sentido. Estarían separadas de la avenida central a bajo nivel, por unas veredas de 1.50 mts. de ancho, con balaustradas, y bordeadas hacia las fachadas por unas veredas de 50 cm. de ancho y recobas de 4.50 mts. Estas recobas, que bordearían toda la avenida transversal desde Alem o Juncal hasta Montes de Oca, permiten conceder a las calzadas casi la totalidad del ancho de la avenida, ventajosa manera de ubicar las dos calles a nivel y la vía inferior. Las construcciones se ubican entonces en la línea que determina la ley, disponiendo las veredas como ya existen en varias partes de la Capital. Esta solución, que no reduce la superficie a venderse, constituiría para los compradores de los lotes una obligación que no contrariaría sus cálculos de renta, no resultando entonces de este hecho, ninguna pérdida para la Municipalidad por depreciación de los mismos. Tales recobas requerirán soluciones de conjunto, conducentes a una arquitectura uniforme de fachadas, lo cual impondrá la necesidad de ceñirlas a una reglamen-

tación apropiada (lámina 11). Lo mismo puede decirse respecto a los espacios abiertos de los centros de estas pequeñas manzanas, los cuales formarían en cada una, un gran patio con terraza-jardín sobre los techos de los negocios y al cual darían las fachadas posteriores de los edificios.

Las rampas de las avenidas Santa Fe, Córdoba, Belgrano y Caseros, como tomarán 10 mts. del centro de las calzadas, será necesario suprimir de esas medias cuadras adyacentes a la transversal, ambas veredas, las cuales serán afectadas a la circulación de vehículos (lámina 12).

dicho sea de paso, en la suposición de que a la Comuna no le convenga la compra de toda la manzana.

La objeción de monotonía que siempre puede hacerse a los trazados uniformes y prolongados de tales avenidas, no es aplicable a este proyecto, pues aparte de los ensanches correspondientes a las avenidas Santa Fe, Córdoba, etc., a las plazoletas de las encrucijadas Corrientes y Constitución y a las plazas Cívica, Moreno e Independencia, esta Transversal se halla interrumpida dos veces: una en el cruce con la calle Alsina (Palacio Gubernativo) y otra

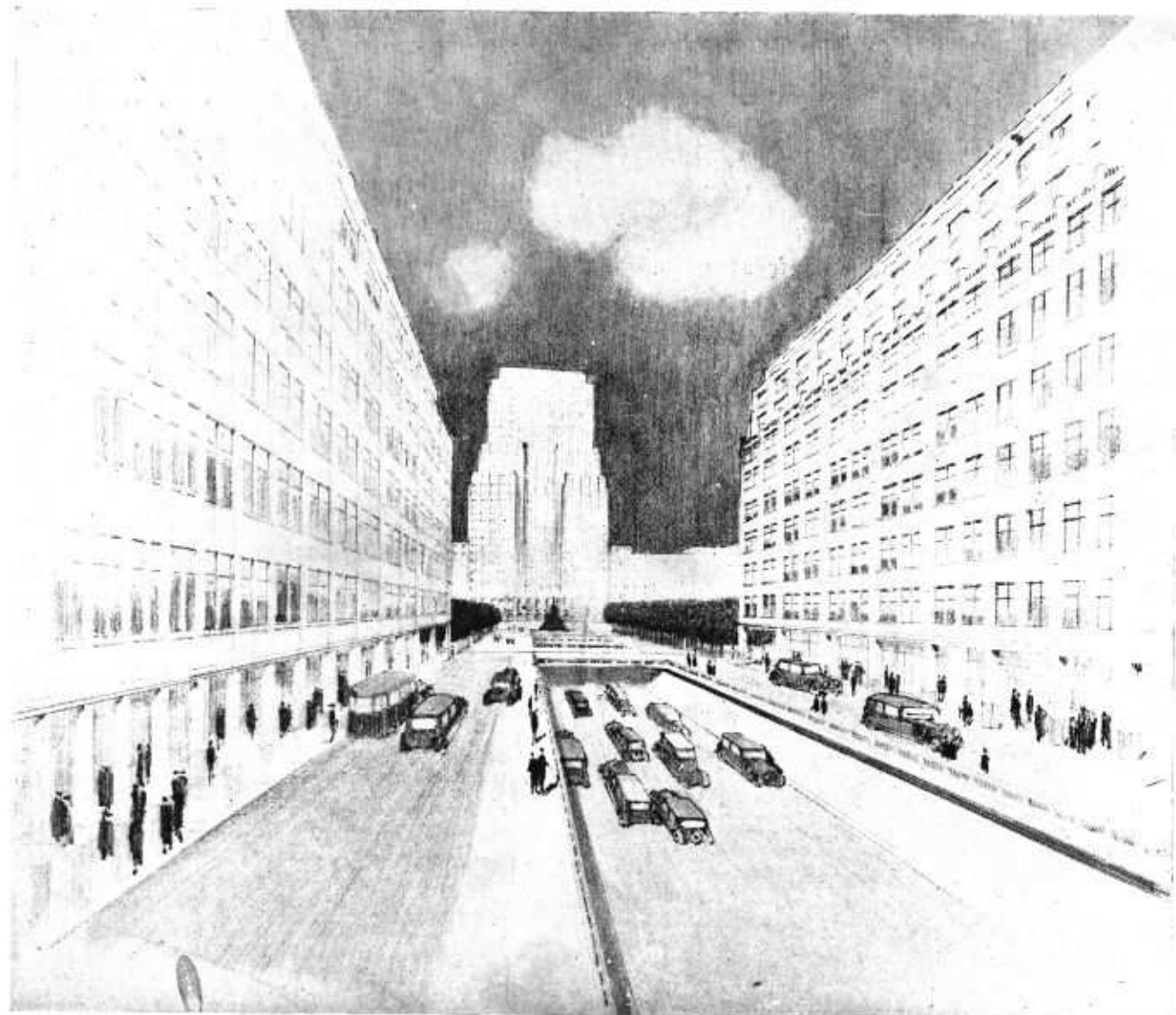


Lámina 11
Perspectiva de la avenida a bajo nivel. Vista de la Avenida Transversal hacia la Plaza Rivadavia y Palacio de Gobierno

Con la variante hay que añadir la calle Juncal a aquellas avenidas (lámina 7). Las veredas serán rehechas, tomando de las construcciones de esas cuadras unas fajas de 4 ó 5 mts. del piso bajo y convirtiéndolas en recobas. Esta sencilla modificación no afectará mayormente la renta de las casas de negocios a las cuales se le correrán hacia el interior las vidrieras en la medida que se haga la recoba. Más complicada será la transformación en las casas de familia, especialmente en las avenidas Córdoba y Santa Fe, algunas de las cuales deberán ser adquiridas, todo esto,

con la avenida Independencia (Palacio de la Intendencia), formándose en estos sitios dos conjuntos monumentales, de los cuales las secciones inmediatas de la avenida Transversal serían las antecámaras o las galerías de acceso. En el plano de la Transversal se aprecia fácilmente la riqueza de aspectos de esa avenida.

Esta Transversal carecería de arbolado, pero las plazoletas y plazas que la interrumpían lo estarían a veces profusamente y en forma tupida, formando salas de verdor o constituyendo hileras múltiples. Los grupos nutridos de

árboles, como se han previsto en las plazas Cívica (lado norte) y Moreno serán lugares tranquilos en un centro que

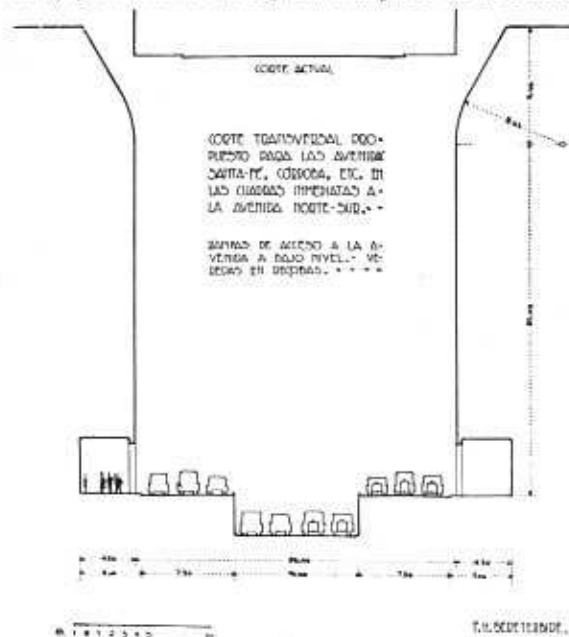


Lámina 12

tanto carece de ellos, significando tal hecho un atractivo más de este trazado.

La creación de estos núcleos monumentales no tiene nada que ver y escapa a lo que la ley de la Transversal determinaba. Sin embargo, aunque la finalidad de este proyecto ha sido especialmente el de resolver el problema del tráfico automovilístico, el estudio de su trazado nos condujo al arreglo de sus alrededores y a la formación de los núcleos mencionados. La necesidad, o mejor dicho, la conveniencia de expropiar totalmente las manzanas afectadas por la avenida y por otra parte la falta de que la Casa de Gobierno, sus ministerios y la Intendencia Municipal se ubiquen definitiva y propiamente, nos llevaron al ensanche de las zonas de expropiación que la ley fija para crearse el Centro Cívico y la Plaza de la Intendencia.

CASA DE GOBIERNO, MINISTERIOS Y PLAZA CÍVICA

La ley que autoriza el trazado de la avenida Norte a Sur, determina que en su cruce con la avenida de Mayo se formará un rond-point no menor de 120 mts. de diámetro, es decir, que será necesario dejar libre casi toda la manzana.

Por otra parte, siendo evidente que la Presidencia y los Ministerios necesitan edificios adecuados y que más tarde o más temprano deberán establecerse en forma perfecta y definitiva, lo más razonable sería que se aprovechase esta circunstancia para disponer en la Capital, un centro monumental del cual el país pueda enorgullecerse. Este Centro Cívico puede y debe ser de amplia magnitud y lo que se propone en este proyecto no es sólo lo que se debe sino también lo que se puede hacer.

La mayor parte de los edificios públicos de esta Capital se han ubicado sin criterio artístico. Con excepción de la Casa de Gobierno, el Palacio del Congreso y los edificios de la Aduana, Correo y otros pocos, la enorme mayoría se han establecido separadamente, en lugares no siempre adecuados, en terrenos inconvenientes por su disposición y dimensiones y sobre todo sin criterio estético. Ha habido,

por otra parte, una lamentable dispersión de esfuerzos y gastos con la separación de las dependencias. Muchas reparticiones que por su índole y subordinación podrían estar reunidas en un edificio apropiado, han hecho o procurado hacer sus construcciones propias, ocasionando esta objetable tendencia un impedimento para la realización de obras públicas importantes.

Buenos Aires carece de una gran plaza libre de veredas y jardines, donde pueda reunirse sin tropiezos para la circulación ni deterioros de plantaciones, una inmensa multitud. La encrucijada de las dos más importantes avenidas de esta ciudad y las circunstancias mencionadas, pueden dar motivo a la formación de esa Gran Plaza, en parte libre y en parte arbolada, que se extendería en las tres manzanas comprendidas entre las calles Lima-Cerrito e Irigoyen-Pellegrini, desde la calle Mitre hasta la calle Alsina. Esta plaza Cívica estaría cerrada al sur por el Palacio Gubernativo, que la separaría de la Plaza Moreno, ensanchada hasta ocupar toda la manzana. Las cinco manzanas de cada lado, inmediatas a las expropiadas para la Transversal, serían adquiridas para construir los palacios de los ministerios y cuatro más pequeños junto a la avenida de Mayo.

La Plaza Cívica, frente a la Casa de Gobierno, sería completamente libre, constituyendo una plaza cerrada por sus tres costados: sur, este y oeste. Los edificios de los seis ministerios inmediatos y la Casa Central de Gobierno estarían unidos por la edificación, formando continuidad de fachadas y las calles Lima, Irigoyen y Alsina, y más atrás la calle Moreno, pasarán por debajo de amplios pórticos cubiertos por los varios pisos de los edificios (figura 13).

Esta plaza cerrada se repite alrededor de la Plaza Moreno, formándose aquí otra unidad arquitectónica, pero de diferente aspecto, tanto por la diversa fachada (al sur) del Palacio Gubernativo y de los ministerios con frente a esta plaza, cuanto por la presencia de las recobas y arbolado de esta parte.

La circunstancia de destinar a cada ministerio una manzana, a la vez que permite agruparlos en un conjunto armónico, como satélites del edificio presidencial, concede la posibilidad de dar cabida en cada uno a todas las reparticiones actualmente dispersas y dependientes más o menos directamente de cada ministerio. La importante economía que ello significará al erario es fácil calcularla.

Los cuerpos de edificios que cruzan las calles formando puentes, además de constituir con las plazas cerradas un nuevo e interesante aspecto del Buenos Aires monumental, permite una estrecha intercomunicación de los ministerios entre sí y con la Casa de Gobierno.

Este conjunto de grandes edificios de arquitectura severa y uniforme, será la primera aplicación en esta ciudad de uno de los principios del urbanismo estético que han regido las grandes composiciones que hacen la monumentalidad de algunos centros de Europa.

Y, por otra parte, la adjudicación a este Centro Cívico de 15 manzanas, de las cuales 4 se afectarán a plazas, traerá consigo una apreciable descongestión en esta densa zona pues el movimiento del público y por consiguiente del tráfico general en las dependencias oficiales es muy inferior al de los edificios de escritorios.

EDIFICIO Y PLAZA DE LA INTENDENCIA MUNICIPAL

La Comisión de Estética Edilicia, nombrada durante la intendencia del señor Noel, estudió la discutida ubicación

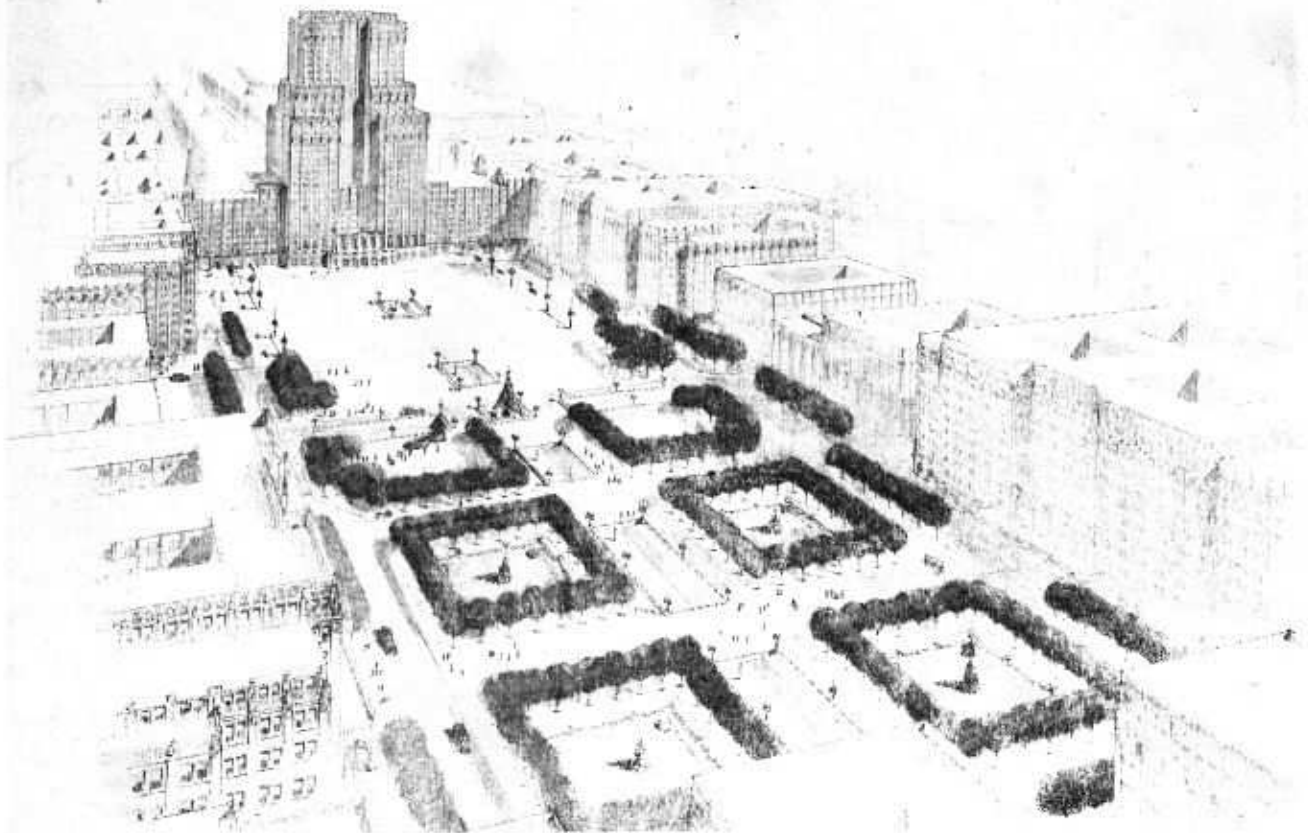


Lámina 13
Perspectiva del Centro Cívico a vuelo de pájaro

del palacio de la Intendencia, determinando varias soluciones frente a la plaza Independencia.

Evidentemente la confluencia en esta plaza, de grandes arterias (Diagonal Sur, Avenidas Independencia y Transversal y varias calles) y la necesidad de crear un gran centro en esa importante zona sur de la ciudad, han conducido a los miembros de aquella comisión a dar preferencia a este cruce.

Habiendo encontrado inmejorable esta elección, la hemos adoptado en este estudio, ubicando el palacio en el eje de la Transversal y en la pequeña manzana entre la avenida Independencia y la calle Estados Unidos. Esta colocación y la formación de la plaza necesaria para el tráfico, conducen a destinar para ella la manzana comprendida entre las calles Chile e Independencia y a ampliar la expropiación autorizada por la ley, prolongando la línea actual de edificación sobre la plazoleta este hasta Chile y tomando igual faja en las manzanas opuestas del lado de la calle Lima. Una reglamentación de fachadas, con recobas, ochavas, etc., completará este conjunto (figuras 5 y 14).

Desde luego, a primera vista el costo de todas estas obras parecerá imposible de afrontar, pero un estudio detenido, la adopción de una base expropiativa e impositiva racional (la imposición del suelo libre de mejoras y la absorción del mayor valor, etc.) llevará a hacer estas obras tan factibles como las hechas en el extranjero y como deben y pueden serlo las de amplio carácter colectivo. Estos grandes trabajos, al valorizar el suelo, crean riqueza y esa valorización es la que debe volver a la comunidad con el impuesto a la tierra, excluidas las mejoras y la res-

titución al erario público del mayor valor, resultante del trabajo colectivo. Todo ello es una cuestión de organización nada complicada ciertamente, si se apartan los actuales prejuicios y viciadas normas de procedimiento. Estos defectos de la administración pública deberán ser contemplados francamente, cuanto antes mejor, ya que más tarde o más temprano deberán necesariamente rectificarse. Sin una revisión de las disposiciones legales, impositivas y expropiativas que en este momento rigen en Buenos Aires no se podrá en el futuro afrontar ninguna obra de transformación, sin resultar grandemente onerosa para la Comuna e igualmente beneficiosa para unos pocos particulares. De cualquier modo, creemos innecesario decirlo, este proyecto, como todos los de igual o mayor importancia, deben ser ejecutados por partes para que puedan asimilarse a la Comuna y afrontarlo la Administración.

En este proyecto, la Diagonal Sur, desde Belgrano hasta Chile, se desvía ligeramente de su dirección inicial para incidir en el ángulo noroeste de la Plaza de la Intendencia (Independencia); solución resultante de los estudios de la Comisión de Estética y la más adecuada para la intensa circulación de esta arteria. Las encrucijadas de esta Diagonal con la avenida Belgrano y las calles Venezuela, Méjico y Chile deberán ser resueltas con sistemas giratorios que simplificarán grandemente la dirección del tráfico.

Este mismo criterio de arreglar los trazados de las calles y las líneas de los edificios de acuerdo con las exigencias del tráfico, ha conducido a evitar los cruces en todas las esquinas y bocacalles de la plaza de la Intendencia. Un único sentido en la circulación ha suprimido todo

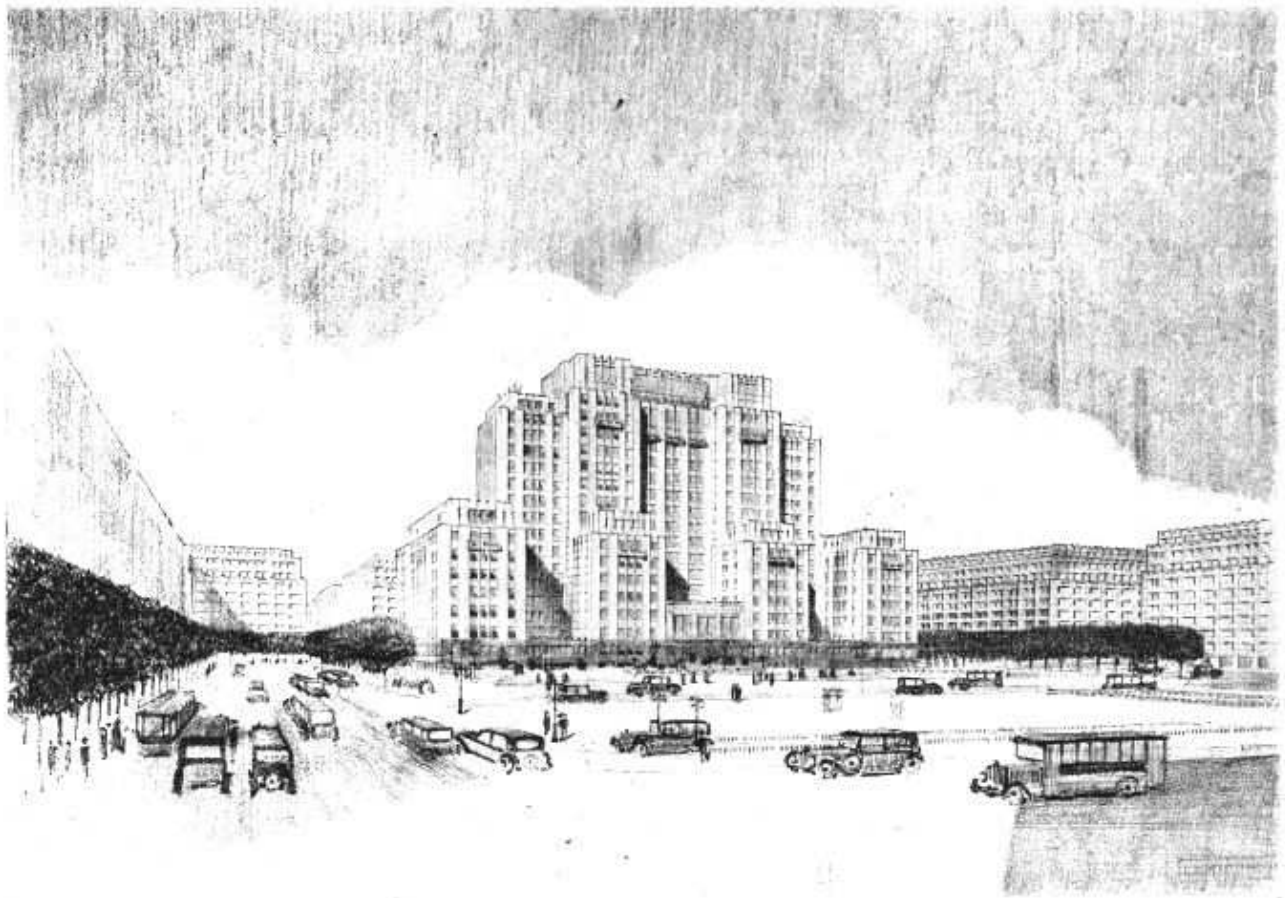


Lámina 14
 Perspectiva de la Plaza y Palacio Municipal. Vista desde la Diagonal Sur

punto de conflicto y el corto aumento de recorrido en ciertos sentidos es ganado con creces por la rapidez del tráfico, resultante de la supresión de las paradas de esquinas.

Esta consideración, aplicada hasta donde era posible (plazoletas Juncal, Corrientes, Constitución, etc.), ha guiado todas las soluciones de las encrucijadas importantes de la Transversal y de las grandes vías inmediatas. Para la Diagonal Norte se han propuesto unos arreglos de cruces donde todavía es posible hacerlo: en las esquinas Suipacha y Libertad.

Con la aplicación de los inteligentes estudios del ya mencionado señor del Mazo, referente a la imposición de una sola mano de tráfico en cada calle o avenida y la diferenciación de las mismas para las distintas calidades y velocidades de los vehículos, la solución de las encrucijadas se facilitaría grandemente, y con ello la comodidad de la circulación.

En los estudios de las diagonales centrales (año 1905), parece haberse dado más importancia a las razones estéticas que a las exigencias del tráfico. En sus trazados, todo denota que el criterio fundamental de adaptación a su objeto, cual es el de la circulación, se ha grandemente descuidado, porque es contrario a toda lógica efectuar trazados de nuevas calles sin solucionar las encrucijadas. En estas diagonales se producen, como es sabido, en muchos puntos, tales conflictos de circulación que a veces se requieren tres agentes para ordenarla (esquina Diagonal y Suipacha, por ejemplo). Y ello es de lamentarse doblemente porque en el momento de proyectarlas, el arquitecto Jaeschké llamó públicamente la atención sobre los con-

flictos de los cruces y propuso las necesarias soluciones. La Comisión de Estética Edilicia también anotó a tiempo esos graves defectos y determinó las correcciones más convenientes. De cualquier modo y por poderosas que fueran las razones que movieron a los ediles dirigentes a no tenerlas en cuenta, ellas no justifican que se haya hecho una obra equivocada, salvo que estas costosas experiencias sirvan hoy como ejemplos para no repetir las.

La ley del trazado de la Transversal determina que el ancho de las calles Lima-Cerrito e Irigoyen Pellegrini se llevará hasta 17 mts. a expensas de las manzanas a expropiarse para el trazado. Esta disposición es plausible, no así otra que ordena que el ancho de todas las medias cuerdas adyacentes a la avenida sean también llevadas hasta 17 mts. Esta última determinación no se ha mantenido en el proyecto que presentamos, por carecer de objeto, ya que no satisface ninguna necesidad del tráfico, y resulta, por otra parte, muy costosa, por la pérdida de superficie a lotearse.

El libro de la Comisión de Estética Edilicia sugiere el trazado de la Avenida Transversal solamente entre las avenidas Córdoba o Corrientes (se dan varias soluciones) y la avenida Independencia. Al norte y al sur de esta reducida Transversal, propone el ensanche de las calles Pellegrini y Cerrito, así como el de la calle Irigoyen hasta 30 m. Esta modificación substancial de la ley no es conveniente, ni por la solución y rapidez del tráfico, ni por razones de economía, como se demuestra fácilmente en la lámina 15.

Por otra parte, la ley de la Transversal exige que las

manzanas afectadas por ella y situadas frente a la plaza Constitución (entre las calles Constitución y Brasil) sean convertidas en jardines, como una ampliación de la plaza actual. Este cumplimiento que significaría para la Comuna una real pérdida sin ningún beneficio apreciable, no se ha considerado en nuestro estudio por entender que los

vehículos que usarán la reciente prolongación de Carabelas lo harían sólo para alejarse del centro de la ciudad y en este caso su reducido tráfico se hubiera plegado al de Sarmiento y doblado por la diagonal hacia el oeste, recorriendo, sin ningún obstáculo, un centenar más de metros. Esto de-

Lámina 15

Estudio comparativo de las expropiaciones de dos manzanas en un caso de ensanche y otro de apertura de avenida

Supuestas de 44 lotes cada una y sin tener en cuenta los edificios
Superficie media de cada manzana, 14.200 m² — 470 m. de fachadas

Ensanche de una calle lateral hasta 30 m.

Superficie a expropiarse:

5145 m² a 300 \$ el m² = 1.543.500 \$

Superficie a venderse:

2.765 m² a 500 \$ el m² = 1.382.500 \$

Apertura de una avenida transversal de 33 m.

Superficie a expropiarse:

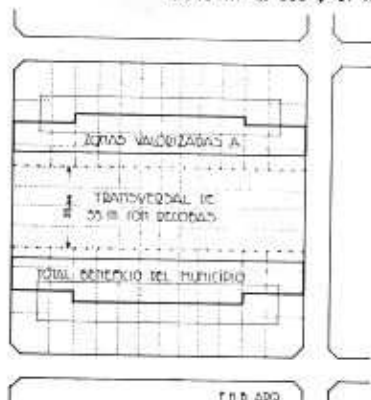
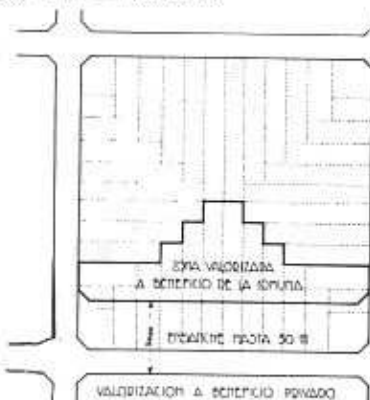
8.840 m² a 300 \$ el m² = 2.210.000 \$

Superficie a venderse:

4.910 m² a 600 \$ el m² = 2.946.000 \$

Se expropián total-
mente 16 lotes para
vender 12 lotes

Se adquieren 190 m.
de fachadas para
vender 150 m.



Se expropián total-
mente 16 lotes y los
fondos de otros 16
lotes para vender 24
lotes

Se adquieren 140 m.
de fachadas para
vender 312 m.

Esta forma de ensanche exige la expropiación total de los inmuebles y la total demolición para la venta porque la calle toma la parte más valiosa de las construcciones. Esta solución deja en el mismo estado, higiénicamente defectuoso las 3/5 partes de la manzana. Gran parte de la valorización derivada del ensanche queda a beneficio de los propietarios de la acera no tocada, la cual quedará invariable frente a una línea de edificación renovada

En este modo se puede expropiar la parte de los lotes que se necesita, comprando y demoliendo la parte peor de la mayoría de los inmuebles, como son los fondos. La salubridad de estas manzanas puede mejorarse grandemente pues cabe reglamentar los patios permitiéndose cubrir solamente en los pisos altos los 2/3 de los lotes. La comuna se beneficia con el total de la valorización resultante de la apertura reconstruyéndose ambos frentes

En ambos casos de expropiación no se han considerado las construcciones existentes, pues constituyen un dato muy variable para poder tenerse en cuenta. No obstante, cabe anotar que en el segundo caso (apertura de la transversal) la longitud de fachadas expropiadas es menor que en el primero, siendo la superficie del fondo mucho mayor, condiciones ambas que concurren « grosso modo » a que el monto por la adquisición de los edificios sea menor en el segundo caso que en el primero. Por otra parte, la valorización del resto de los lotes en poder de los particulares, debido a la acción de la comuna, debe razonablemente volver a ésta, teniendo que tenerse en cuenta esta consideración en el aprecio del valor de los terrenos expropiados y de las intermedizaciones

jardines previstos por la ley quedarían muy divididos por diversas calles y avenidas de intenso tráfico, aparte de que se ha dispuesto una plazoleta arbolada en el ángulo de la calle Constitución con la Plaza y sobre todo ensanchado o abierto, como se ha visto, las plazas Independencia, Moreno, Centro Cívico, etc. No obstante, como es de suponerse, que el mayor valor de los terrenos situados en la acera de la calle Irigoyen que quedarán frente a la plaza ensanchada, pasará a poder de la Comuna, esta razonable e impostergable imposición, sin la cual no se podrá ni deberá encarar ninguna obra colectiva en el futuro, tal vez capacite a la Capital para permitirle con menor pérdida, la ampliación mencionada de la plaza Constitución; esto, naturalmente, siendo objeto de un minucioso estudio posterior.

Para terminar con esta exposición creemos oportuno poner de manifiesto que se ha cometido un error al prolongar el pasaje Carabelas hasta la Diagonal Norte. Esta prolongación, como se aprecia en el plano de la Transversal, no era necesaria porque el tráfico del referido pasaje no lo exigía ni era tampoco conveniente, porque creaba en su cruce con la calle Sarmiento, de intensa circula-

nota, una vez más, el criterio equivocado con que en las reparticiones pertinentes de la Intendencia, se estudian estos problemas. Antes que prolongar este pasaje era preferible ensanchar la calle Sarmiento en su desembocadura sobre la Diagonal. La manzana comprendida entre esta última y las calles Sarmiento y Carabelas, no debería haberse creado, siendo preferible habérsela afectado totalmente a plazoleta, disponiendo sobre ella solamente los dos lotes esquineros con frente a la misma y a la Diagonal y Sarmiento respectivamente. Las fachadas de estos lotes sobre esta arbolada plazoleta (con árboles de fuste y en alineaciones apretadas), hubieran constituido un imprevisto y hermoso rincón en el centro de esta Capital, que tan necesitada está de estos motivos. Con este medio la manzana donde se halla situado el mercado del Plata, ganaría en importancia y los terrenos situados sobre Sarmiento, con frente a esta plazoleta y a la Diagonal aumentarían de valor, aumento que (nunca se repetirá bastante) debe volver a la Comuna con la restitución de su mayor valor, como se hace en muchas progresistas ciudades de Europa y Estados Unidos y las capacita para efectuar sus obras de utilidad y embellecimiento públicos.

habas

Transcripciones

Para la "Revista de Arquitectura", por el arquitecto

J. V. RIVAROLA

En mi trabajo sobre Reglamentación Profesional, presentado al IV Congreso Pan-Americano de Arquitectos, celebrado en Río de Janeiro en julio de 1930, y que fué publicado en la Revista de Arquitectura en febrero de 1931, decía: « La reglamentación debe ser tal que defina al arquitecto como la persona que llenando tales y cuales requisitos, es el único encargado en la sociedad de tales y cuales funciones, con tales y cuales derechos y en cuya virtud PESAN SOBRE ÉL éstas y aquellas OBLIGACIONES y RESPONSABILIDADES bajo pena de estas y aquellas sanciones ». Y más adelante agregaba: « es necesaria una campaña paciente e intensa de EDUCACION DEL PUEBLO... Hay que llegar a él, hay que hacerle ver qué es un arquitecto y para qué sirve; HAY QUE BORRARLE LA IMPRESION DE QUE ES UN ELEMENTO DE LUJO; hay que hacerle comprender que PRECISAMENTE DONDE EL LUJO Y LA ELASTICIDAD DEL GASTO NO PUEDEN LLEGAR es donde su presencia es más necesaria y eficaz ».

En el exordio preparado para la reglamentación del servicio gratuito de proyectos y dirección de obras, (Acción Cultural de la S. C. de A.), escribí: « La S. C. de A... compenetrada del valor que para el interés y la cultura general tiene... la mejor inversión de los dineros en la construcción de edificios... y en el deseo de que esa ventaja pueda llegar hasta aquellas personas que... carezcan del margen suficiente para poder utilizar los servicios profesionales de los Arquitectos, crea... el servicio gratuito... etc.

En la memoria que como presidente de la S. C. de A. presenté a la Asamblea Ordinaria de marzo de 1932 he dicho: « En diversas ocasiones hemos sostenido que el desconocimiento, por el público, de la profesión del arquitecto, ES IMPUTABLE A LOS PROPIOS ARQUITECTOS, QUE SE HAN ENCASTILLADO EN EL EJERCICIO PERSONAL DE SU PROFESION sin hacer notar su eficiencia como factor social ni haber tratado de intensificarla. En esta forma, todo movimiento en pro de intereses públicos ligados con el ejercicio de la profesión puede presentar un cariz egoísta, por la inversión de los términos del problema ».

Entre las palabras que he pronunciado en la ciudad de Rosario de Santa Fe, en el acto de constitución de la Seccional de la S. C. de A., el 25 de junio ppdo., pueden leerse las siguientes: « el día que el pueblo entienda la función del Arquitecto, el día en que éste la haya definido en forma tal que aquél la comprenda, el día en que el arquitecto SE HAGA SENTIR INTENSAMENTE COMO FACTOR SOCIAL Y HAYA DEJADO DE VEGETAR SOLAMENTE COMO UN PROFESIONAL, ese día el arquitecto, ese profesional cuya historia es tan vieja que se

confunde en sus comienzos con la historia del hombre mismo, ese día tendrá de todos el respeto, el altísimo respeto, que por ignorancia colectiva no se le tiene en toda la magnitud que corresponde. Pero CUIDEMOSNOS BIEN DE CULPAR AL PUEBLO por esa ignorancia: no es él el responsable por no saber sino NOSOTROS POR NO ENSEÑARSELO ».

En el número de julio de la revista norteamericana « Architecture », en las páginas que llevan como epigrafe « The Editor's Diary », se lee: « En la discusión sostenida la otra noche en la reunión del New York Chapter, cuando se examinaban las normas a que debe ajustarse el arquitecto y las funciones que le corresponden, Arthur Holden insistió en que cuando el arquitecto se con-venza que él debe ser algo más que un habilidoso del lápiz y la regla T, se habrá ganado mucho para la profesión y para el país. El arquitecto es fundamentalmente un consejero profesional. Probablemente irá en aumento el caso en que tales consejos deban ser dados sobre muchas facetas del problema de asegurar al lego una estructura económica, estable y hermosa, adecuada a sus necesidades; la regla T y el lápiz habrán de quedar frecuentemente sin ser usados ni necesitados ».

Más adelante se encuentra en dichas páginas esta otra nota: « Habiendo leído en los diarios que CALVIN COOLIDGE estaba por hacer un agregado de seis piezas a su vieja casa en Plymouth, Vt., le escribí pidiéndole el nombre de su arquitecto, a fin de poder publicar una fotografía o algo así, como tema de noticias. Mr. Coolidge me escribe: « El agregado a mi casa es tan modesto que no ha requerido el trabajo de un arquitecto más allá de confeccionarme algunas plantas ». Precisamente, me parece, se presenta aquí una de las necesidades fundamentales de la profesión de arquitecto: CONSEGUIR QUE LA GENTE SE CONVENZA de que así como recurrimos al cirujano tanto para un dedo infectado como para hacernos amputar una pierna, así también, debiéramos considerar al arquitecto como NUESTRÓ CONSEJERO PROFESIONAL en asuntos de construcción, ya sea para agregar un « porch », como para construir totalmente una nueva estructura. Una vez que el arquitecto ha entregado las llaves del edificio al propietario, rara vez vuelve al escenario. El público — Y POSIBLEMENTE EN GRAN CANTIDAD DE CASOS EL ARQUITECTO MISMO — cree que los asuntos menores de alteraciones, cambios de decoración, reparaciones y cosas análogas, están fuera de la « provincia » del arquitecto. No es tal el caso en Inglaterra. No debiera ser el caso aquí. El arquitecto mismo podría indudablemente hacer mucho por establecer un equilibrio apropiado — informando a todos sus clientes que su interés en el edificio continúa después de su terminación, y que su consejo y servicios en cuestiones menores serán siempre prestados a un precio correspondientemente menor ».

« En todas partes se cuecen habas », y allá como aquí salta a la vista que los arquitectos tenemos en gran parte, si no toda, la culpa.

Hay que luchar contra las « habas », pero todos como uno solo y sacrificando egoísmos y cómodas pasividades.

Sobre la construcción de un gran "Stadium" Municipal

Estudio de la Sociedad Central de Arquitectos

La comisión de Urbanismo de la Sociedad Central de Arquitectos, ha estudiado con la merecida atención el problema edilicio planteado por la ley que autoriza a la Municipalidad de Buenos Aires, a construir un gran «Stadium» que concentre la actividad deportiva de la Capital.

Las conclusiones de ese estudio han sido transmitidas a la Intendencia Municipal, por medio de la nota siguiente, que significa un valioso aporte a la consideración técnica y urbana del proyecto.

Buenos Aires, agosto 5 de 1932.

Señor Intendente Municipal de la Capital,

Dr. Rómulo S. Naón.

La ley sancionada, que autoriza a la Municipalidad a construir un gran Stadium con capacidad para 150.000 personas plantea un interesante problema edilicio, de suma importancia para la actividad deportiva de la Capital, pero de mucha más trascendencia si se la contempla desde el punto de vista urbanístico.

La Sociedad Central de Arquitectos se hace un deber en llevar al Señor Intendente, las consideraciones y conclusiones a que ha llegado en su estudio sobre este punto su Comisión de Urbanismo, pues entiende que toda colaboración en ese sentido es obra de interés general a que está obligada como representante del importante núcleo de profesionales Arquitectos, a la par que le tocará propender al mejor éxito de la iniciativa en sí misma, indicando la necesidad de organizar un Concurso de proyectos para esa importante obra.

Es indudable que el Concurso para obras públicas de tal magnitud es un resorte universalmente adoptado y el más justo medio de llevarlas a la práctica. Se obtiene con ello una equitativa emulación al trabajo profesional y la seguridad de que la obra será un buen exponente de su capacidad.

La realización de un concurso de proyectos implicará un valioso aporte de ideas en beneficio de la mejor realización de la obra, sobre todo si su programa se extiende a la urbanización de la zona circundante, disponiendo se incluyan en el proyecto el estudio de los accesos, de las corrientes de tráfico, de los lugares de estacionamientos, etcétera y todos los elementos que siendo complementarios de la buena ubicación y emplazamiento del Stadium mismo, requieren una seria meditación para obtener el mejor rendimiento del conjunto.

Un concurso realizado sobre esas bases dará óptimos resultados y será a la vez un estímulo para los profesionales que se dedican al estudio de los problemas urbanos, pues se les brindará la oportunidad, por primera vez en el país, de ejercitarse en la resolución de un problema realmente interesante, de índole eminentemente práctica y de realización inmediata.

Pasaremos ahora al aspecto urbanístico del problema:

CAPACIDAD Y SUPERFICIE: Ante todo debe considerarse la magnitud y, por lo tanto, el terreno necesario para emplazar el futuro Stadium con capacidad para

150.000 espectadores, destinados no sólo a «foot-ball» sino a todos los juegos atléticos y deportivos.

El más moderno Stadium construido, es el que se ha inaugurado en estos días en Los Angeles, E. U. A., donde se realizan los juegos Olímpicos. Está calculado para una capacidad de 105.000 espectadores y tiene las siguientes dimensiones: El campo de juego 104×206 metros y las medidas extremas comprendidas las tribunas 240 metros de ancho por 320 de largo, aproximadamente. Ello implica para el edificio exclusivamente la ocupación de un terreno de 7,68 hectáreas.

El Stadium para 150.000 espectadores debería aumentar sus dimensiones hasta 270 metros de ancho por 380 metros de largo, aproximadamente, ocupando una superficie de 10,26 hectáreas.

Las tribunas tendrían más o menos 100 filas de asientos (79 tiene el de Los Angeles) pudiéndose calcular que un espectador sentado en la última fila en un extremo de las tribunas, estaría aproximadamente a 40 metros de altura con respecto al nivel del campo, 215 metros de distancia del extremo opuesto de la cancha de «foot-ball» ubicada en el centro del campo y a 135 metros del punto más cercano de la misma.

En estas condiciones, es realmente ventajoso darle al Stadium una capacidad de 150.000 espectadores? Este es un aspecto del problema que debe estudiarse con todo detenimiento, teniendo en cuenta las condiciones de visibilidad y las posibilidades de que lleguen o nó a ser llenadas.

Además del terreno ocupado para el emplazamiento del Stadium mismo, debe considerarse el necesario para la circulación y estacionamiento de los vehículos que han de transportar la enorme masa de concurrentes. Ello lleva a aumentar la superficie afectada en esta forma:

1° — La calle de circulación alrededor del Stadium, de 40 metros de ancho, aumentaría las dimensiones necesarias hasta 350 metros por 460 metros aproximadamente o sea 16,10 hectáreas.

2° — El espacio para estacionamiento de autos debe calcularse en razón de 4.000 como número mínimo de ellos a estacionarse. Parte de estos autos podrían hacerlo en calles secundarias de los alrededores del Stadium, pero debería darse comodidad para estacionar por lo menos 2.000 autos, lo cual requiere un espacio libre de 4 hectáreas. A él debe sumarse el necesario para estacionar tranvías, ómnibus y autos de alquiler en forma que no perjudique la evacuación fácil del público o interrumpa las corrientes del tráfico ocupando las calles de acceso.

Se llega así a la conclusión de que el terreno necesario para el emplazamiento del Stadium debe tener de 20 a 25 hectáreas y que su dimensión menor no debe ser inferior a 350 metros (dimensión del edificio más su calle de circulación).

UBICACION: La opinión general de los urbanistas respecto a la ubicación de los campos de deportes coincide en considerar como más indicada la suburbana. Apoyan esta opinión en razones de economía y de mayor aprovechamiento del aire libre. Pero en el caso particular del Stadium proyectado, y a causa del número de especta-



Vista del Stadium de los Angeles el día de la inauguración de los juegos Olímpicos, Año 1932.

res que asistirán se ve que el aspecto que influye fundamentalmente en la determinación de su ubicación es el del tráfico y de los medios de transporte colectivo. Aceptada esta influencia preponderante de los transportes, fácilmente se llega a la conclusión de que la ubicación suburbana debe ser desechada.

El traslado de los espectadores hacia el Stadium no presenta mayores dificultades porque se distribuye en varias horas, pero su salida en masa, a la terminación de un espectáculo obliga a estudiar su transporte y distribución en una forma intensiva por medios colectivos. Ninguna zona suburbana está servida por medios de transporte de la capacidad necesaria para estas circunstancias, ni las condiciones económicas permitirán la construcción y organización de un sistema de transporte costoso que sólo en días festivos tendrá la seguridad de ser empleado.

En efecto, la consideración del transporte de esa masa de 150.000 espectadores desde una estación suburbana, en ferrocarriles eléctricos, lleva a descartar de inmediato aquella ubicación para el Stadium, si se tiene presente que el ferrocarril eléctrico no es capaz de transportar más de 32.000 personas por hora. Débese agregar a esta dificultad el agravante de que el servicio de las líneas existentes, se halla ya saturado con el transporte de los pasajeros que en los días festivos y a la misma hora en que terminan los espectáculos en los campos de deportes, vuelven de los pueblos suburbanos.

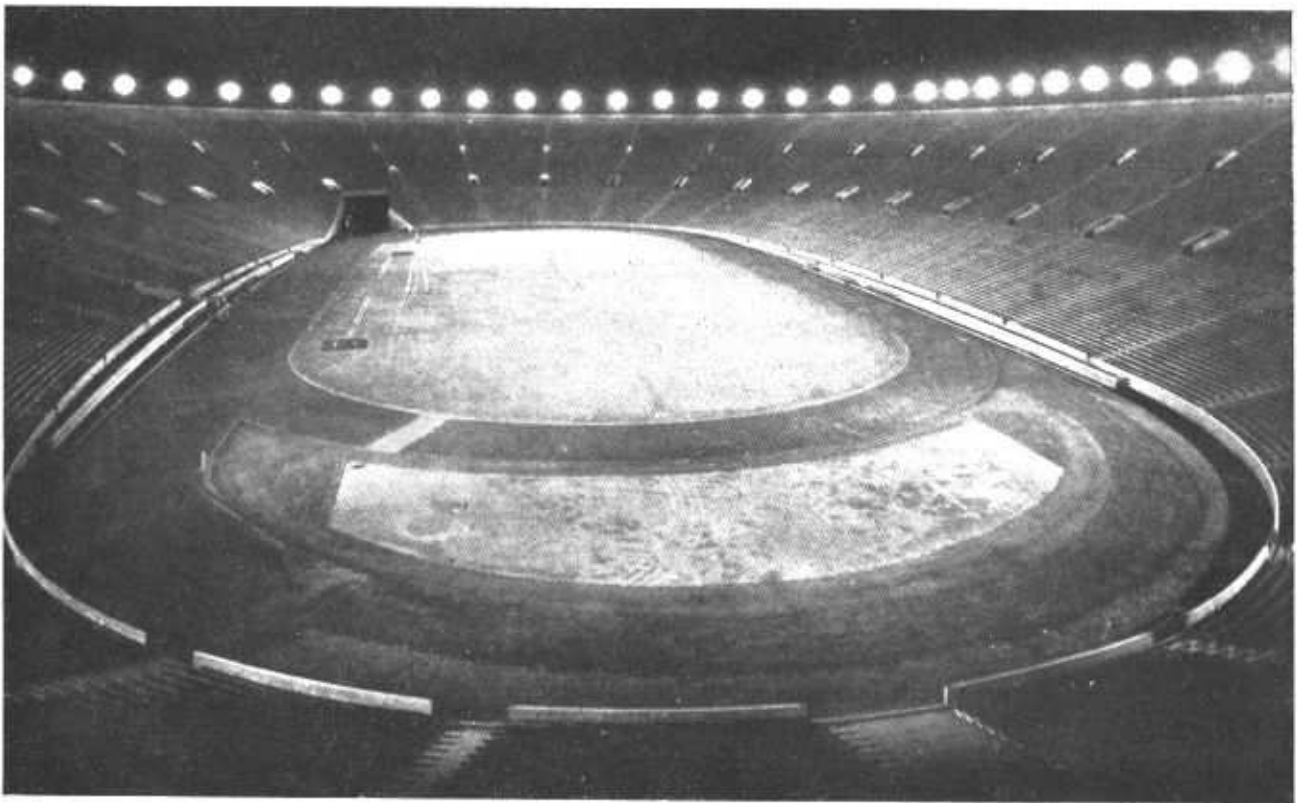
Se llega así a la conclusión de que es más indicada la ubicación dentro de la ciudad como más favorable para el Stadium a causa de los medios de transporte existentes o de que se pueda disponer y que sean económicamente explotables. Estos medios no pueden ser sólo los tranvías y ómnibus actuales, porque el material rodante existente, 2.500 tranvías y 1.800 ómnibus, no es suficiente para alejar del Stadium a los espectadores en un tiempo razonable y mínimo de una hora, salvo el caso en que se dejara al resto de la ciudad desprovisto de medios colectivos de transporte. Las líneas subterráneas existentes o próximas a construirse son los factores decisivos en la determinación de la ubicación del Stadium, pues su capacidad de traslado, que puede llegar hasta 60 y 70.000 personas por hora, desahoga ampliamente el servicio de los otros transportes colectivos.

Con este criterio se han examinado las distintas ubicaciones propuestas, comenzando por la indicada por la misma ley, de los terrenos de las O. Sanitarias de a Nación en la Recoleta. Esta ubicación presenta el defecto de carecer de los medios de transportes intensivos y además el no menos grave de ofrecer un acceso unilateral al tráfico superficial, tráfico que complicaría el de las Avenidas Alvear y Centenario, ya insuficientes en los días festivos.

Respecto a la ubicación indicada por los « Amigos de la Ciudad », en los terrenos ocupados actualmente por los talleres del F. C. O. consideramos que satisface la condi-

ción exigida a los medios de transportes. Tal vez el terreno es un poco exiguo en una de sus dimensiones de acuerdo a lo indicado más arriba al hacer referencia al espacio necesario, pero llenaría las condiciones indicadas de superficie para una capacidad del Stadium de 100.000 personas. Disentimos sin embargo en esa ubicación porque consideramos que se llenarían necesidades más sentidas de esa zona, si se le destinara a parque público y terreno de juegos para niños. La ubicación del Stadium en el bajo de Flores que fuera propuesta hace algunos años por la Comisión de Estética Edilicia creada por el Intendente Noel, presenta la misma falta de transportes, aparte de que para la inmediata utilización del Stadium habría que urbanizar toda la zona hoy abandonada, recargando

terráneo, que en último caso y provisoriamente podrían prolongar su recorrido a nivel hasta las parrillas de vías de estacionamiento que se prepararían con ese fin; están cercanos asimismo a la estación Paternal del F. C. Pacifico, que tiene allí la estación de carga que eventualmente podría servir de estación terminal de pasajeros para los trenes que circularían en esas emergencias. Sólo habría que estudiar las playas de estacionamiento para los tranvías y su enlace con las líneas próximas existentes. Se tendría así como principal agente de dispersión de los espectadores al Subterráneo existente, que los distribuiría en las estaciones situadas a lo largo de su recorrido, en el camino hacia las zonas más pobladas de la ciudad y donde, sin lugar a dudas, se puede afirmar habita el 80 %



Vista nocturna del Stadium de los Angeles

el costo total. Presenta este terreno características que encarecen la construcción por las fundaciones necesarias.

Además de estos terrenos hemos examinado las posibilidades que presentarían otros y nos permitimos llamar la atención de las autoridades respecto a los terrenos situados frente al Hospital Alvear y a la quinta de Agronomía en las Avenidas Warnes y Chorroarín. Estos terrenos fueron destinados al Instituto de Ciegos para la erección de un nuevo edificio, proyecto que según creemos ha sido abandonado. Ellos son de propiedad del Estado y presentan buenas posibilidades para el Stadium por sus dimensiones y por las facilidades de transportes y acceso superficial que permiten. En efecto, están situados en un punto al cual concurren radialmente numerosas avenidas, entre las cuales está la Avenida San Martín con puente a alto nivel sobre las vías del F. C. Pacifico; están contiguos a las vías del F. C. C. Buenos Aires (Lacroze), por lo cual sería fácil llevar hasta el Stadium los coches del Sub-

de los aficionados a los partidos de foot-ball, que constituye por ahora, el único sport capaz de movillizar una masa tan considerable de espectadores.

Un punto importante que debe ser resuelto antes de fijar en definitiva la ubicación del Stadium, es el de su desagüe y el de la zona que le rodea.

De los otros terrenos de que se dispone dentro de los límites de la ciudad ninguno presenta las posibilidades del que indicamos.

Señor Intendente: al elevar a Vd. este espontáneo aporte de la opinión de nuestra entidad, confirmo el ofrecimiento de su desinteresada colaboración que en otras oportunidades he reiterado.

Aprovecho la oportunidad para saludar al Señor Intendente con toda consideración.

J. V. OTAOLA
Secretario

J. V. RIVAROLA
Presidente

Arquitectura y alumbrado

Por el Ing. JUAN C. DOMENECH

Necesidad de una perfecta fusión de ambas técnicas

La arquitectura es suma de técnicas

LA arquitectura ha sido en todos los tiempos suma de artes, que es decir suma de técnicas. Sobre la base de las artes de la construcción, con su técnica propia, se han ido agregando en cada época otras artes: las plásticas, las pictóricas, etc., que al sujetarse a los esquemas primitivos de las masas de materiales agrupadas para satisfacer los fines utilitarios de cada edificio, el templo, el foro, la vivienda, los han elevado, prestándoles una categoría estética que la sola distribución y proporciones de los volúmenes no podía darles.

Por esto, nada puede acusar mejor el grado artístico alcanzado por una civilización pretérita que sus monumentos arquitectónicos. En ellos se concentra, se compendia, todo el saber y el arte de cada instante histórico. El arquitecto debió, por eso, ser una persona de conocimientos poco menos que enciclopédicos y con un gran dominio de las artes plásticas y del dibujo. No hay uno solo de los grandes arquitectos griegos que no fuera un eximio escultor, y aun pintor. Es lo que se repite con muchos de los grandes artistas del Renacimiento italiano.

La aparición de nuevas técnicas constructivas, y los progresos científicos de los últimos cien años, al fomentar la especialización, el parcelamiento de las más recientes adquisiciones aprovechables para el arquitecto, hacen materialmente imposible el antiguo enciclopedismo. Junto con el arquitecto, y bajo su inspiración, colaboran otros profesionales, cada uno de los cuales aporta su labor particular a la tarea común. El arquitecto, si bien puede no poseer a fondo algunas de estas técnicas concurrentes, debe, no obstante, poseer la información necesaria acerca de ellas a fin de estar en condiciones de aprovecharlas al máximo para el mejor cumplimiento de sus propósitos. De ahí que, sin ser un ingeniero, debe saber cuánto puede hacerse con las estructuras de vigas de hierro, o con el hormigón armado. Situado en el terreno de las realizaciones, es muy posible, casi seguro, que no se le deban grandes hallazgos ni innovaciones en esas técnicas especiales, pero, en cambio, tiene la misión superior de incorporarlas a sus planes y normas artísticas, facilitando la producción de tipos arquitectónicos originales, en consonancia con la naturaleza de los nuevos materiales y las posibilidades ofrecidas por su actual empleo y disposición.

Los tipos arquitectónicos y los sistemas de construcción

Este proceso de creación de tipos arquitectónicos originales a raíz de nuevas técnicas es forzosamente lento. Se acusa en la historia del arte por los periodos de transición con todos sus tanteos, sus incertidumbres y sus fracasos. El arco, un arco informe sin duda, se encuentra ya en los restos de construcciones micénicas llegadas hasta nuestros días. ¡Cuánto tiempo pasó, sin embargo, hasta que los arquitectos romanos, trabajando a diario con ese

elemento constructivo, se familiarizaron tanto con él hasta ser capaces de dar forma a tipos arquitectónicos hasta entonces desconocidos, el arco de triunfo, los acueductos, y la grandeza desmesurada de sus termas y coliseos! Construcciones cupuliformes conoció el Asia Menor y la misma Roma muchos años antes de que sobre los cuatro inmensos arcos del crucero de Santa Sofía, en Bizancio, se levantara el cuenco enorme de su incomparable cúpula, asombro vivo de todas las edades.

Entre el comienzo o primer indicio de una nueva técnica de construcción y sus modelos más perfectos pasa siempre un tiempo más o menos largo. Es posible que más de uno piense que tal cosa ha podido ocurrir en pasados tiempos, de más lenta asimilación y progreso. No es así, sin embargo. Bien cerca de nuestros días ha sido dado ver cómo, con total desconocimiento de sus peculiares cualidades físicas, se daba al hierro, en columnas y vigas, la misma forma y grosor en un principio, que las que se solían dar a la piedra y a la madera predominantes en esas partes hasta entonces. Hoy existe ya, gracias a los esfuerzos de muchos físicos e investigadores de las propiedades estáticas y elásticas de los hierros de las más distintas clases, y a los trabajos realizados por los ingenieros, toda una nueva arquitectura de las obras en ese material, que no tiene par con las construcciones de otros tiempos. Sin citar la creación, por demás conocida, de Eiffel, podríamos traer a colación, para el caso, algunas de las más grandes obras de ingeniería moderna, los puentes sobre el Hudson o el Rhin, así como las estructuras de los andenes de importantes estaciones ferroviarias, en las que el hierro, hábilmente ensamblado y articulado, salva grandes espacios y se revela como el más digno material de esta era del maquinismo.

Del mismo hormigón armado, tan en uso en los días que corren, podríamos decir otro tanto. Desde la primera patente del jardinero francés Monier, en 1867, y los primeros trabajos teóricos de Koenen en Alemania y de Hennebique en Francia, debieron transcurrir varias décadas de incansables y laboriosas investigaciones en los gabinetes de ensayos de materiales antes que las entidades de especialistas pudieran dictar las normas y ordenanzas que permitieron un empleo científico y seguro del nuevo material. Recién en la segunda década del presente siglo adquirieron carácter de codificación esas instrucciones para profesionales, y es recién entonces cuando éstos comienzan a utilizar el cemento armado para la erección de conjuntos constructivos cuya expresión arquitectónica, adecuada a las características del nuevo sistema, buscan los arquitectos jóvenes con tenaz porfía. En la actualidad, apenas se levanta edificio en el que no intervenga el hormigón armado, y aunque no se puede afirmar que su presente empleo haya desterrado los sistemas anteriores de edificación, es indudable que hasta los arquitectos más consecuentes con la tradición estilística — consecuencia o respeto que en muchos casos suele ser más del cliente que del propio constructor — muestran en la mayor sencillez formal

y en la amplitud de los vanos de sus últimas obras, la influencia de las nuevas escuelas artísticas que apoyan todas sus audacias e impulsos de renovación en esa nueva técnica.

El espíritu de mutua colaboración y de franca cooperación de los hombres de ciencia de hoy, que no descarta el noble y leal afán de sobrepujarse en la gloria de nuevas y firmes adquisiciones, unido a facilidades de comunicación escrita y personal como no tuvo otra época, han contribuido a acelerar este proceso de formación y cumplimiento de las nuevas técnicas en mucho menos tiempo del que se hubiere requerido en pasados siglos. Pero siempre, en todos los casos, según lo demuestra la historia de las artes, las obras que mediante una nueva técnica se pueden producir, sólo llegan al ápice de su perfección expresiva cuando esa misma técnica ha alcanzado su más completo desarrollo. Y si algunas excepciones notables de antaño a esta regla podrían citarse, ellas sólo pueden referirse a ciertas artes particulares, pero nunca a un arte que como el de la arquitectura es, como hemos dicho al empezar, compendio de muchas otras.

El alumbrado como nueva técnica de construcción

Una nueva especialidad, la de la iluminación artificial de interiores y exteriores de los edificios, estrechamente vinculada a la producida por la luz natural, se ha venido a agregar a la arquitectura como un eficaz auxiliar más de ella, a consecuencia de los continuos e incesantes progresos realizados en los últimos años con el alumbrado eléctrico. Es una técnica que, no obstante sus pocos años de existencia, ha tomado tan considerable cuerpo en el presente que es ya innegable, para todos, su grado de madurez. Una madurez que aún no ha alcanzado su punto álgido, pero que, por sus presentes realizaciones y por la influencia que está teniendo en la arquitectura de nuestros días, promete, para un futuro próximo, los más óptimos frutos artísticos.

En un principio, todos los esfuerzos de los cultores de la nueva especialidad se concentraron en la producción de iluminantes más potentes y más eficaces. Los conceptos de rendimiento, de utilidad, primaron sobre todos los otros, y ese punto de mira dió por resultado la aparición sucesiva de lamparillas eléctricas de filamento de carbono tratado primero, de filamento de osmio y de tántalo después, y por último, de tungsteno, metal que sigue empleándose hasta el presente en forma casi exclusiva, y que, estirado y retorcido en forma de helicoidal, asegura a aquéllas un alto grado de luminosidad. Este ciclo de mejoras notables de la lámpara eléctrica incandescente, que se hace más sensible a partir de 1905 con Auer von Welbasch, sin que pueda considerarse terminado, se cierra por ahora, ostensiblemente, con los aportes de Coolidge y Langmuir en los comienzos de la gran guerra. A partir de este punto, las innovaciones que en ella se hacen son más bien de detalle y se refieren, no tanto a la producción de un volumen de flujo de luz determinado, sino más bien a mejoras en la calidad de aquélla, gracias a su color y a la difusión operada por los vidrios de las ampollas, lámparas perladas, lámparas opalinas y demás tipos de grande y pequeño voltaje, adaptadas a las distintas necesidades de la práctica.

Se comienza, desde entonces, a apreciar más y más el

concurso que en el sentido decorativo y estético puede prestar la iluminación artificial, y aunque en el empleo de las nuevas lámparas todavía se persiste en utilizar artefactos y arañas que en gran parte corresponden a iluminantes pretéritos, como el gas y las lámparas de aceite mineral, se hace pronto evidente para todos el anacronismo que la insistencia en tal práctica significa.

La Exposición de Artes Decorativas de París, de 1925, señala la liberación del nuevo alumbrado de afejos procedimientos y la afirmación acabada de las grandes posibilidades estéticas que su atinado empleo puede ofrecer para la mayor belleza del decorado de los interiores. El buen gusto francés se encargó de hacer patente, por otra parte, lo que Teichmüller, en Alemania, venía afirmando y enseñando desde 1920 en la universidad de Karlsruhe, Baden, y desde 1922 en el «Lichttechnisches Institut». Al profesor Teichmüller corresponde el honor de haber organizado por primera vez los estudios para la formación de ingenieros luminotécnicos, y haber lanzado el concepto, hoy tan difundido, de «arquitectura de la luz».

En los programas de tercero y cuarto años de estudios de esos ingenieros de Karlsruhe — los de primero y segundo año eran idénticos a los cursos de ingenieros electrotécnicos — además de la consideración de las técnicas del alumbrado, fuentes luminosas y fotometría, aparecía, entre estudios de matemáticas superiores y de óptica fisiológica, el conocimiento de la arquitectura.

La clara visión del profesor Teichmüller se anticipaba, como se ve, a lo que ocurriría en los años siguientes con la influencia cada vez mayor del alumbrado artificial en la arquitectura moderna. Las características particulares de los nuevos estilos, con sus líneas de máxima simplicidad, al elevar la importancia del color en los conjuntos decorativos, acreció el papel que en los mismos juega el alumbrado artificial. Algunas realizaciones de gran efecto llevadas a cabo con motivo de varias exposiciones internacionales de postguerra, en particular las de Bruselas, Barcelona, y sobre todo la reciente Exposición Colonial de París, han demostrado cuánto provecho puede sacar el arquitecto con el concurso de la novísima técnica de la iluminación eléctrica incorporada a las construcciones, lo que los americanos, con gráfica frase, llaman «lighting built-in».

Cooperación mutua a base del conocimiento de ambas técnicas

Los luminotécnicos, por su parte, al considerar las amplias posibilidades que la nueva arquitectura ofrecía a sus esfuerzos, han procurado seguir el camino señalado desde el principio por Teichmüller, de conocer, aunque sólo sea en forma general, cuáles son los problemas particulares que en la práctica se presentan al arquitecto constructor. Una prueba de esa tendencia a una mayor compenetración de los propósitos que inspiran al arquitecto en el estudio de sus proyectos, nos lo dan los cursos especiales que en los dos últimos años han sido dictados a ingenieros de iluminación sobre «Fundamentos de Arquitectura» patrocinados por la Illuminating Engineers Society, la más importante entidad de su especie de los Estados Unidos.

Esos cursos sumarios tuvieron lugar, simultáneamente, en Chicago y en Nueva York, en las Escuelas de Arquitectura de dichas ciudades, bajo los auspicios de las universidades de Illinois y Columbia respectivamente. Consis-

tieron en dos o tres clases diarias, durante una semana, dictadas por profesores de las citadas universidades sobre temas relacionados con el título del curso: principios de arquitectura, preparación de proyectos, vocabulario y estilística. Después del almuerzo, los estudiantes, acompañados por renombrados profesores, hacían visitas a los museos de arte, así como a los edificios públicos o privados, de algún interés arquitectónico.

En la imposibilidad, por falta de espacio, de reproducir todo el programa de uno de esos cursos, damos aquí, como muestra, las actividades de uno de esos días, el jueves 11 de septiembre de 1930, que bastará, suponemos, para que los lectores se percaten de la seriedad y orientación de dichas lecciones: Jueves, 10 horas: Cómo la composición arquitectónica dirige o controla todo. El esquema principal del arquitecto dirige la pintura, las decoraciones interiores, la iluminación, la escultura, los muebles, y hasta el paisaje. Clase por el Prof. Juan V. von Pelt. A las 11 horas: Arquitectura moderna; sus problemas de estilo; el comienzo del siglo con el « Art Nouveau » y la « batalla de los estilos »; aumento de la libertad y de la inventiva; la importancia de la actual arquitectura del rasca-cielo, y nuevos problemas y materiales. Clase por el Prof. Talbot Hamlin. 12 horas: almuerzo. 13.30 horas: Visita al Metropolitan Art Museum, para repasar las características de construcción de cada estilo histórico. Dirigidos por el Prof. H. Vandervoot Walsh. 19 horas: cena en la « Architectural League »; charla por un prestigioso arquitecto. El día, como se ve, no podía ser mejor aprovechado, de manera que con unos pocos días como éste los luminotécnicos quedaban preparados para ser buenos auxiliares de los arquitectos.

Pero en Estados Unidos esas tentativas de cooperación y mejor entendimiento entre arquitectos y técnicos en iluminación no han quedado sólo concretadas a estos últimos. Al Secretario del Structural Service Department, del American Institute of Architects, Leroy E. Kern, se debe, desde 1929, la iniciativa de la organización del « service » de alumbrado para ayuda de arquitectos y constructores en todo cuanto se refiera a esta rama. Ese nuevo departamento o sección, quedó constituido a raíz de una comunicación redactada en forma de encuesta por el mencionado profesional, y dirigida a los principales arquitectos de la Unión, solicitándoles su opinión acerca de la conveniencia de dar a los ingenieros de las usinas eléctricas de las distintas poblaciones una preparación sobre principios arquitectónicos a fin de que pudieran ser eficaces colaboradores de los arquitectos en el estudio de los proyectos de construcciones en todo cuanto se refiere a las instalaciones de alumbrado interior y exterior de las mismas.

Las respuestas recibidas en esa ocasión, pueden ser resumidas así: un 65 % encontró conveniente el plan propuesto; un 20 % se mostró interesado en dicho plan y, sin hacerlo en forma definida, aceptaron en principio la indicación expresada en el mismo; y un 5 %, si bien se interesó por el asunto, no expresó opinión alguna acerca del contenido de la comunicación.

Será oportuno hacer notar que la mayor parte de los arquitectos que hallaron muy conveniente la iniciativa es-

taban radicados en ciudades y poblaciones de segunda importancia, distribuidas en todo el país, cosa comprensible, ya que a los profesionales de las grandes ciudades americanas, Nueva York, Chicago, Detroit, San Francisco, les es fácil hacerse asesorar oportunamente por ingenieros especializados en el ramo de instalaciones de alumbrado de edificios.

Esa cooperación entre los representantes de ambas técnicas, que ha tenido análogas exteriorizaciones en otros países: Alemania, Francia, Holanda, Inglaterra, etc., se ha convertido en una necesidad de urgencia con la aparición y desarrollo del nuevo arte de la arquitectura con alumbrado incorporado a la misma construcción. Para que esta arquitectura produzca obras realmente artísticas y que no disuenen con las normas estéticas propias del arte arquitectónico, es indispensable esa recíproca comprensión de arquitectos y luminotécnicos asentada en el reconocimiento, por parte de éstos, de que las directivas, en cuanto a distribución, intensidades y coloración de las luces, corresponden por entero a los primeros, ya que ellos son los responsables del valor estético y utilitario del conjunto.

Los errores del efectismo y del predominio de una técnica sobre otra

L. C. Kalff, en un trabajo interesante, « Illumination and Architecture », presentado en el Congreso Internacional de Iluminación celebrado en Londres el año pasado, pone de relieve, con algunos ejemplos bien elegidos, cómo el deseo de impresionar con determinados efectos de luz, lleva a atentar contra los buenos principios de la arquitectura. Así, dice, aprovechando la posibilidad que ofrecen los focos eléctricos, de ser instalados junto al techo, cosa que no pudo hacerse antes con los iluminantes de llama, se han difundido en los últimos tiempos las vigas y columnas luminosas en locales de venta y en salas de diversiones. Estos elementos, que son esencialmente factores de sostén de la construcción, presentan, desde el punto de vista arquitectónico, dos fallas fundamentales. En primer lugar, cuando se les ve de día, el color blanco de los vidrios despulidos u opalinos con que van revestidos no se aviene, por la impresión de debilidad que esos tonos pálidos sugieren, con la idea de fuerza y solidez que todo elemento de sostén debe despertar. En segundo término, el espacio que hay que dejar para la instalación de las lámparas entre los vidrios y las verdaderas estructuras, da un grosor excesivo a esas vigas o columnas, superior al de las meras exigencias estáticas, lo cual conspira contra la belleza del efecto del conjunto.

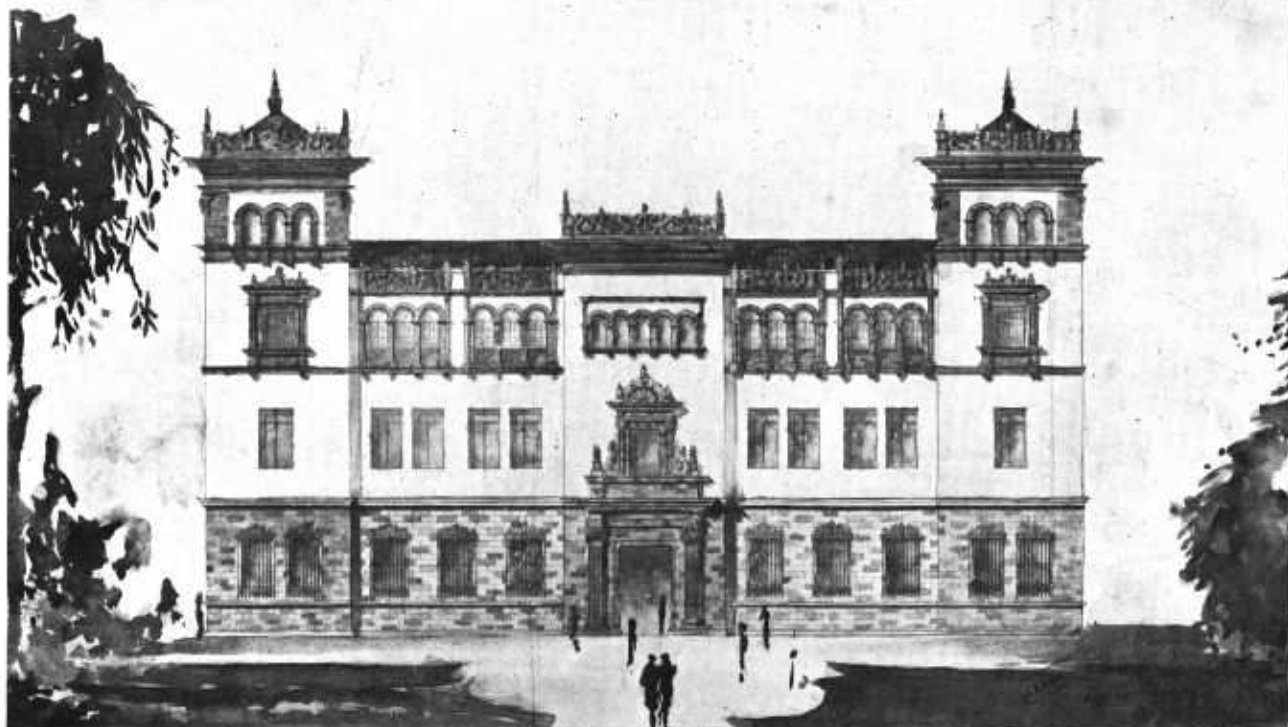
Los casos que acabamos de citar, tomándolos de L. C. Kalff, son análogos a muchos otros que pueden presentarse, y que se presentan a diario, en las instalaciones de alumbrado de los grandes edificios modernos. Ellos justifican, pues, cuanto hemos dicho antes sobre la necesidad de una más estrecha colaboración entre arquitectos y luminotécnicos para que las futuras creaciones arquitectónicas sean digno corolario del grado de adelanto alcanzado en la actualidad por ambas técnicas.

Escuela de Arquitectura

EN el número anterior publicamos una nota que nos envió el Centro de Estudiantes de Arquitectura, en la cual informábamos que los alumnos del último año de la Escuela proyectaban un viaje por diversos países de Europa. Como complemento de esa información, poseemos una serie de datos que nos complacemos en hacer conocer a nuestros socios para que estén al corriente de las gestiones que dichos estudiantes realizan. En primer término podemos adelantar que el Decano de la F. de C. E. F. y N. Ing. Butty ha autorizado el viaje, lo que constituye una seguridad más para el éxito de las gestiones. Por su parte los señores representantes de Alemania, Italia, Inglaterra y España, compenetrados de los beneficios que estos acercamientos juveniles significan, auspician la gira en forma decidida, habiéndose puesto ya en contacto con las autoridades estudiantiles de sus respectivos países a fin de preparar un itinerario que contemple los aspectos más interesantes de las arquitecturas locales. Han prometido además obtener las mayores reducciones de los gastos de traslado y estadia de los estudiantes, pues estos han pedido a los Sres. Embajadores que encaren el proyecto desde un punto de vista estrictamente económico y estudiantil. En cuanto a la faz financiera, las pocas visitas realizadas han tenido un resultado promisor. El comienzo es pues, halagüeño y es de esperar que aumenten rápidamente los fondos de esta simpática iniciativa, sugiriéndonos un sincero y cálido elogio los que han roto el

* * fuego en una forma tan eficaz. * *

VN PATIO INTERIOR



Fronte

Alumno: Luis Nolasco

TRABAJOS DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

Tema: "Un Patio Interior"

Arquitectura: Segundo Curso

Por los Alumnos: Luis Nolasco - A. Vargas - Alfredo Agostini
Donal Forlín O. Farrell

Profesores: René Karman y Raúl J. Alvarez

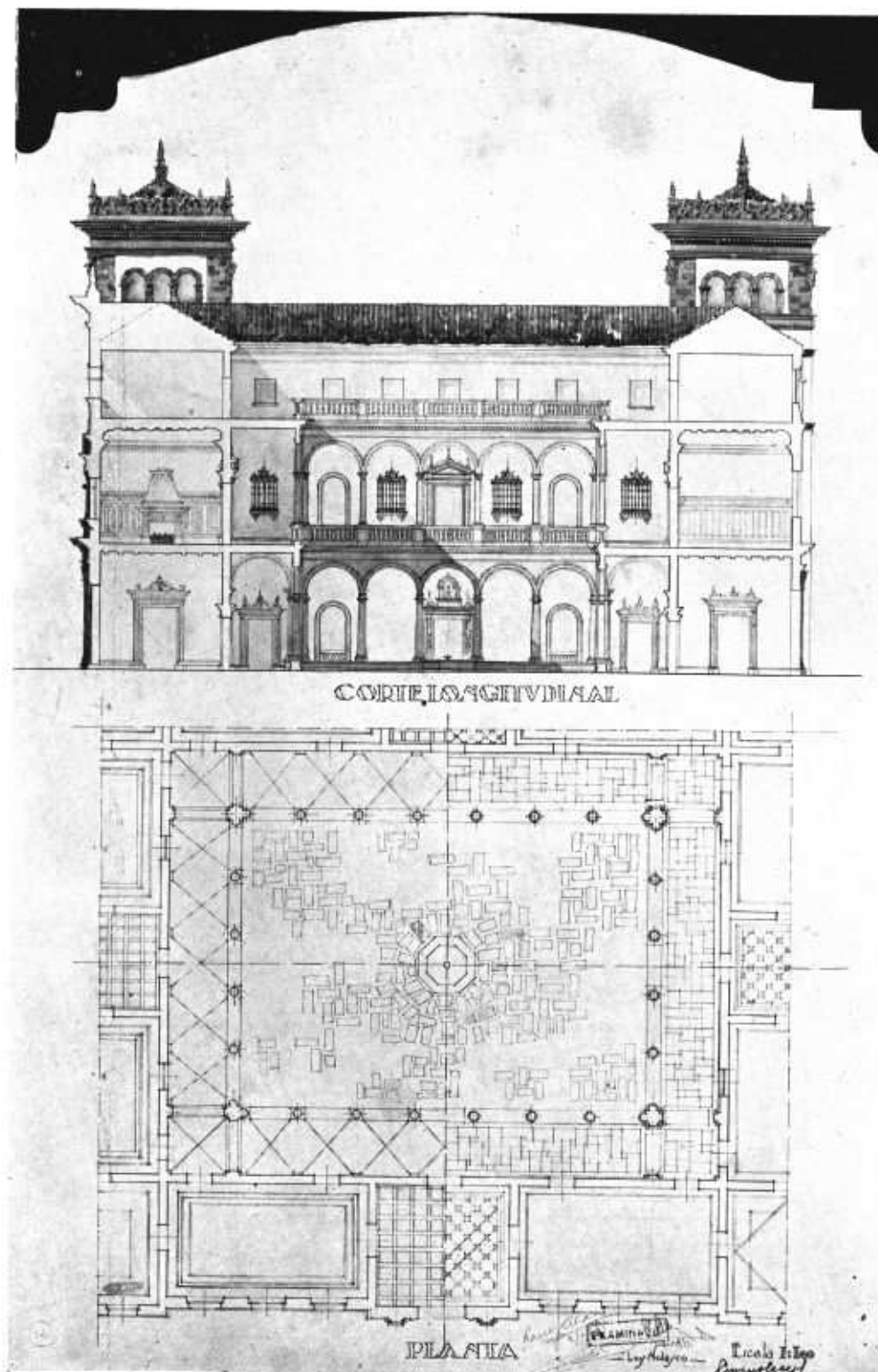
Año 1932

EL patio constituye, en la mayoría de los edificios del Renacimiento, un elemento completo y decorativo dentro del conjunto.

La composición, objeto del programa, se desarrollará en un rectángulo de 35,00 por 30,00 metros, y abarcará: la parte de edificio comprendida entre la calle exterior y el patio, el patio y partes o cuerpos de edificio que lo rodean. Esos edificios serán de tres pisos, y, en planta baja, tendrán una galería o pórtico alrededor del patio; un vestíbulo correspondiente a la entrada sobre el frente exterior dará acceso al pórtico; otros vestíbulos o galerías podrán preverse también sobre los demás lados del patio.

El estudio se hará empleando uno o dos órdenes clásicos superpuestos.

Se harán, a la escala de 1/100: la planta del piso bajo, la fachada exterior (sobre la calle) y el corte longitudinal perpendicular.



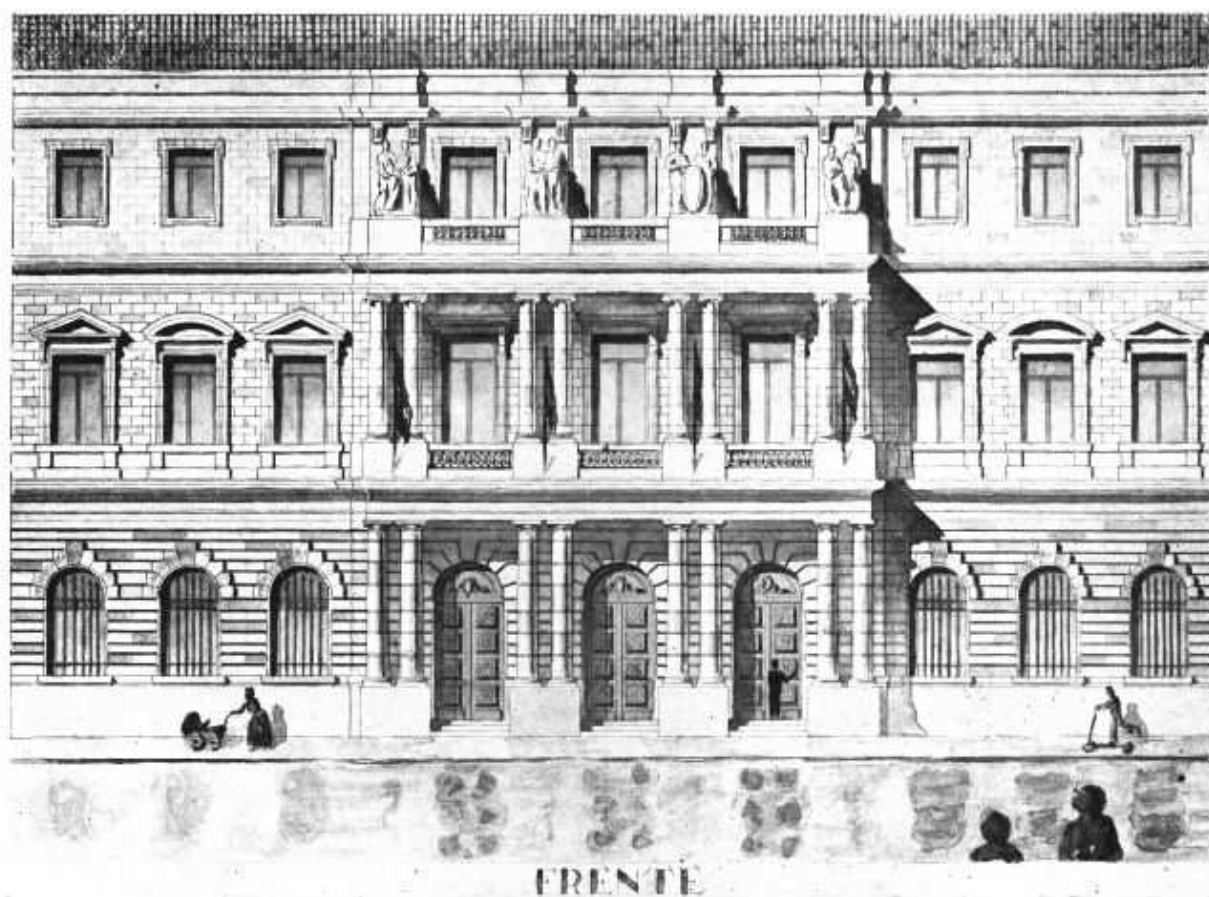
Tema: "Un Patio Interior"

Arquitectura Segundo Curso

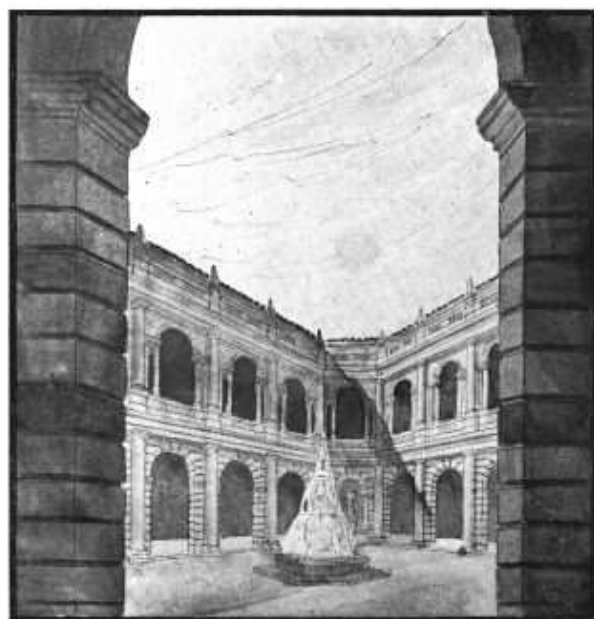
Alumno: Luis Nolasco

Profesores: René Karman y Raúl J. Alvarez

Año 1932



TRABAJO DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA



Perspectiva

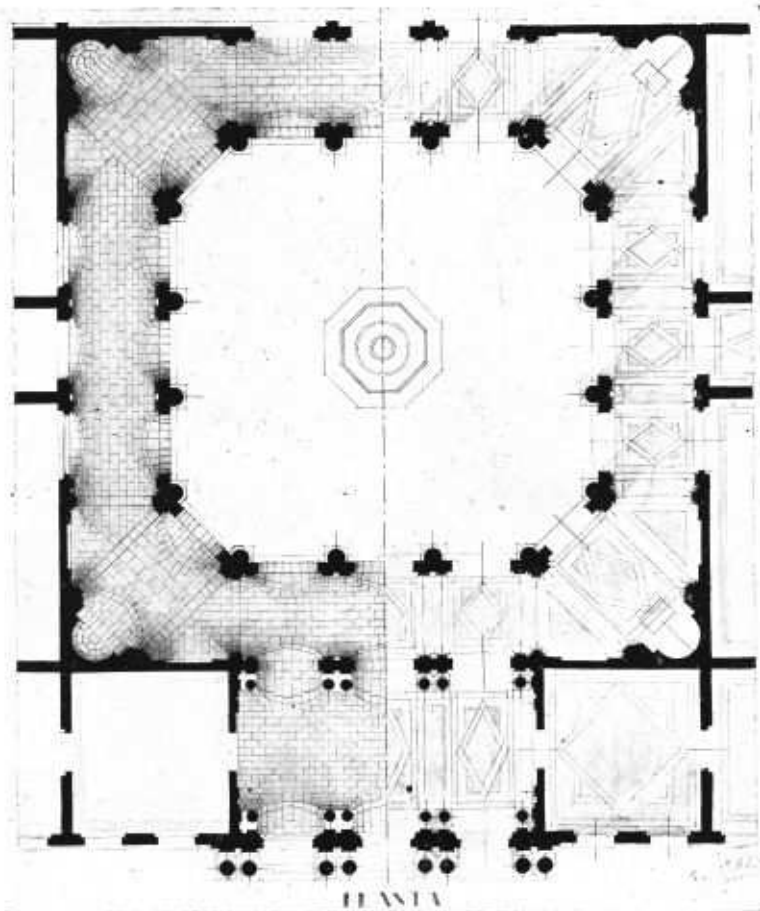
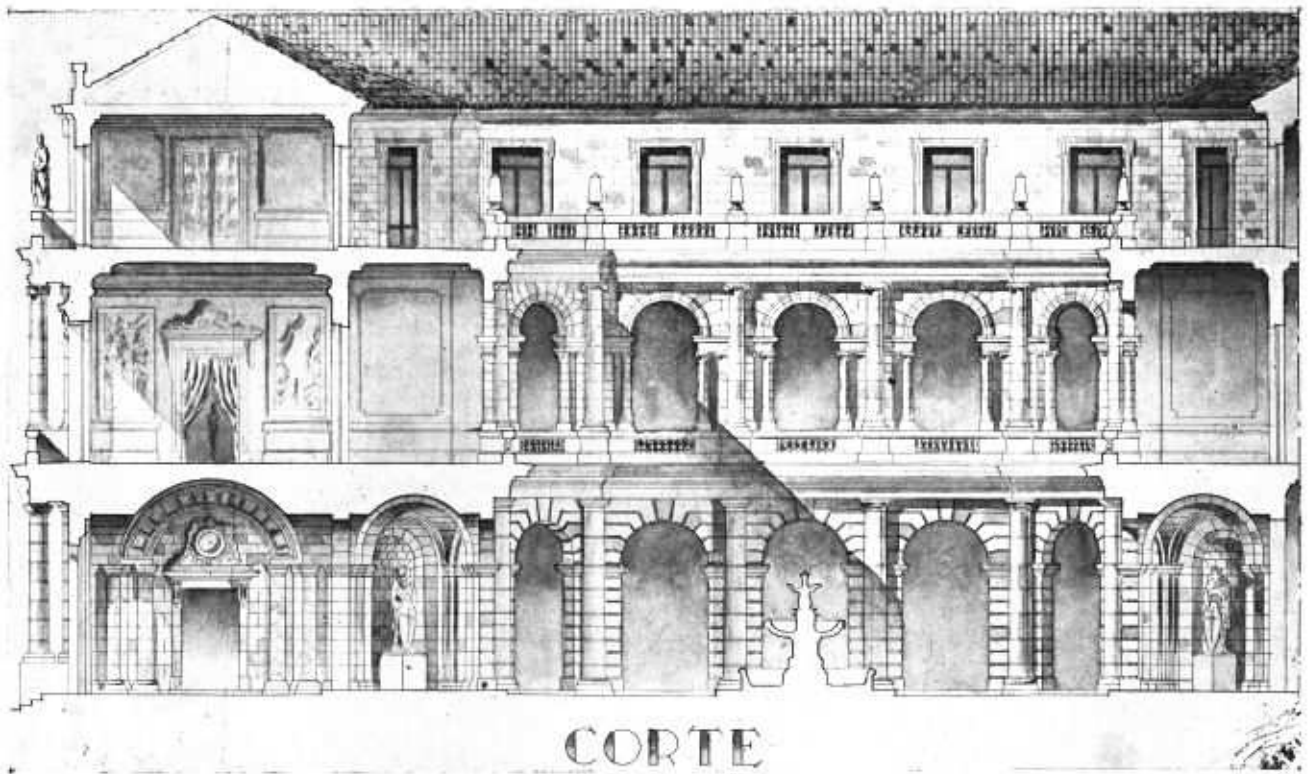
Tema: "Un Patio Interior"

Arquitectura Segundo Curso

Por el Alumno: A. Vargas

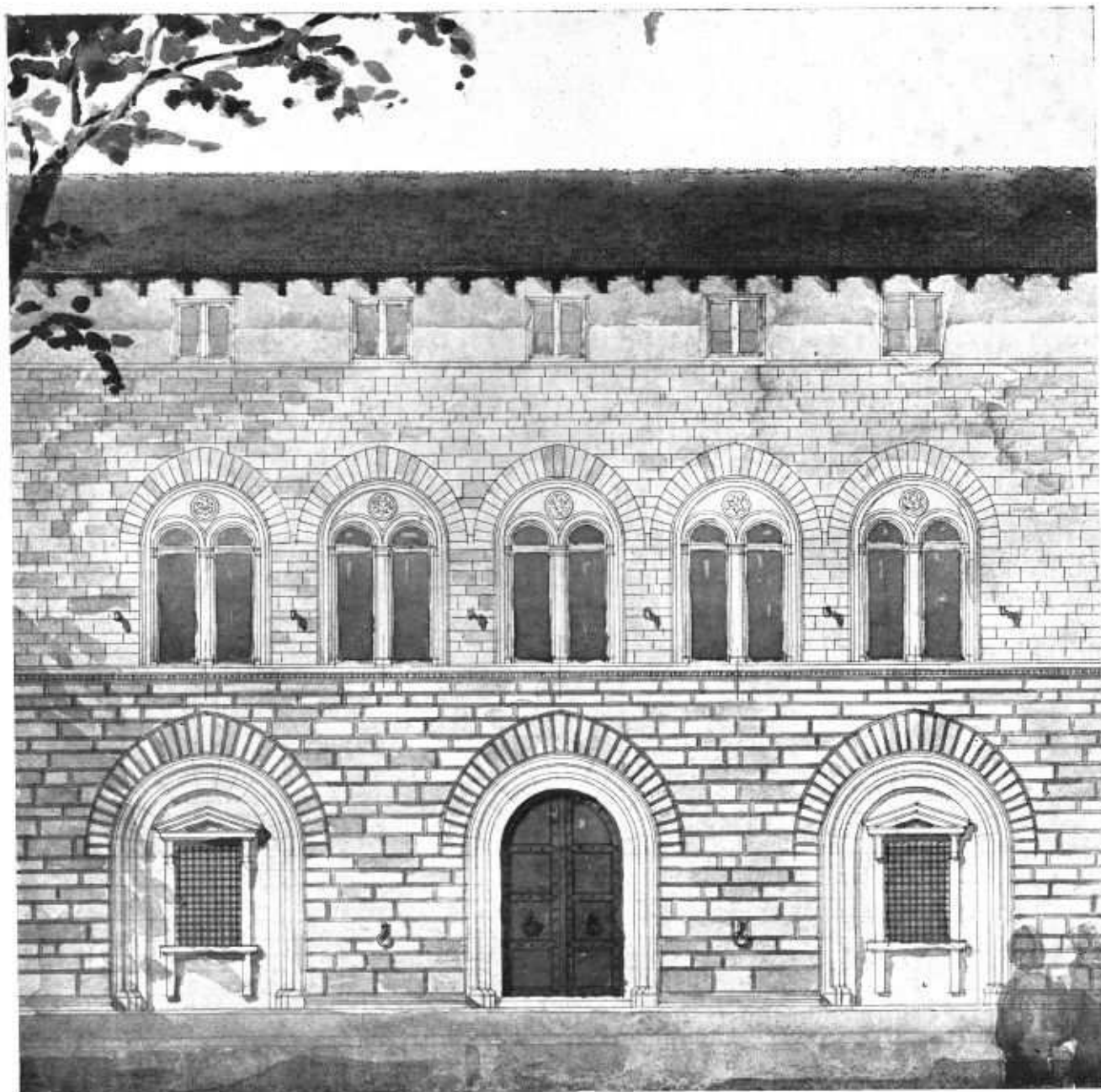
Profesores: René Karman y Raúl J. Alvarez

Año 1932



Tema:
 "Un patio Interior"
 Arquitectura Segundo Curso
 Alumno: A. Vargas

Profesores:
 René Karman y Raúl J. Alvarez
 Año 1932



Frente



TRABAJO DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

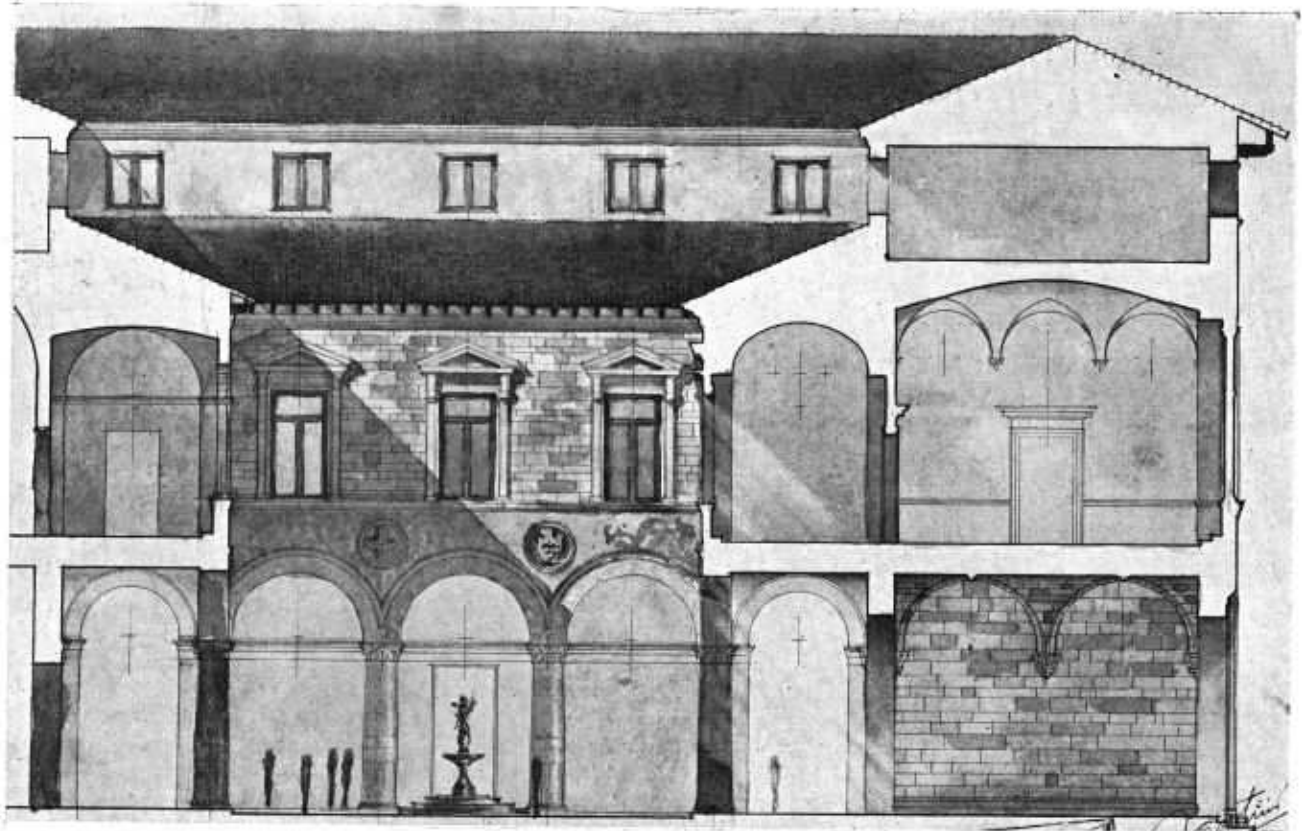
Tema: "Un Patio Interior"

Arquitectura Segundo Curso

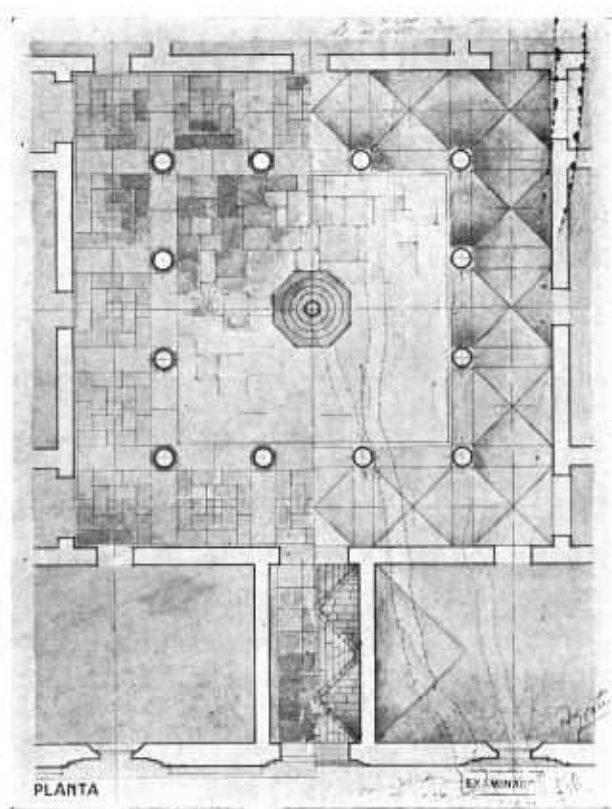
Por el Alumno: Alfredo Agostini

Profesores: René Karman y Raúl J. Alvarez

Año 1932



Corte



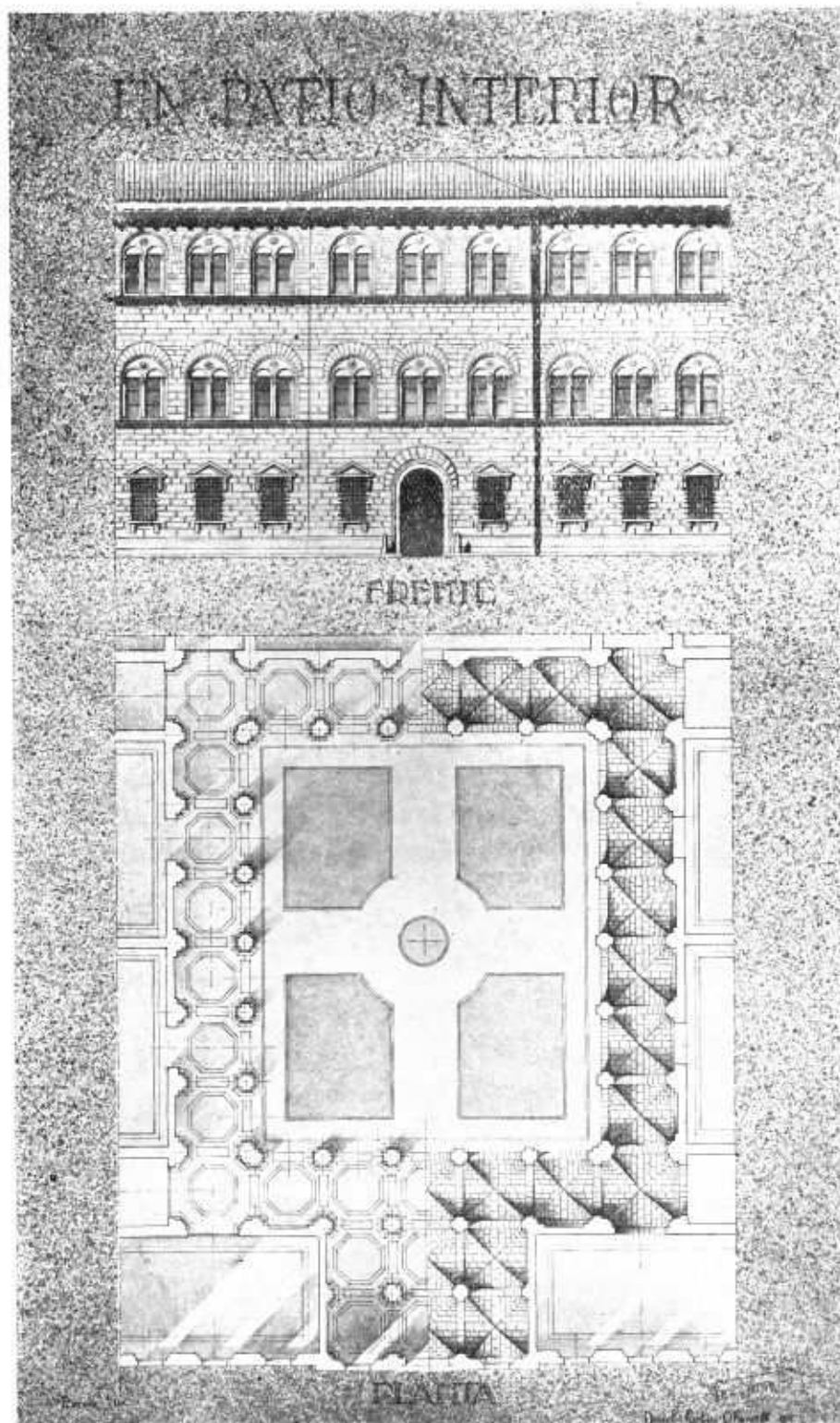
PLANTA

Planta

Tema: "Un Patio Interior"

Arquitectura Segundo Curso
 Alumno: Alfredo Agostini

Profesores:
 René Karman y Raúl J. Alvarez
 Año 1932



TRABAJO DE LA ESCUELA DE ARQUITECTURA

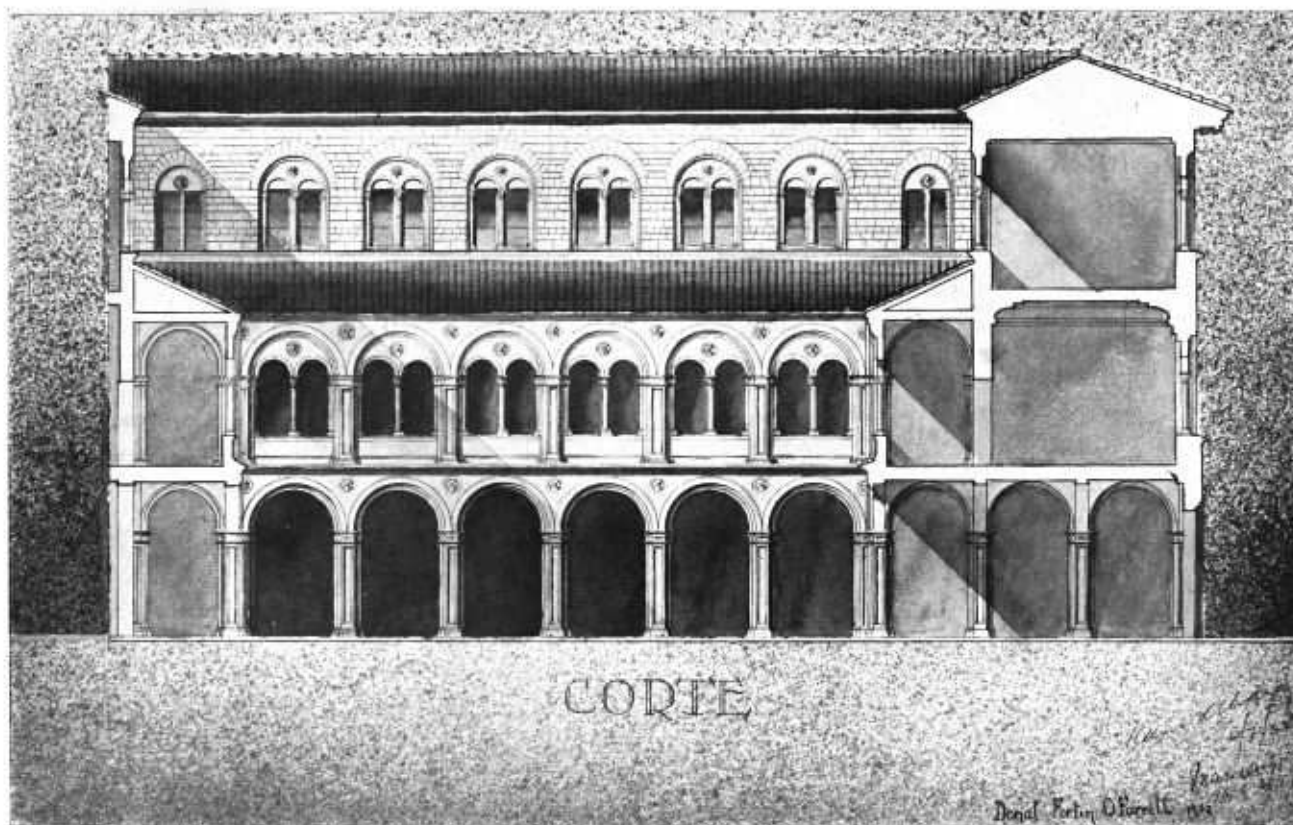
Tema: "Un Patio Interior"

Arquitectura Segundo Curso

Por el Alumno: Donal Fortín O. Farrell

Profesores: René Karman y Raúl J. Alvarez

Año 1932



Corte

Tema: "Un Patio Interior"

Arquitectura Segundo Curso

Alumno: Donal Fortin O. Farrell

Profesores: René Karman y Raúl J. Alvarez

Año 1932

INFORMACIONES

Una iniciativa interesante

El primer salón de la construcción

La Sociedad Central de Arquitectos ha resuelto organizar el Primer Salón de la Construcción con la finalidad de exponer los más convenientes y modernos materiales, sistemas y elementos utilizables para hacer confortables y eficientes todos los tipos de edificios.

Será, por lo tanto, esta muestra un elevado exponente de la industria de la construcción en nuestro país, que ilustrará al público y facilitará a los profesionales abundante información técnica.

Se descuenta por lo tanto, la adhesión del comercio y de la industria, así como el apoyo decidido de los profesionales, para que la muestra que va a exhibirse inicie dignamente un ciclo de exposiciones periódicas que enseñen lo que somos en materia de construcción y las sucesivas etapas de nuestro perfeccionamiento.

El Salón, se organizará en el local de la Sociedad Central de Arquitectos, calle Libertad 942-46, y será exhibido del 1° al 20 de noviembre próximo.

Serán expuestos toda clase de materiales de construcción, muebles, decoraciones, artefactos y toda clase de artículos que tengan relación con la construcción o arreglo de la vivienda.

Los objetos pueden ser expuestos en: stands, tableros en paredes, local independiente, jardín o vitrina.

Las casas de comercio que deseen participar en esta exhibición deberán solicitarlo por escrito llenando el formulario correspondiente.

Un Jurado compuesto por cinco arquitectos de Colegio de Jurados de la Sociedad Central de Arquitectos, elegidos por sorteo y dos elegidos por los concurrentes, discernirá recompensas consistentes en medallas de oro, plata y cobre, con sus correspondientes diplomas, a las firmas exppositoras que fueran acreedoras a ello.

Forman la comisión organizadora del Salón, los arquitectos: Raúl J. Méndez, Antonio Cárrega Gayán y Aníbal J. Rocca.



Ha sido designado el Jurado municipal de arquitectura

En virtud de la ordenanza N° 1992, el Intendente Municipal, ha designado las personas que integrarán el Jurado encargado de discernir los premios de arquitectura para las obras terminadas en 1931.

El Jurado ha quedado constituido por los siguientes señores: presidente, Ing. Arturo J. Céspedes, director del Departamento de Obras Públicas; secretario, arquitecto don Carlos E. Becker, inspector general de Arquitectura; vocales: Dr. D. Aquiles Pirovano, director de la Administración Sanitaria y Asistencia Pública; D. Pio Collivadino, director de la Escuela de Arte Decorativo de la Nación; arquitecto D. Angel Pascual, en representación de la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, y arquitecto don Jorge V. Rivarola, en representación de la Sociedad Central de Arquitectos. Este jurado será integrado, oportu-

namente, por un representante de los concurrentes, elegidos a pluralidad de sufragios.

En su primera reunión, el Jurado resolvió abrir la inscripción para las tres categorías de obras a que se refiere la ordenanza 1992, desde la fecha hasta el 6 de octubre próximo, inclusive, a las 16.

La solicitud de inscripción deberá presentarse en la mesa de entradas de la Municipalidad, en los formularios especiales que a tal efecto entregará a los interesados la Inspección General de Arquitectura, Corrientes 390.

Solo podrán inscribirse obras cuya inspección final haya sido otorgada por el Departamento de Obras Públicas, en el transcurso del año 1931. Los premios podrán ser declarados desierto y el Jurado tiene autorización para otorgar menciones.

La Intendencia hará una edición de los planos y descripción de las obras premiadas, entregando un número suficiente de ejemplares a los interesados.



Edificios a mayor altura que la reglamentaria

Por decreto del 26 de agosto, próximo pasado, el Intendente Municipal dictó un decreto por el que luego de eximir de una multa al propietario de un inmueble, edificado a mayor altura que la reglamentaria, dispone lo siguiente:

Art. 2°.— A fin de evitar la repetición de estas infracciones, fijanse al respecto las siguientes normas generales a que deberán ajustarse los procedimientos en lo sucesivo:

a) Cuando a juicio del Departamento de Obras Públicas la mayor altura existente y no autorizada, sea consecuencia de error o negligencia solo imputable a la Dirección técnica de la obra o al constructor, y el propietario no se beneficie directa o indirectamente, ni haya tenido interés en la misma, la infracción se considerará « falta grave » de acuerdo al Art. 444 del Digesto Municipal, procediendo a la suspensión de firma del director o constructor.

b) Los derechos de mayor altura se impondrán al propietario de la finca cuando, aún siendo consecuencia de una infracción, ésta no se corrija o no pueda corregirse y beneficie a la propiedad directamente.

c) Cuando la mayor altura, consecuencia de una infracción lesione la estética, la seguridad o la higiene, el Departamento de Obras Públicas ordenará la inmediata demolición de la parte respectiva.



Tabique móvil que permite reunir dos salas de un restaurant en una sola

En el trocadero-restaurant de Londres, un gran salón de banquetes, situado en el segundo piso ha sido munido en todo su ancho, sobre 20 metros, de un tabique verticalmente móvil de 4 metros de altura. La construcción está hecha de tal manera que dá la ilusión de una pared común.

El tabique, de un peso de 19 toneladas está hecho de viguitas de acero reforzadas en los ángulos y encuadrando

un armazón de madera recubierto en las dos superficies, por chapas de corcho: el corcho ha recibido un enduido especial destinado a disminuir la sonoridad y una aplicación de yeso armado sobre metal desplegado, formando el paramento sobre el cual se efectuará la decoración.

El tabique se desplaza mediante un motor de 30 H.P. disimulado, que arrastra por medio de tornillos sin fin, (montados sobre el mismo árbol, y tuercas), cinco columnas verticales soportando el tabique y guiadas en las extremidades por dos rieles.

Esas columnas están afirmadas en tubos de 4m.50 encastrados a 1 metro de profundidad en el suelo de la planta baja.

El tabique se desplaza a una velocidad de 2.50 ms. por m. A la bajada, su parte superior, provista de una cornisa, la que es ligeramente más ancha que el resto, viene a aplicarse exactamente angulado en el suelo del segundo piso; al contrario, a la subida, se encastra ligeramente en el cielo raso, empujando adelante una placa munida de resortes de llamada.

El aparato se manobra por medio de tres botones de presión. La parada del motor se efectúa automáticamente al final de la carrera; hay además un dispositivo de seguridad de frenaje que interviene en caso de no producirse el paro inmediato. El tabique sólo puede funcionar cuando sus puertas están cerradas y levantadas las fallas que disimulan el extremo del riel guía.



Recorrida militar del presidente de la República Dominicana

Hemos recibido de la legación de la República Dominicana el folleto: «Relación completa de la gran recorrida militar realizada por el Presidente de la República, General Rafael Leonidas Trujillo Molina, a través de las 12 provincias de la República», y dos folletos con discursos del Presidente y comentarios periodísticos al Mensaje del mismo.



Instantáneas de New-York

por Paul Morand

UN NEGOCIO

En 1626, Peter Minuit, de origen francés, compra a los indios la isla de Manhattan (hoy Nueva York), por 24 dólares, pagaderos en perlas de vidrio.

La ciudad toma el nombre de Nueva Amsterdam. Un muro de piedras atraviesa la isla de parte a parte, protegiendo el ganado de las incursiones de los osos y de los lobos.

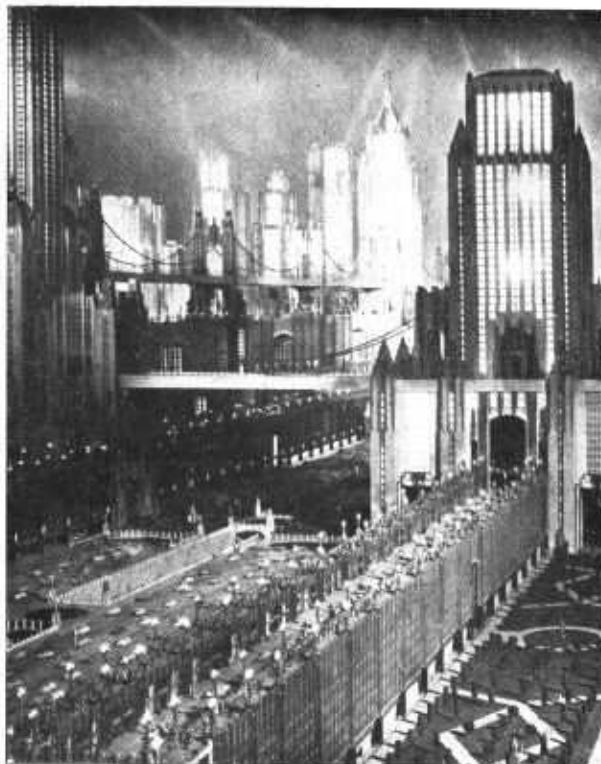
De este muro (wall), no ha quedado sino un nombre WALL STREET; hoy el muro se ha demolido y los lobos pueden entrar.

LOS RASCACIELOS

Yo no les encuentro solamente una belleza decorativa; ellos me dan una profunda satisfacción; ellos no se han agrandado así no más, por el placer de asombrar a los extranjeros, de asustar a los inmigrantes; si han subido a tales alturas es que era necesario utilizar la última parcela de una roca que cada vez se estrechaba más; y

entonces se han elevado naturalmente, como el nivel de un río a medida que se recoge entre el encajonamiento de sus riberas.

Cómo han crecido los rascacielos de Brooklyn en los últimos años! Comprendo lo que Emerson había querido decir escribiendo que la belleza no es sino la expresión de la eficacia.



Una visión de Nueva York City en el año 1980, del film "Just imagine"



Esto no es AMERICA, sino ARABIA — la sorprendente semejanza entre la silueta de esas ciudades de la Arabia desconocida y las de Nueva York, resulta notable — Las influencias griegas e indúes y aun egipcias han sido preservadas en Hadramant — región en donde se ha tomado esta fotografía — de toda modificación exterior, por su aislamiento del resto del mundo; la serenidad de la línea, por ejemplo, diferencia estas construcciones de cualquier otra escuela arquitectónica oriental.

OFICINA DE INFORMES

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

LIBERTAD 942-46

::

U. T. 44, Juncal 3986

::

BUENOS AIRES



Proporciona informes técnicos y comerciales sobre contratistas, instaladores gremiales, proveedores y fabricantes de materiales, atingentes a los ramos de la edificación. Esta Oficina de Informes es la eficaz difusora de las actividades de los diversos gremios fichados en sus registros y la mejor fuente fidedigna de información para profesionales y propietarios.



CUOTA ANUAL DE SUSCRIPCIÓN:

Por un gremio, material o ramo fichado \$ 5. — m/n.

Por dos o más gremios, materiales o ramos fichados: \$ 10. — m/n.

Como Contratistas e Instaladores que intervienen en el ramo de la construcción figuran clasificados los siguientes rubros:

Aloquimados (empresas de)
Aeración
Afirmados (empresas de)
Aislaciones hidrófugas
* sonoras
* térmicas
Alambradores
Albañilería
Alfareros
Andamios
Arboricultores
Armadores de ciclomas
Armadores de techos
Armazones metálicos
Ascensores
Ascensores, mantención
Asfalteros
Azulejistas, (colocadores)
Bombas
Bóvedas funerarias
Bovedillos
Bronceñas
Bronceos
Cabinas de ascensores
Cajas fuertes
Caldereros
Calentamiento
Capas aisladoras
Capataces de obra
Carpinterías en bronce
* de taller
* metálicas
Carpinteros
Carros atmosféricos
Carteles
Celosías
Cemento armado
Cerámica
Cerrajeros
Chimeneas-Conduchos de
Chimeneas ornamentales
Cielosos de chapas cemento amianto
Cielosos de chapas fibras de madera
Cielosos de yeso
* metálicos
Cinceladores (piedra, madera o metal)
Claraboyas de vidrio
Cloaquistas
Cocinas
Copias dactilográficas
* de planos

Copisterías heliográficas
Constructores de obra
* de hormigón
* de hormigón armado
Constructores sanitarios
Contratistas de obra
Correos neumáticos
Cortinas enrollables de madera
Cortinas enrollables metálicas
Cremación
Cremadores
Cubiertas
Dactilógrafos
Decoradores
Defensas de ascensores
Demoliciones
Depuración de agua
Deshonilladores
Doradores
Ebanistas
Electricistas
Elevadores
Embarnizadores
Empapeladores
Empedradores
Encargados de obra
Enceradores
Enrejados de vidrio
Enseres de obra
Escalieristas
Escultores
Espejos
Esqueletos metálicos
Establecimientos metalúrgicos
Estucadores
Estufas
Excavaciones
Extinguidores de incendio
Forreteras
Filtros saturados
Floricultores
Fogones de albañilería
Fotógrafos
Frentes de negocios
Frentes, Limpieza de
Frentistas
Fumistas
Fundiciones
Galponistas
Galvanizadores

Gasistas
Grabadores de vidrio
Graniteros
Herrajes
Herrería artística
Herrerías de obra
Hidrantes
Hidrófugos
Hogares de fuego vivo
Hojalateros
Hollneros
Hormigón armado
Hornos-Constructores de
Hornos incineradores
Iluminación (instalaciones de)
Impermeabilizaciones
Incineradores
Instalaciones eléctricas
Instaladores contra incendio
Instaladores de Negocio
Instaladores sanitarios
Jardineros
Jardines
Ladrillos, Fábrica de
Letristas
Limpieza de chimeneas
* de cloacas
* obras
Lumincultura
Lustradores
Mámparas de vidrio
Marmoleros
Mármoles reconstruidos
Mayólica (colocadores)
Metal desplegado
Metalizadores
Metalúrgicos
Moliendas
Montaplatos
Mosaquistas
Montacargas
Montacoches
Monumentos funerarios
Niqueladores
Obras sanitarias
Orfebres
Papeles pintados
Pararrayos
Parques
Parquetistas
Patinadores metálicos

Pavimentación
Pedreros
Persianas
Picapedreros
Platajes
Pintores
Pisos armados con vidrio
* industriales
* madera
* monolíticos
* mosaicos
Plomeros
Poceros
Puertas
Pulidores de pisos
Pulidores de revoque
Quemadores de petróleo
Quincallería
Radiotelefonistas
Rasquetendores
Refrigeradores
Relojeros
Revestimientos de chapas cemento amianto
Revestimientos de chapas fibras de madera
Revestimientos de chapas madera
Revestimientos de chapas metálicas
Sanitarios
Soldadores
Tallistas
Tallistas de cristal
Tanques-Constructores de
Tapiceros
Techeros
Tesoros
Tolderos
Tragaluces armados con vidrio
Travertino-Labrado de piedras de
Ventanales
Ventanas
Ventilaciones
Vidrieras
Vidrieros
Vitreaux
Vitroceros
Yosería
Yeseros
Zingueros

NOTA: En el próximo número se publicarán los clasificados como Proveedores de Materiales y en el subsiguiente los Fabricantes.

El Congreso del Frío

A CABA de celebrarse en nuestra capital un acontecimiento de indudable trascendencia económica y civilizadora, porque sus consecuencias incidirán benéficamente sobre el comercio internacional de los productos agropecuarios — las carnes sobre todo — y, al mismo tiempo, concretarán soluciones industriales para los problemas de la higiene y el confort, relacionados con la conservación de los alimentos.

Nos referimos al VI Congreso del Frío, celebrado en Buenos Aires, entre el 27 de Agosto y el 4 de Setiembre, en el cual se han debatido importantes cuestiones científicas e industriales relativas a la refrigeración.

Eminentes especialistas en tal materia, de todos los países del mundo se han dado cita en Buenos Aires para contrastar el fruto de sus estudios y experiencias sobre la producción y aprovechamiento del frío.

Entre los delegados concurrentes se destacan por su autoridad científica:

Profesor W. H. Kecsom, delegado oficial de Holanda, Presidente de la Conferencia General del Frío y Profesor de la Universidad de Lieden.

Profesor Orla Jensen, delegado del gobierno de Dinamarca, Profesor de la Universidad de Copenhague y especialista en los problemas de la leche.

Profesor Robert von Ostertag, delegado del gobierno alemán, especialista en el régimen higiénico de los alimentos y Consejero de su gobierno en lo referente a la inspección de carnes.

Ing. Dr. Masawo Kamo, delegado del gobierno imperial del Japón, Profesor de la Facultad de Ingeniería de Tokio, Presidente de los Institutos de Ingeniería Mecánica y de Industria Sanitaria del Japón.

Mr. Gardner Pool, Observador Oficial del Gobierno de los Estados Unidos de América, por el Departamento de Comercio y Presidente del Instituto Americano de Refrigeración.

Coronel Dunloy Young, Jefe de la Inspección Sanitaria del Mercado Smithfield, de Londres.

Dr. Félix Gordon Ordax, delegado del gobierno español, Director de Ganadería del Ministerio de Fomento de dicho país.

Dr. Cesáreo Sanz Egaña, delegado del gobierno español, Profesor de la Escuela Superior de Veterinaria de Madrid, y Director del Matadero y Mercado de Ganados.

Teniente General Carlos Marozzi, ex Director General del Servicio de Abastecimiento del Ejército de Italia.

M. Ricard, delegado del gobierno de Francia, ex Ministro de Agricultura de su país.

La lectura de los trabajos presentados al Congreso confirma la impresión de que este certamen se traducirá en realizaciones prácticas de gran importancia industrial y, como hemos dicho más arriba, civilizadora.

Los Congresos Internacionales del Frío vienen realizándose en las capitales de las naciones signatarias de la Convención Internacional del Frío, de París.

La resolución de elegir a Buenos Aires como sede del VI Congreso, se adoptó en Roma, en 1928.

Se tuvo en cuenta evidentemente, para esa elección, la circunstancia de ser nuestro país gran productor de carnes, industria que, como se sabe, está íntimamente

vinculada a los progresos de la ciencia de aplicación del frío artificial.

De acuerdo con esa resolución, el gobierno argentino designó, con fecha 16 de Julio de 1931, la comisión organizadora del VI Congreso Internacional del Frío, integrada en la actualidad por los señores: Dr. Horacio N. Bruzone, presidente; Dr. Carlos Alberto Erro, secretario general, y doctores Ricardo Helman y Nicolás T. Suárez, secretarios técnicos.

Esta comisión trabajó activamente en la organización del certamen, cuyo desarrollo ha satisfecho ampliamente la expectativa que provocara en los círculos científicos e industrias a él vinculadas, tales como la ganadera, la agrícola y la mecánica de refrigeración.

LA EXPOSICION

Simultáneamente con la celebración del Congreso del Frío, se inauguró la Exposición Internacional de Refrigeración, en los locales de la Sociedad Rural Argentina, en Palermo.

Esta Exposición, la primera de su género celebrada en el país, ha servido para ilustrar sobre el progreso alcanzado por la industria del frío.

Los principales industriales que comercian con productos de refrigeración han exhibido sus productos en los «stands» instalados a ese efecto, en forma que ha merecido el interés, no solamente del público en general, cuyas nociones útiles sobre las aplicaciones del frío se han enriquecido notablemente por esta muestra, sino también de los industriales y comerciantes del ramo.

En el centro del amplio salón de la muestra se instaló la Cámara de Refrigeración, especie de laboratorio experimental de los procedimientos empleados en nuestros frigoríficos para la congelación y conservación de las carnes.

Esta instalación atrajo poderosamente el interés de los visitantes.

Aparte de ella, y en quioscos especiales, se mostraba al público carnes y otros productos conservados por el frío artificial, preparados para su consumo inmediato. Tendía el experimento a demostrar que—contra la creencia vulgar—los alimentos así tratados conservan íntegras las cualidades de calidad y sabor de los productos frescos.

El desfile de rodados para transportes frigoríficos, organizados como número anexo a la Exposición, constituyó un número original e interesante en el conjunto de actos preparados para celebrar las recientes jornadas del frío en Buenos Aires.

La organización de esa muestra ha merecido unánimes elogios, que corresponden, principalmente, al comisario general de la Exposición, doctor Alejandro Marshall, y a su secretario, señor Felipe E. Pardo.

La actividad y entusiasmo derrochado por estos señores, en sus tareas de colaboración con el Comité Ejecutivo del Congreso y la Exposición, logró vencer los múltiples inconvenientes, que tanto la depresión económica actual como la resistencia de intereses mal inspirados se opusieron desde un principio a la realización del certamen.

El éxito logrado por el mismo es una demostración de la potencialidad alcanzada entre nosotros por la industria del frío, y una visión de las posibilidades que la misma tiene en nuestro mercado interno.

**Informarle, instruir-
le, alegrar su hogar,
llenar las horas vacías,
colorear los días gri-
ses, entonar el ánimo
y disipar la soledad:
he aquí la misión del
receptor de radio**

A plazos, si lo desea, en la
central y sucursales de la



Compañía
HISPANO-AMERICANA de ELECTRICIDAD

Materiales Recomendados!



ARENA
GRANZAS
ADOQUINES
PEDREGULLOS
CORDON GRANITICO
CALES VIVAS HIDRAULICAS
CAL HIDRATADA MOLIDA "CACIQUE"



CEMENTO PORTLAND "LOMA NEGRA"

(APROBADO - EN BOLSAS DE ARPILLERA Y DE PAPEL)

REPRESENTA CALIDAD Y ECONOMIA

LOMA NEGRA, S. A.

COMPAÑIA INDUSTRIAL ARGENTINA

Buenos Aires

ADMINISTRACION:
BmÉ. MITRE 478

U. T. 33, Avenida
8151 - 52 - 53 - 54

Por referencias técnicas e informaciones recurrir a la "Sociedad Central de Arquitectos", Oficina de Informes - Libertad 942, Buenos Aires.



Cortesía de la General Electric Co.

Uno de los diseños que más en boga están en la actualidad. La obra decorativa, dentro de su simplicidad resulta realmente de efecto, destacando los elementos imprescindibles del hogar moderno.— la cocina y el refrigerador eléctrico

La cocina moderna

Difícil será encontrar un factor que haya beneficiado más directamente la economía y función del hogar moderno, que la introducción de los numerosos aparatos eléctricos de toda índole que forman hoy parte integrante de él. Y una de las partes sobre las cuales se ha concentrado el esfuerzo de ingenieros y arquitectos es sin duda alguna la cocina.

La electricidad ha puesto en manos de la mujer de casa una serie de aparatos que tienden a ahorrarle tiempo en sus quehaceres, haciendo a estos más rápidos, más agradables y en muchos casos más económicos y saludables. La mujer moderna ha podido así extender sus actividades fuera del hogar porque ha podido aligerar sus tareas domésticas, apelando a los distintos medios que los últimos adelantos de la ciencia le han proporcionado.

El Arquitecto y los grandes fabricantes de accesorios eléctricos para el hogar, trabajando de común acuerdo, en pocos años, han cambiado totalmente el aspecto de la cocina. El grabado muestra un diseño de cocina según las tendencias del momento. Está totalmente equipada con aparatos eléctricos, destacándose entre otros, el refrigera-

dor, la cocina eléctrica, el lavaplatos, el reloj, el ventilador y los distintos aparatos de menor tamaño, como la tostadora.

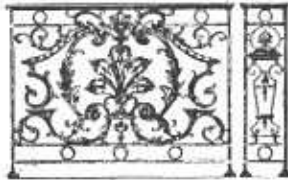
Nótese el inteligente uso que se ha hecho no sólo del espacio piso sino también de las paredes. El diseño permite el mayor espacio posible y las distintas unidades están colocadas de acuerdo a los requerimientos de su uso.

La ventilación es a succión y los artefactos eléctricos de iluminación son de diseño especial que permiten la menor acumulación de polvo y son de fácil limpieza. La tendencia moderna elimina el mayor número de utensilios a la vista, destinando lugares apropiados para guardarlos en gabinetes construidos en las paredes, agregándose en cambio artículos de naturaleza decorativa como jarrones, platos pintados, etc.

La cocina moderna se convierte así en uno de los rincones más alegres del hogar donde las funciones domésticas concernientes a la preparación y cuidado de los alimentos, se vuelve agradable y entretenida al mismo tiempo que económica e higiénica.

E. G. GIBELLI & C^{IA} MÉJICO 3241, U. T. 45, Loria 0309

FUNDICION DE HIERRO Y BRONCE - TALLER MECANICO



BALCONES DE HIERRO FUNDIDO TODOS ESTILOS
BALAUSTRES PARA BARANDAS O ESCALERAS
COLUMNAS Y COLUMNITAS PARA SALONES,
HALLS, GALERIAS, FAROLES, BARANDAS, ETC.
DEPOSITOS PARA INODOROS Y TODO EL MATERIAL
FUNDIDO PARA CONSTRUCCION DE CLOACAS



Por referencias técnicas e informaciones recurrir a la "Sociedad Central de Arquitectos", Oficina de Informes. — Libertad 947, Buenos Aires.

Acaba de aparecer el libro

CALCULISTA

DE ESTRUCTURAS DE

Hormigón Armado, Hierro y Madera

por **SIMON GOLDENHORN**
INGENIERO CIVIL

2a. EDICIÓN

Definitiva y notablemente aumentada
(1a. EDICION AGOTADA)

Ayuda valiosa y libro indispensable para
Ingenieros, Arquitectos, Constructores,
Calculistas, Conductores de Obras
y Estudiantes de Escuelas Técnicas.

**APRENDA fácil y prácticamente
SOLO a calcular, sin ayuda,
sus estructuras resistentes.**

Precio: \$ 19.-

(Tomo encuadernado de 20 - 28 cm.)

PARA EL INTERIOR Y EXTERIOR,
AGREGAR 70 cts. PARA FRANQUEO

En Venta: "Revista de Arquitectura" Lavalle 341 — "El
Ateneo", Florida 371. — Librería A. y M. Cassaco Ltda,
Córdoba 1836. — Suc. H. Stein, Av. de Mayo 714 — Librería
"La Facultad" Florida 359 — "El Constructor", Moreno 1132

¡¡ Un "Techo Armado" No Basta !!

Para obtener una protección adecuada
para su edificio especifique:

TECHADO "BUILT-UP" de AMIANTO

de

JOHNS-MANVILLE

El AMIANTO no se pudre
nunca y le proporciona una
**IMPERMEABILIZACION
PERMANENTE**



SOLICITE DATOS Y PRESUPUESTOS A:

Johns-Manville Boley, Ltda.

ALSINA 743 - Buenos Aires

U. T. 37, Rivadavia 8233/35



JOSE RAMIREZ Y C^{IA}

449 - TACUARI - 449

U. T. 38, MAYO 5846

BUENOS AIRES

En esta casa se imprime la "Revista de Arquitectura"



Ricardo Tisi & H^{no}

Casa Fundada en 1886

Construcciones de Techos

DE

PIZARRAS, ZINC, PLOMO, COBRE,
TEJAS, FIBRO - CEMENTO, ETC.

Casa central:
DIAZ VELEZ 4057/61
U. T. 62, Mitre 8818
BUENOS AIRES

PIDAN PRESUPUESTOS

Sucursal:
Calle Callao 1022 - 28
U. T. 23225, Rosario
ROSARIO DE SANTA FE

"GEOPE" COMPANIA GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

(SOCIEDAD ANONIMA)

EMPRESA CONSTRUCTORA OBRAS DE CEMENTO ARMADO

Administración:
Bernardo de Irigoyen 350
Buenos Aires

Teléfonos:
U.T. 37, Rivadavia 2800-1-2;
38, Mayo 2071 y 2075;
C. T. Central 2421
Direc. Electr.: «GEOPE»

Contratista de: Casas de
renta - Fábricas - Silos
- Molinos - Pilotajes -
Puentes - Puertos - Cana-
lizaciones - Dragados
- Endicamientos - Fe-
rrocarriles - Usinas -
Subterráneos, etc.



Fábrica de Cortinas
+ + de Enrollar

Edmundo Lutter

Más de 5.000 obras hechas

Alejandro M. Cervantes 1933-37
Unión Telefónica 59, Paternal 2304
Buenos Aires

ESTEVE y GENE

Sucesor de J. ROMANI & Cia.

CASA FUNDADA EN 1886

UNICO AGENTE DEL PAPEL ROMANI

Papelería, Imprenta y Encuadernación

Casa especial en artículos de dibujo y útiles
para la Facultad de C. E. F. y N.

247 PERU
Frente a la Facultad

Buenos Aires
U. T. 0488, Avenida



INDUSTRIA

INGLESA

COMPRE PRODUCTOS BRITANICOS

Sangajol

AGUARRAS mineral



Ideal para diluir pinturas y barnices; carece en absoluto de olor desagradable; tiene sobre el aguarrás vegetal la ventaja de costar un 50 o/o menos.

SHELL-MEX ARGENTINA LTD.
Bm. Mitre 430 Buenos Aires

SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS

NOMINA DE SOCIOS

PRESIDENTE HONORARIO
Excmo. Sr. Presidente de la Nación Argentina.

† Arq. Buschiazzo, Juan A.

SOCIOS HONORARIOS
Arq. Acosta y Lara, Horacio.

† Ing. Aguirre, Eduardo.
Arq. Albuquerque, Alejandro.

Dr. Alessandri, Arturo.
Dr. Arce, José.

Ing. Bahía, Manuel B.
Dr. Barros Borgoño, Luis.

Dr. Boatti, Ernesto C.
† Arq. Bouvard, José.

Dr. Brum, Baltasar.
Arq. Campos, Alfredo R.

† Sr. Cárcova, Ernesto de la.
Dr. Damjanovich, Miguel A.

† Arq. Dormal, Julio.
Gral. Ing. Dellepiane, Luis José.

Arq. Elguereño, Néstor de.
Ing. Ghigliazza, Sebastián.

Arq. Jaussely, León.
Arq. Edwards Matte, Ismael.

Arq. González Cortés, Ricardo.
† Arq. Howard, John G.

† Ing. Huergo, Eduardo.
† Ing. Huergo, Luis A.

Intendente Municipal de la Capital.
Arq. Laird, Warren P.

Dr. Marianno, José.
Dr. Mendonça Paz, Rodolfo.

† Ing. Morales, Carlos M.
Arq. Morales de los Ríos, Adolfo (h.).

† Arq. Morales de los Ríos, Adolfo.
Arq. Moretti, Cayetano.

Arq. Murchison, Kenneth M.
Arq. Nércio de Sampaio, Fernando.

Arq. Pope de Riddle, Theodore.
Arq. Plack, William L.

Arq. Stockler das Neves, Cristiano.
Ing. Tlins, Carlos.

Arq. Vázquez Varela, Jacobo.
† Dr. Vergara, Valentín.

Arq. Watson, Frank R.

CORRESPONSALES AMERICA

Argentina
Eugenio Recagno — Rosario (Santa Fe).

Tullio F. Longhi — Paraná.
Ramón Poch. — Rioja 106. — Posadas (Misiones).

Mondrós, Carlos: Universidad Nacional de Tucumán (Tucumán).

Bolivia
José de la Zerda. — Cochabamba.

Brasil
Fernando Nércio de Sampaio. — Rua Chile 17. — Rio Janeiro.

Nestor Egídio de Figueiredo. — Rua da Quitanda 21. — Rio Janeiro.

Paulo Cândida — General Camara 67. — Rio Janeiro.

Angelo Brubins. — Av. Rio Branco 9, 1er. andar. — Rio Janeiro.

José Cortez. — Av. Rio Branco 9, 1er. andar. — Rio Janeiro.

Carlos A. Gómez Cardín (filho) — Rua José Maria Lisboa 109. — San Pablo.

Aleides Lina. — Prefeitura Municipal. — Bello Horizonte.

Luis Signorelli. — Av. Amazonas 336. — Bello Horizonte.

Augusto Vasconcelos. — Rua Copacabana 752. — Rio Janeiro.

Canadá

Aleides Chaussé. — 70, St. James Street. — Montreal.

J. S. Archibald. — 326, Beaver Hall Hill. — Montreal.

Ferd. L. Townley, Esq. — 325, Homer Street. — Vancouver, B. C.

J. H. G. Russell, Esq. — 1111, Mac Arthur Building. — Winnipeg (Manitoba).

Chile

Bernardo Morales. — Casilla 2291. — Santiago.

Alfredo Vargas Stoller. — Casilla 321. — Valparaíso.

Domingo Izquierdo Edwards — O'Higgins 975. — Concepción.

Ricardo Muller H. — Casilla 1780. — Santiago.

Luis Browne. — Casilla 1932. — Valparaíso.

Colombia

Alberto Manrique Martín. — Apartado 677. — Bogotá.

Cuba

Luis Bay y Sevilla. — 25 N° 373, entre Paseo y 2. — Habana.

Estados Unidos

Frank R. Watson. — 1506 Architects Building. — San Francisco at Seventeenth Street. — Filadelfia.

Francis R. Allen. — 75, Newburg Street. — Boston (Massachusetts).

Cass Gilbert. — 244, Madison Avenue. — Nueva York.

Prof. William A. Boring. — Columbia University. — Nueva York.

Jack B. Horsford. — P. O. Box 202. — Sierra Madre (California).

Kelsey, Albert. — P.A.I.A. — Architects Building. (Filadelfia).

Méjico

Manuel P. Alvarez. — Plaza de Loreto 8. — Méjico.

Alfonso Pallares. — Av. 5 de Mayo, 10. — Méjico.

Carlos Lazo. — Escuela de Bellas Artes. — Méjico.

Carlos A. Ituarte; 4° Donceles 87. — Méjico.

Manuel Ituarte; 4° Donceles 87. — Méjico.

Alfonso Rodríguez del Campo. — Iturbide 16. — Méjico.

Federico Mariscal. — Méjico.

Panamá

L. Villanueva Meyer. — P. O. Box 415. — Panamá.

Paraguay

Mateo Talia. — Presidente Franco 380. — Asunción.

Perú

Felipe González del Riego. — Av. Bolivia 202. — Lima.

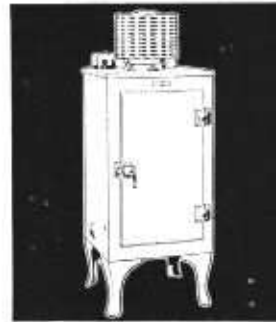
Emilio Harth-Terré. — Plaza de Santo Domingo 233. — Lima.

Trinidad

D. M. Hahn. — P. O. Box 4. — Port-of-Spain.

Al especificar "General Electric"

usted, como arquitecto, puede estar seguro que está especificando un producto eléctrico que le dará amplia satisfacción.



El modelo SS-42 se adapta admirablemente para apartamentos chicos.

Estas casas de apartamentos han sido equipadas con refrigeradores General Electric.

Arión 9011
Avda. Alvear y Bulnes
Avda. Gallo 3455
Ayacucho 1510
Calleo y Cangallo
Calleo 289
Gral. Gelly y Obes 2258
Junín 1479
Montevideo 1250
Paraguay 1477
Paraguay 1840
Posadas 1593
Rivadavia 755
Rufina de Elizalde 2875
Santa Fe 1463
Santa Fe 1643
Santa Fe 2050
Suipacha 370
Tucumán 141
Ugarteche 3370
Vicente López 1860
Chacabuco y Victoria
July 70
July 84
Santa Fe 1334
Pareira 73
Pareira 83
Avda. Quintana 94
Santa Fe 3668
Rivadavia 1917
Santa Fe 900

PORQUE es la unidad refrigeradora más simple que hasta hoy se ha diseñado.

PORQUE no necesita cañerías.

PORQUE está construida para producir frío eficientemente y por muchos años.

PORQUE no necesita lubricación ni atención especial.

PORQUE el tamaño reducido del evaporador permite mayor capacidad para almacenar alimentos.

PORQUE cualquier reparación necesaria se efectúa fuera del lugar, substituyendo la unidad afectada por una nueva que se coloca en pocos minutos.

PORQUE sobrepasa en apariencia y eficacia a cualquier otro refrigerador.

PORQUE sabemos que gasta menos corriente que cualquier otro refrigerador de igual capacidad.

PORQUE funciona silenciosamente.

PORQUE lo garantizamos por cuatro años contra defectos de fabricación y materiales.

A usted le conviene especificar "General Electric"

Refrigeradores

GENERAL ELECTRIC

GENERAL ELECTRIC APPLIANCES, S. A.

Victoria 618 esq. Perú - Buenos Aires

(Continúa).

VACIRCA Hnos.

CONSTRUCTORES TECNICOS DE CEMENTO ARMADO

Han efectuado los trabajos de Hormigón Armado para la Casa de Renta, calle Callao 527. Obra del Arquitecto: Louis Newbery Thomas, que se publica en el presente número.

DORREGO 1623 - 25

Unión Tel. 54, Darwin 2486

En la CASA de RENTA

Calle Callao 527 al 35

Obra del Arquitecto: Louis Newbery Thomas

Los trabajos de Pintura,
ha sido ejecutados por la

PINTURERIA del SOCORRO

Fundada en 1890 por Juan Catalá

CATALA & Cía.

C. PELLEGRINI 1153 U. T. 41, Plaza 1614 BUENOS AIRES



HERRAJES



Marca de fábrica

SUMINISTRADOS POR

OTTO MOTTE & Cía. Ltda.

Fueron los colocados en la CASA DE RENTA de la calle Callao 527 al 35, obra del arquitecto: Louis Newbery Thomas.

CORDOBA 1435-67 U. T. 41 Plaza 0031 BUENOS AIRES

(Continuación).

Uruguay

Fernando Capurro. - Agraciada 3365. - Montevideo.
Elzeario Boix. - Ellauri 21 (Pocitos). - Montevideo.
Mauricio Cravotto. - 18 de Julio 1698. - Montevideo.
Daniel Rocco. - Buenos Aires 519. - Montevideo.
Juan Giuria. - Burgues 3032 - Montevideo.
Leopoldo C. Agorio. - Colonia 2118. - Montevideo.
Herrera Mac Lean, Carlos A.: 19 de Abril 3547 (Montevideo).

Venezuela

Alejandro Ocampo. - Caracas.

EUROPA

Alemania

Prof. Hans Poelzig. - Charlottenburg. - II Hardenbergstr. 33. - Berlín.
Prof. Dr. Wilhelm Kreis. - Rosenstrasse 38. - Düsseldorf.
Prof. Peter Behrens. - Neubabelsberg. - Berlín.
Dr. Ludwig Hoffmann. - Margarethenstrasse 18. - Berlín (W. 10).
Prof. Dr. German Bestelmeyer. - Akademiestrasse. - Munich.
Prof. Dr. Theodor Fischer. - Agnes Bernauerstrasse 112. - Munich.
Prof. Dr. Hermann Jansen. - Steglitzerstrasse 53. - Berlín.
Prof. Dr. Fritz Schumacher. - An der Alster 39. - Hamburgo.
Prof. Dr. Heinrich Tessenow. - Dresden-Hellerau.
Prof. Dr. Cornelius Gurlitt. - Residenzstrasse 22. - Dresde.
Prof. Paul Bonatz. - Am Bismarckthum 53. - Architekt Fritz Höger. - Bahnhofplatz 1. - Hamburgo.

Austria

Eugenio Steinhof. - Stubelring 3. - Viena 1.

Bélgica

Franz de Vestel. - 7, rue de la Grosse Tour. - Bruselas.
J. B. Dewin. - 151, Av. Moillère. - Bruselas.
A. Roosenboom. - 36, rue de Florence. - Bruselas.

Dinamarca

Thorwald Jørgensen, architecte du Gouvernement. - Copenhague.

España

Luis Elizalde. - Av. Libertad 3. - San Sebastián.
Leopoldo Torres Balbás. - Alhambra. - Granada.
Luis M. Cabello Lapedra. - 5, Columela, 3ª. - Madrid.
Luis de Landeche. - Reina 19. - Madrid.
Presidente de la Asociación de Arquitectos de Cataluña. - Cortes 563. - Barcelona.

Francia

Maurice Poupinel. - Avenue Jules Janin 22. - París XVI.
Georges Harmand. - 134, rue de Rivoli. - París, 1er.
Louis Bonnier. - 31, rue de Liège. - París.
Gustave Olive. - 2, rue de Berne. - París.

Victor Laloux. - 2, rue de Solferino. - VIIe, París.
Poirier, Alberto. - 78, Place Drouet. - D'Erton. - Reims.
Jacques H. Lambert - 131, Av. de Suffren. - París.

Gran Bretaña

Sir John W. Simpson K. B. E. - 3, Verulam Buildings Gray's Inn. - Londres. - W. C. 1.
Jan Mac Alister. - 9, Conduit Street. - Londres.
Sir Reginald Blomfield. - 1, New Court Temple. - Londres. - E. G.

Irlanda

Prof. R. M. Butler. - 23, Kildare Street, Dublin.
L. O'Callaghan, Esq. - 31, South Frederick Street. - Dublin.

Italia

M. E. Camizzaro. - Palazzo Furlati Allegria - 31, Via Tagliamento. - Roma.
Cav. Uff. Vittorio Mariani. - 11, Via de Città. - Siena.

Holanda

Joseph Th. J. Cuypers Roermond. - Waanstrichler Weg.
Prof. Dr. Ir. D. F. Slothouwer, Architect - Hoofstraat 143, Amsterdam.

Noruega

Harald Aars. - Byarkitektens Kontor. - Oslo.
Sverre Pedersen. - Norges Tekniske Høiskole. - Trondheim.

Polonia

Alphonse Gravier. - 11, Mazowiecka. - Varsovia.
Witold Minckiewicz. - Ecole Polytechnique. - Léopol.

Portugal

A. R. Adães Bermúdez. - Rua de S. Joao Nepomuceno 22, 1ª. - Lisboa.
J. L. Monteiro. - Escuela de Bellas Artes. - Lisboa.
J. Alexandre Soares. - Escuela de Bellas Artes. - Lisboa.

Rusia

Presidente Societé des Architectes Artistes. W. O. 4 Lina I-17. - Leningrado.
Secretario Societé des Architectes Artistes. W. O. 4 Lina I-17. - Leningrado.

Suecia

Carl Möller. - Kungl. Byggnadsstyrelsen. - Estocolmo.
Ivar Tengbom. - Skepparegatan 58. - Estocolmo.

Suiza

Franz Fulpius. - 5, rue des Chaudronniers. - Ginebra.
Docteur Gustave Gull. - 17 Mousson Strasse. - Zurich.
Paul Vischer. - Langeggasse. - Bale.

ASIA

China

A. W. Tickle. - Public Works Department. - Hong Kong.

(Continúa).

(Continuación).

AFRICA

Costa de Oro

G. E. Gamon. — Dpto. de O. Públicas. — Accra.
C. R. Crosley. — P. O. Box 146. — Accra.

Rhodesia del Sur

Sidney Austen Cowper. — P. O. Box 360. — Salisbury.

OCEANIA

Australia

Charles Rosenthal. — President of the Federal Council of Australian Institutes of Architects. — Sidney
— Nueva Gales del Sur.
Prof. Wilkinson. — Institute of Architects of New South Wales. — Sidney.
J. H. Harvey. — 527, Collins Street. — Melbourne.
A. R. L. Wright. — St. George's Terrace. — Perth, W. A. — Australia Occidental.
G. H. Godaell. — 14, Martin Place. — Sidney.
E. Phillips Dancker. — Instituto Sud-Australiano de Arquitectos. — Adelaida.

Nueva Zelandia

John T. Mair. — Arquitecto del Gobierno de Nueva Zelandia.

Tasmania

A. C. Walker. — Collins Street. — Hobart.
Eric Round, A. T. I. A. — Instituto de Arquitectos de Tasmania. — Hogart.

SOCIOS ACTIVOS

Acevedo, Juan Manuel. — Córdoba 487.
Adamoli, Pedro A.: Anchoarena 1309.
Agote, Carlos; Maipú 479.
Albertoli, Arnoldo; Anchoarena 1192.
Albertoli, Fernando; Paraguay 2915.
Algier, Ricardo U.; Catamarca 429.
Alonso, R. M. (ausente).
Alvarez, Raúl J.; Grafi, Gelly y Obes 2243.
Alvarez Vicente, Rafael. — Lavalle 1312.
Anfossi, A.; Tucumán 3610.
Antonal, Pedro; Pedro Goyena 189.
Aranda, Fernando. — Juez Tedín 2922.
Aranda, Jorge G.; A. Arguibel 2341.
Arego, Alberto S.; Las Heras 2545.
Argento, Ovidio P.; Emilio Mitre 585.
Aspasi, Julio M.; Chaco 148.
Arselli, Alejandro; Corrientes 1473 (Rosario).
Ayerza, Héctor; Florida 470.
Azaro, Alfredo; A. del Valle 1158 (Marcos Paz, F. C. O.).
Barrasi, Américo; Rodríguez Peña 881.
Bardesi, Ezequiel A. de. — Ayacucho 1726.
Bardi, Pedro M. — Carlos Calvo 1483.
Baroni, Alberto L.; Gobernador Crespo 2462 (Santa Fe).
Baronio, Italo I.; Gaona 87.
Basso Dastugue, Abel; Av. Villarino 79 (Chivilcoy. — F. C. O.).
Beccyro R. — Trelles 786.
Becker, Carlos E.; Echeverría 2819.
Beccú, A. — Córdoba 487.
Belgrano, Mariano R.; Diagonal R. S. Peña 501.
Bellame, Héctor. — Humberto 1° 2833 (Santa Fe).
Bengolea Cárdenas, Héctor N.; Corrientes 1785.

Bergaitz, Juan Antonio; Alberti 92.
Bereterbide, Fermín H. — Culpina 141.
Bergallo, Victorio J. A.; Nahuel Huapi 2248.
Berisso, Pedro; 25 de Mayo 33.
Bessone, Emilio M.; Mendoza 1050 (Rosario).
Beveraggi, René G.; Boulevard Moreno 71. — Paraná (E. Ríos).
Bianchedi, Remo R.; Avenida R. S. Peña 760.
Bianchetti, Enrique A. — Rawson 1189.
Bianchi, Héctor A.; Dorrego 1268 (Rosario).
Bidart Malbrán, Mario; 25 de mayo 195.
Bielman, Augusto D.; Alsina 2138.
Bilbao la Vieja, Antonio; L. N. Alem 639.
Bogani, Alberto J. — Bernardo de Irigoyen 1512.
Bollini, Angel Julio. — Biblioteca 32.
Bressan, Eugenio L.; Cabello 3034.
Brodsky, Valentín M.; Lavalle 1059.
Broggi, L. A.; Juncal 1207.
Bullrich, Adolfo F.; Anchoarena 2340.
Burzaco, Angel R.; Esmeralda 155.
Buschiazzo, Juan C. — Calles 1444.
Buschiazzo, Mario J.; Bm. Mitre 1348 (Adrogué).
Bustillo, Alejandro. — Posadas 1059.
Calvo, Héctor M.; Pte. Roque Sáenz Peña 637.
Capilla, Fernando L.; Diagonal R. S. Peña 760.
Cárrega Gayán, Antonio. — Corrientes 633.
Cardini, J. C.; Arzob. 2060.
Carreras, Guillermo de las; Lavalle 471.
Casarrubia, Francisco, Santa Fe 826 (Rosario).
Casterán, Eugenio; Rivadavia 933.
Ceel Luis; Catamarca 90.
Cerrato, L.; Franklin 2284.
Cervera, J. Alberto; Gurruchaga 462.
Chamourdie, Enrique; Florida 440.
Chiario Ravenna, Antonio; Convención 1511 (Montevideo).
Christensen, V. Raúl; Olavarría 5000.
Christophersen, Alejandro. — Reconquista 790.
Chute, Jorge A.; Italia 430 (Adrogué).
Ciarrapico, Alberto; Espanza 75.
Ciuffi, Alberto D.; Iriondo 950 (Rosario).
Ciga Alzamena, José M.; Emilio Mitre 339.
Civil, Manuel V.; Mendoza 1290.
Colc, Leonardo T. — Perú 1309.
Colmegna, Vicente; Rivadavia 659.
Conder, E. Lauriston; Sarmiento 329.
Coni Molina, Alberto; Otamendi 234.
Cook, M.; Viamonte 748.
Costa Suárez, Luis M. — Charcas 2653.
Croce Mujica, Angel; Río Banda 153.
Croci, Clicerio. — Nicasio Oroño 2140.
Cuomo, Enrique; Deán Funes 1261.



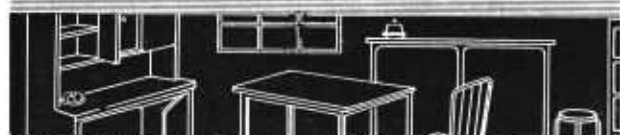
le ofrece:



CARPINTERIA METALICA



MUEBLES DE ACERO



MUEBLES PARA COCINA



HELADERAS ELECTRICAS

industria metalúrgica argentina
HUGO ETLINGER & CIA.

FABRICA: Av. ALCORTA 2601 U.T. 51 007174 • EXPOSICION PERU 318 U.T. 33 6396

(Continúa).

ASCENSORES MONTACARGAS STIGLER MILANO

EN ESTE MODERNO EDIFICIO
SE HAN INSTALADO
4 ASCENSORES STIGLER
LA MAQUINA PERFECTA DE PAMA MUNDIAL

En nuestros propios talleres incorporados a la Industria Nacional, fabricamos: **Cabinas de Madera o Carpintería Metálica, Puertas correderizas, de hoja, telescópicas. Defensas de hierro artístico.**

El tamaño, las decoraciones y los modelos pueden ser adaptados a las exigencias del ambiente, a todos los estilos y a los gustos de los señores interesados.

Invitamos a los señores profesionales
a visitar esta instalación.

COMPANIA COMERCIAL
ASCENSORES ITALIANOS STIGLER Lda.

SAN MARTIN 195 U. T. 33, Av. 6784 BUENOS AIRES

VIRGILIO L. GRIMOLIZZI

ESTADOS UNIDOS 1516

U. T. 23, BUEN ORDEN 6576

tuvo a su cargo los trabajos de
impermeabilización

de la propiedad de renta,
calle Callao 527 al 35.

Obra del Arq. L. Newbery Thomas
que publica el presente número.

(Continuación).

- Dates, Luis; Uribelarrea 713 (Olivos).
Daurat, Roberto. - Godoy Cruz 3134.
De Cicco, Felipe A.; Malabia 1238.
De Lorenzi, Ermete; Córdoba 2035 (Rosario).
De Lucia, Román C.; Corrientes 1455.
Demaría, José Antonio. - Charcas 2889.
Denis, Adolfo J.; Florida 668
Depetris, Italo; E. Ríos 258.
Diers, Blas J. - Diag. R. S. Peña 825.
Diendonné, Fernando; Emilio Mitre 221.
Dini, Américo J. - Andrés Arcuibel 2538.
Dodds, Alberto E. - 25 de Mayo 11.
Doyer, Joh. J. - Tronador 2650.
Dubourg, Eugenio. - Sarmiento 2221.
Dujarric L., Faure (auste.)
Dumas, Carlos; Sarmiento 329.
Dunant, Jacques (ausente).
Durand, Juan B.; Santa Fe 1894 (Rosario).
Durand, Victor J.; Moldes 3902.
Durelli, Amílcar; Chacabuco 78.
Eizalde, Juan José de (ausente).
Espina, Carlos Alberto. - Larrea 929.
Espínosa, José; Paseo Colón 650.
Esponoya, Daniel; Pte. Roque Saenz Peña 591.
Esteves, L. P.; Guido 1626.
Fava, Ernesto A.; Diag. R. S. Peña 615.
Favero, Edmundo P.; Uruguay 618.
Fenoglio, Mario; Humboldt 1820.
Ferraris G., Alfonso. - Corrientes 951.
Ferro, Bartolomé M.; Larroque 475 (Bánfield).
Flite, Raúl E. - Montaña-Sur-Sierre (Valois-Sulza).
Folkers, Enrique. - Franklin 704.
Fonseca, Martín; Salta 205 (Concordia - E. Ríos).
Fontecha, Eduardo; Echeverría 1526.
Fortini, Juan J.; Viale S. Franscini 14. (Lugano. - Sulza).
Fourende, Luis Jorge; Callao 289 (7º piso).
Fragueliro Frías, Jorge A.; Av. R. S. Peña 591.
Frigerio, Clemente I. - Lavalle 1312.
Fritzache, Bruno O.; J. E. Uriburu 449.
Frolo, S.; Santa Fe 1531.
Futten, Eduardo P. - Av. de Mayo 819.
Gabriel, Ricardo C.; Diagonal 79, nº 1090 (La Plata).
Galdi, A.; Córdoba 3452.
Gaffruscoli, A.; Florida 229.
Gambos, Hernán M.; Santa Fe 3886.
Garbarini, Hugo; Diag. R. S. Peña 825.
García Mansilla, Juan A.; Cangallo 673.
Gargaglione, Roberto A. - Linters 865.
Gelly Cantillo, Alberto. - Corrientes 685.
Généau, C. E.; Alvarez 2561.
Giménez, Rafael E. - 1ª. R. Saenz Peña 637.
Giménez Bustamante, Rodolfo; Lavalle 710.
Giorgetti, A.; Vélez Sársfield 762 (Rosario).
Giralt, E.; B. Mitre 3426.
Giovannoni, Lorenzo; Pueyrredón 756 (Rosario).
González, Oscar; J. E. Uriburu 1689.
Godoy, Julio C.; Corrientes 633.
Gómez, Eduardo V. - El Cano 3183.
Grasso, José S.; Gaona 3198.
Greslebin, Héctor; Arredondo 2670.
Grossi, Oscar; Perú 646.
Guidali, Alfredo; Independencia 1082.
Guido, Angel. - Montevideo 2122 (Rosario).
Guilfazió, Alcides; San Martín 112 (Mendoza).
Guiraud, E.; Hidalgo 67.
Gurevitz, I.; Lavalle 2555.
Gutiérrez y Urquillo, Antonio; Charcas 1771.
Hary Pablo (ausente).
Heinecke, Germán R.; Monroe 844 (Lanús, F.C.S.).
Hernández Larguía, H. - San Luis 118 (Rosario).
Heintley de la Riestra, Alberto; Serrano 2405.
Honoré, Huberto E.; Malpúa 427.
Hope, Roberto C.; Córdoba 961 (Rosario).
Horta, A. J.; Cangallo 1989.
Hortal, José A.; Tucumán 716.
Horteloup, Alberto; Caseros 436 (Salta).
Iacobucci, José. - Vicente López 435 (Quilmes).
Ignón, Juan Pedro; Cangallo 2544.
Ingils, A. R.; Lavalle 341.
Jacobs, Arnoldo L. - Pte. Roque Saenz Peña 637.
Jaeschke, Victor Julio; José Hernández 2210.
Jarry, Roberto J.; José Bonifacio 1301.
Karsman, René; Echeverría 2819.
Koch, Enrique J. - 25 de Mayo 11.
Kronfuss, J.; Cangallo 1479.
Lassa, Federico; Esmeralda 132.
Lagos, E.; Córdoba 744.
Lagunas, Simón; Bdo. de Trigo 171.
Landa, Francisco F.; Avda. Cazón 1433 (Tigre).
Lanfranco, Elías. - Muñoz (P. C. P.).
Lanús, Eduardo M.; Tucumán 695.
Lanús, Juan Florencio; Carrrotillo (Mendoza).
Lanz, P. P.; Rivadavia 4117.
Laspé, Enrique Max; Rivadavia 755.
Lavarro, Victorio M.; Corrientes 1138.
Lavigne, Emilio M.; Lavalle 1268.
Lazzati, Juan P.; Sarmiento 848.
Leroy, Carlos A.; C. Pellegrini 693.
Livingston, Manuel; Córdoba 1859.
Lissarrague, Raúl; 25 de Mayo 749.
Livingston, Enrique A. - Perú 84.
Lobos, P. A.; Cangallo 328.
Lo Celso, Angel T.; 25 de Mayo 214 (Córdoba).
Loizaga, Félix-Beruti 3342.
Lo Vg, Guido A.; Buenos Aires 1059 (Rosario).
Macchi, Enrique; Morenc 1352.
Maduro, M.; Tucumán 1128.
Malfea, Carlos; Monroe 5266.
Malnati, Rodolfo A.; Díaz Vélez 3921.
Manzella, Ernesto J.; Rioja 2307 (Rosario).

(Continúa).

(Continuación).

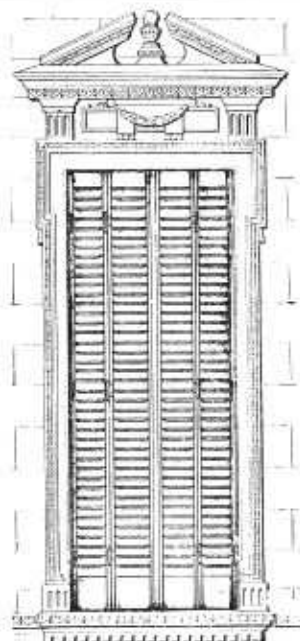
- Marchesotti, Gino; Tucumán 963.
 Marco, Enrique (ausente).
 Martinoni, Carlos; Entre Ríos 1844.
 Martínez, Alejo (h.); Junín 1194.
 Martini, J.; Sarmiento 4239.
 Massa, Carlos C.; Paraguay 114.
 Maulalen, Juan S.; Saavedra 189.
 Mayol, Marcelo; Tucumán 1656.
 Mazzotti, Luis L. (hijo); - Arenales 1672.
 Mazzonini, Angel A.; Luis Viale 2229.
 Medhurst Thomas, C. E.; - Córdoba 838.
 Meineke, Alberto; Montevideo 640.
 Meineke, Guillermo V.; - Canello 310.
 Méndez, Raúl J.; Bernardo de Irigoyen 710.
 Mendióroz, Carlos; Universidad Nacional de Tucumán (Tucumán).
 Messian, H.; Perú 1586.
 Micheletti, José A.; - Santa Fe 1360 (Rosario).
 Micheletti, Tito C.; - Santa Fe 1360 (Rosario).
 Milberg, H.; Florida 671.
 Millé, José (ausente).
 Moliné, Antonio J.; Cevallos 1670.
 Molteni, Alberto; C. Pellegrini 1332.
 Montagna, Francisco N.; - Rivadavia 3480.
 Moreau, E.; Sarmiento 212.
 Moreno, Roberto F.; - Sarmiento 212.
 Moroni, P. E.; Córdoba 487.
 Moreno de Mesa, Luis J.; - Humberto I° 2360.
 Morillo, Manuel L.; - Las Heras 2320.
 Moscatelli, Juan; Pino 4331.
 Moy, Alejandro E.; Corrientes 685.
 Moyano, Ricardo E.; Uruguay 949.
 Mujica Gómez, Miguel; Oliva 323 (Asunción, - Paraguay).
 Nin Mitchell, Antonio; - Charcas 1473.
 Niscredi, Salvador A.; Alsina 2138.
 Noceti, Octavio C.; Chacabuco 78.
 Noel, Martín; Suipacha 1492.
 Nortman Meer; Avellaneda 4102.
Oberlander, Anibal; Libertad 714 (Sgo. del Estero).
 O'Farrell, Juan M.; Guido 2662.
 Olivares, Eduardo; Ituzaingo 1437 (San Fernando).
 Olivari, Alberto J.; Bartolomé Mitre 383.
 Olivari, Alfredo; Bartolomé Mitre 383.
 Orlandi, R.; Charcas 1658.
 Otáola, J. V.; Palpa 2696.
Padró, Ernesto S.; Tucumán 395.
 Pagés, E.; Loria 841.
 Palau, Luis E.; Florida 527.
 Panza, Hugo; Av. de Mayo 570.
 Paolillo, V.; Corrientes 1533.
 Paquet, Carlos E.
 Parisi, Nicolás V.; San Juan 2932.
 Parsons, Edwin; Barragán 816 (Versalles, F.C.O.).
 Pascual, A.; Córdoba 1711.
 Pasman, Raúl G.; Moreno 376.
 Passerón, Fortunato A.; - Junín 1461.
 Pazos, Alejo L.; - Montevideo 126.
Pedretti, Edgardo; Medrano 485.
 Pedretti, Víctor J.; Guardia Vieja 4069.
 Peirano, M. Pavón 2851.
 Pelosi, Antonio (h.); (Ausente).
 Peraini Martínez, Jorge R.; Florida 668.
 Pérez, Esteban; Calle 47, N° 354 (La Plata).
 Petersen, Alberto; La Rural 175.
 Pibernat, Carlos M.; Moreno 2096.
 Pirovano, E.; Melo 2562.
 Pitella, Domingo; Víctor Martínez 356.
 Pizzul, Finlandia; - Juana Azurduy 3115.
 Pion, Augusto; Callao 384.
 Poch, Ramón; Isla del Cerro - Paso de la Patria (Corrientes).
 Poggi, Aristides A.; Wenceslao Villafañe 356.
 Pointis, Carlos H.; P. Lucena 262 (Lomas).
 Porta, O. R.; Bolívar 218.
 Pourtalé, Héctor (ausente).
 Prebisch, Alberto; Av. de Mayo 953.
Quaglio, Carlos; Argerich 1274.
 Quintino Herrera, R.; Paysandú 887 (Montevideo).
 Quineke, Enrique G.; Charcas 1473.
Ramos Correa, Daniel; - Perú 1198 (Mendoza).
 Ramos Mejía, Isaías; - Av. Gelly y Obes 2215.
 Randle, Horacio; Pico 1768.
 Ranzenhofer, Oscar; (Ausente).
 Real de Azúa, Ezequiel M.; Reconquista 745.
 Repetto, Bartolomé M.; - Gral. Artigas 635.
 Repetto, Emilio; Las Heras 2051.
 Rivarola, Jorge Víctor; Viaducto 1287.
 Rivera, Raúl R.; - Avda. de Mayo 1370.
 Rivero, R. R.; Barrola 6741.
 Rocca, Anibal J.; Corrientes 1650.
 Rocca, A. J.; Alberti 1283.
 Rocha, C. A.; Juncal 1909.
 Rodríguez Remy, Ricardo; Victoria 3773.
 Rossi, Ezequiel; Gral. Acha 165 (San Juan).
 Rubillo, E.; Esmeralda 22.
 Ruiz Moreno, Rómulo Augusto; Ayacucho 1626.
Sabaté, Ciriaco; Esmeralda 22.
 Sabaté, Jorge; Florida 621.
 Sackmann, Ernesto; Reconquista 134.
 Sáenz, Domingo; Itacoreo 150.
 Salamone, Francisco; -
 Salas, Julio; Laprida 2115.
 Sanola, Adolfo; Salla 681 (Corrientes).
 Sanmartino, Rafael A.; - Sarmiento 329.
 Scarpelli, R.; Soler 3645.
 Schildknecht, Marcelo; Laprida 1641.
 Schindler, Alberto C.; Sarmiento 1831.
 Schmitt, Carlos A.; Corrientes 435.
 Schuster, Moisés; Sarmiento 643.
 Schwarz, Leopoldo; - Rioja 1341 (Rosario).
 Scarpini, Pablo (hijo); Laprida 1946.
 Segrestan, A. (ausente).
 Serrano, José; Urquiza 578 (Paraná, - E. Ríos).
 Siegerist, L.; Lavalle 353.
 Silva, Angel; - Brandzen 1378 (Morón, F.C.O.).

(Continúa).

En el Edificio de Renta, Callao 527 al 537, obra del Arquitecto Louis Newbery Thomas, se colocaron las celosías

BURDIN-ZUR

construidas con parantes de hierro acerado y tablillas de haya



Unico Fabricante:

Manuel Alberto Iriarte

Av. Montes de Oca 1451 :: Buenos Aires
U. T. 21, Barracas 0251

SI DESFA CONDCERLA PIDA DETALLES

Dyckerhoff y Widmann

Soc. Anón.

EMPRESA CONSTRUCTORA

BUENOS AIRES

Avda. Roque Sáenz Peña 760 - 8.º Piso
U. T. 35 (LIBERTAD), 5011/12/13/14

CONSTRUCCION EN GENERAL

Hormigón Armado, Casas de Renta, Edificios Monumentales, Fábricas, Usinas, Silos.

OBRAS HIDRAULICAS

Obras Sanitarias, Puertos, Pilotajes, Puentes, Dragador.

PAVIMENTACIONES

**DYCKERHOFF
Y
WIDMANN**

Finkelstein y Hennebert

ESPECIALISTAS - LUMINOTECNICOS

Ofrecen su colaboración a los Señores Arquitectos y demás profesionales de la construcción para los estudios y proyectos de iluminación.

SARMIENTO 643 U. T. 31, Retiro 2609
Esc. 632 - horas 14 a 15

Sinclair, Alfredo; Estación La Victoria, - Mandisovi (F. C. N. E. A.).
Soto Acebal, Roberto; Florida 125.
Spika, Jorge L. - Coronel Díaz 175.
Spirandelli, Carlos; Santa Fe 1073 (Rosario).
Squirru, Francisco, - Río Bamba 153.
Stok, Isaac; Tres de Febrero 324.
Storti, Jacobo P. - Quinta Arreguin, Villa Calzada (F. C. S.).
Sutton, Juan R. (ausente).
Tadini, Pedro, - Aristóbulo del Valle 780.
Tavernier, Jorge A. - Av. Belgrano 348 (Rosario).
Tavazza, Manuel, - Av. de Mayo 840.
Téssier, Nemo.
Thierry, Renato C.; Belgrano 129 (Bernal, F.C.S.).
Thomas, Luis Newbery, - Sarmiento 329.
Togneri, Raúl; Villa El Airo, Barza, Prov. de Lucca (Italia).
Torres Armengol, Manuel; (ausente).
Tranconi, Domingo S.; Corrientes 1621 (Rosario).
Travagnini, R.; Tacabuco 316 (San Isidro).

Valera, Aldo; Lavalle 341.
Valiente Noailles, Enrique; Cerrito 1154.
Valle, Narciso del (hijo); Bdo. de Irigoyen 171.
Van Braam Houckgeest, Juan; Conde 1638.
Vaneri, Alfredo M.; Carlos Calvo 3736.
Vautier, Ernesto E.; Córdoba 991.
Velázquez, Andrés M. (Ausente).
Ventafredda, Antonio A. - San José 1330.
Vescovo, Carlos; E. S. Zeballos 338 (Rosario).
Vidal Cárrega, Carlos; Rodríguez Peña 1529.
Vilar, Carlos; Cangallo 499.
Villalonga, Alfredo; Florida 671.
Villalonga, Raúl, - Florida 671.
Villanueva, Víctor A.; Neuquén 1430.
Virasoro, Alejandro; Santa Fe 2972.

Waldorp, Juan (h.); Viamonte 682.
Whitclaw, Alberto J.; Williams, Alfredo, - Rodríguez Peña 95.
Woodgate Federico C.; Tucumán 695.
Zambruno, Carlos Domingo; Corrientes 680 (Río Cuarto, Córdoba).
Zanetti, Juan Blas, - Pte. L. Sáenz Peña 808.

SOCIOS ASPIRANTES
(Los aspirantes señalados con asterisco son arquitectos)

* Abelleira, Guillermo de; Arenales 1652.
* Achával, Federico de, - R. S. Peña 760.
* Adol. Andín, L. (ausente) Albanese Galassi, Santiago; 9 de Julio 750 (Rosario).
* Albinati, Pablo M.; Olteiros 3575.
* Amadeo, Rodolfo; Ugarteche 3650.
Andreoni, Rodolfo; Rivadavia 9682.
Arauz Obligado, M. de las Mercedes; Sinclair 2991.

Arias, Juan A.; Paraguay 419.
Arnán, Ricardo; 9 de Julio 660 (Rosario).
Armentano, Florindo; Paraguayo 1072 (Rosario).
Armesto, Hugo; Callao 32.
* Aslan, José; Av. Pte. R. Sáenz Peña 561.
* Baldini Garay, Carlos A.; Bdo. de Irigoyen 171.
Baliña, Jorge A.; Copérnico 2385.
Baroni, Francisco; M. Candiotti 3718 (Santa Fe).
Belhart, Elvio P.; Medrano 376.
Berjman, David; Ayacucho 1923 (Rosario).
* Beccar Varela, Florencio; San Isidro (F.C.C.A.).
Berro García, Alberto; Defensa 1111.
Bignone, Enrique A.; Martín y Huédo 1424 (Vicente López).
* Billoch, Alejandro; Ugarteche 3050.
* Braegger, Antonio; J. E. Uruburu 139.
Bracco, Rodolfo F.; Paraná 572.
* Buzzetti, Alfredo; Ceretti 2759.
Cabañero, Julio; Mendoza 1980 (Rosario).
Caffaro, Luis A.; Buenos Aires 1151 (Rosario).
Campini, Héctor S.; Valentín Gómez 3542.
* Campos, Luis M.; Montevideo 546.
Carattini, Juan R.; Sargento Cabral 36 (Rosario).
* Cárcova, Carlos de la, - Paraguay 643.
Cardini, Roberto J. - Rioja 1166.
Carminati, Guaiterio; Juez Tedín 2027.
Castagnino, Raúl, - Maipú 1798 (Rosario).
Cavagna, Adolfo J. R. - Amenábar 1416.
Cerrutti, Máximo; Rivadavia 1167.
Chiappori, Ismael; José Bonifacio 2973.
Copello, Carlos R.; Pavón 1531.
Cozza, Luis, Av. Pellegrini 957 (Rosario).
De la Riestra, Marín A. - Laprida 1621 (Rosario).
Delfino, Guillermo J.; Rivadavia 14152 (R. Mejía).
De Luca, Juan B.; Coronel Niceto Vega 5785.
Díaz Andrieu, Luis N.; Av. Arjón 1236 (Rosario).
Dighero, Pco. S.; Ecuador 572.
* Di Paola, Rogelio A. - Santa Fe 2459.
Dominguez, Manuel A.; Bóivar 1084.
* Elcagaray, Mario R. - Paraguay 1100.
Enríquez, Rodolfo; Talcahuano 727.
Eskenza, Moisés; Alvear 743 (Rosario).
Espinosa, Néstor J.; Cumaná 238.
* Estrada, Ernesto de; Galeo 2440.
* Etcheverry, Alfredo P. - Donado 1685.
Fassi, Juan T. - Castillo 1531.
Fernández, Manuel J.; Belgrano 2000.
Fernández Criado, Raúl, - Juncal 1055.
Fernández Díaz, José; Domingo 757 (Rosario).

* Fernández Marelli, Manuel A.; Teodoro García 2466.
Fernández Romero, Arturo, - Alsina 1225 (Rosario).
Ferrari Descole, S.; L. S. Peña 1144.
Ferrería, Francisco M. - Echeverría 1040, - Rosario.
* Ferrovia, Eduardo J. R.; Paseo Colón 588.
* Figueroa Bunge, Emilio; Chile esq. Manuel Gurrío (S. Isidro).
* Firpo, Luis, - Entre Ríos 882 (Olivos, F.C.C.A.).
* Fornari, Osvaldo C.; Entre Ríos 1560.
Frayssinet, Raúl H.; Bóivar 331.
García Belmonte, Luis F. - Sarandí 19.
García Berro, Jorge, - San José 690.
García Miramón, Enrique A.; Rivadavia 6176.
* García Vouilloz, María Luisa; Arribeños 857.
Gazzo, Nicolás; Callao 1138 (Rosario).
* Gentile, A.; Lambaré 966.
Gersbach, Julio José; Esmeralda 629.
Ghiara, Antonio P.; Condarcó 569.
* Gibelli, J. C.; Larrea 955.
González del Solar, César.
González Pondal, Marcelo A.; Callao 1412.
Goyvira Lynch, Guillermo; Peña 2065.
Guichet, René G.; J. Azurduy 2841.
Hirsch, B.; Belgrano 471.
* Iachini, Manuel, - Bialek Mansé 671.
* Joselevich, Alfredo; Avenida La Plata 97.
Kohan, Noemí; Cochabamba 1731 (Rosario).
Lacalle Alonso, Ernesto, - Lavalle 710.
Lambruschini, Roberto B. - Gallo 1563.
Lapidus, Juan; 11 de Septiembre 912.
Larcade, Henri E.; Paraguay 2459.
Larrocha, José de, - San Martín 945.
Le Monnier, Raúl; Pasaje Tarolo.
Lemos, Ernesto E.; Libertad 1613.
Lima, J. H.; Córdoba 3013.
Locati, A. J.; Larrea 1306.
* Maglia, Romeo J. - Sadi Carnot 759.
Maisonave, Emilio; 1º de Mayo 1776 (Rosario).
* Mariscotti, V. - Bogotá 3836.
Marre, Ricardo O.; Gaona 2755.
Martínatto, Elías; 9 de Julio 1946 (Rosario).
* Martínez, Rosendo (h.) - Rodríguez Peña 223.
* Martínez Seeber, Mario, - Santa Fe 2116.
Mascara, Roberto; E. Zeballos 41 (Rosario).
Mayeroff, Alejandro; Varela 977.
Miguens, Roberto R.; Freyre 917.
Miglia, Julio A.; Pueyrredón 352.
* Minvielle, Emilio; Villanueva 1363.
Monti, Juan; Salta 2926 (Rosario).
Moras, Juan A.; Rawson 42.
Moreno Díaz, Luis; Montevideo 252 (Rosario).
Moritán Tezanos Pinto, Julio; Necochea 1725 (Rosario).
* Morixe, Héctor C.; Santa Fe 980.

Muniagurria, Mario, - B. Oroño 1190 (Rosario).
Muzio, Carlos; Bm. Mitre 1361 (Mármol, F.C.S.).
Nadal, Alberto; Jufre 263.
Navratil, Carlos, - La Paz 929 (Rosario).
* Necochea, Nemesio S.; Rosetti 937.
Negri, Juan B. - Asunción 3354.
* Niebuhr, Nelly; Echeverría 3725.
Noguero Armengol, B. - Italia 1267 (Rosario).
* Paillot, Héctor; Anchorena 2340.
* Pastrana, Ernesto J.; Méjico 2562.
Patrickios, Jorge A.; Laprida 549 (Rosario).
Pellegrini, Sergio E.; Hospital Italiano, San Justo (F.C.O.).
Pleasno, Enrique, - Maipú 2546 (Rosario).
Querch, A.; Libertad 1218.
Quirós, Flores, Alfredo, - Austria 1772.
Rassia, Carlos; Salta 2563 (Rosario).
Ricur, Alberto V.; Guatemala 4516.
Riganti, Ernesto F.; Jurrín 1492.
Rimbau, Jaime; 1º de Mayo 1999 (Rosario).
Rivas, Reynaldo E.; Rioja 1936.
Rizzotto, Domingo; Mendoza 1581 (Rosario).
* Roggio, Héctor M.; Beldoya 166 (Córdoba).
Rosello, Vicente; Mendoza 2121 (Rosario).
Rosgo, Hugo M.; Ayacucho 2471.
* Sacriste, Eduardo; Morelos 50.
Sajoux, Roberto J.; Cochabamba 1760.
Saldarini, Federico F. - Constitución 56 (San Fernando).
San Miguel, René; Corrientes 1102 (Olivos).
Savigliano, Carlos H. - Libertad 94.
Sinópoli, Pedro, - Bs. Aires 1634 (Rosario).
Strazza, Lucio; Uriarte 1336.
Suárez, Araújo Ernesto, - Ugarteche 2823.
Tavarozzi, Eduardo M. - Amenábar 2257.
Terán, Luis; Necochea 1937 (Rosario).
Torrero, Felipe C.; Santa Fe 1110.
* Tiscornia, Fernando, - Cangallo 4280.
Tivoli, J. E.; Tacuarí 471.
Torrassa, J.; Argerich 321.
Van Lacke, L.; Ayacucho 1450 (Rosario).
* Vannelli, Fernando A. - Rivadavia 5857.
Vares, Reynaldo; Iriondo 1120 (Rosario).
Varsi Costa, Raúl; Rioja 1923 (Rosario).
Vegas, Benito L. - Nazarre 2761.
Vieyra, Armando A. - F. Moré 1265 (Rosario).
Viglioco, Santiago; E. Zeballos 338 (Rosario).
Villa, Itala F.; Corrientes 2791.
Vilani, M.; Azucénaga 274.
* Wassergug, Eugenio, - Simbrón 3235.
* Winnik, Miguel; Neuquén 2736.
Yomba, Gabriel; Ayacucho 1450 (Rosario).

* Fernández Marelli, Manuel A.; Teodoro García 2466.
Fernández Romero, Arturo, - Alsina 1225 (Rosario).
Ferrari Descole, S.; L. S. Peña 1144.
Ferrería, Francisco M. - Echeverría 1040, - Rosario.
* Ferrovia, Eduardo J. R.; Paseo Colón 588.
* Figueroa Bunge, Emilio; Chile esq. Manuel Gurrío (S. Isidro).
* Firpo, Luis, - Entre Ríos 882 (Olivos, F.C.C.A.).
* Fornari, Osvaldo C.; Entre Ríos 1560.
Frayssinet, Raúl H.; Bóivar 331.
García Belmonte, Luis F. - Sarandí 19.
García Berro, Jorge, - San José 690.
García Miramón, Enrique A.; Rivadavia 6176.
* García Vouilloz, María Luisa; Arribeños 857.
Gazzo, Nicolás; Callao 1138 (Rosario).
* Gentile, A.; Lambaré 966.
Gersbach, Julio José; Esmeralda 629.
Ghiara, Antonio P.; Condarcó 569.
* Gibelli, J. C.; Larrea 955.
González del Solar, César.
González Pondal, Marcelo A.; Callao 1412.
Goyvira Lynch, Guillermo; Peña 2065.
Guichet, René G.; J. Azurduy 2841.
Hirsch, B.; Belgrano 471.
* Iachini, Manuel, - Bialek Mansé 671.
* Joselevich, Alfredo; Avenida La Plata 97.
Kohan, Noemí; Cochabamba 1731 (Rosario).
Lacalle Alonso, Ernesto, - Lavalle 710.
Lambruschini, Roberto B. - Gallo 1563.
Lapidus, Juan; 11 de Septiembre 912.
Larcade, Henri E.; Paraguay 2459.
Larrocha, José de, - San Martín 945.
Le Monnier, Raúl; Pasaje Tarolo.
Lemos, Ernesto E.; Libertad 1613.
Lima, J. H.; Córdoba 3013.
Locati, A. J.; Larrea 1306.
* Maglia, Romeo J. - Sadi Carnot 759.
Maisonave, Emilio; 1º de Mayo 1776 (Rosario).
* Mariscotti, V. - Bogotá 3836.
Marre, Ricardo O.; Gaona 2755.
Martínatto, Elías; 9 de Julio 1946 (Rosario).
* Martínez, Rosendo (h.) - Rodríguez Peña 223.
* Martínez Seeber, Mario, - Santa Fe 2116.
Mascara, Roberto; E. Zeballos 41 (Rosario).
Mayeroff, Alejandro; Varela 977.
Miguens, Roberto R.; Freyre 917.
Miglia, Julio A.; Pueyrredón 352.
* Minvielle, Emilio; Villanueva 1363.
Monti, Juan; Salta 2926 (Rosario).
Moras, Juan A.; Rawson 42.
Moreno Díaz, Luis; Montevideo 252 (Rosario).
Moritán Tezanos Pinto, Julio; Necochea 1725 (Rosario).
* Morixe, Héctor C.; Santa Fe 980.

Muniagurria, Mario, - B. Oroño 1190 (Rosario).
Muzio, Carlos; Bm. Mitre 1361 (Mármol, F.C.S.).
Nadal, Alberto; Jufre 263.
Navratil, Carlos, - La Paz 929 (Rosario).
* Necochea, Nemesio S.; Rosetti 937.
Negri, Juan B. - Asunción 3354.
* Niebuhr, Nelly; Echeverría 3725.
Noguero Armengol, B. - Italia 1267 (Rosario).
* Paillot, Héctor; Anchorena 2340.
* Pastrana, Ernesto J.; Méjico 2562.
Patrickios, Jorge A.; Laprida 549 (Rosario).
Pellegrini, Sergio E.; Hospital Italiano, San Justo (F.C.O.).
Pleasno, Enrique, - Maipú 2546 (Rosario).
Querch, A.; Libertad 1218.
Quirós, Flores, Alfredo, - Austria 1772.
Rassia, Carlos; Salta 2563 (Rosario).
Ricur, Alberto V.; Guatemala 4516.
Riganti, Ernesto F.; Jurrín 1492.
Rimbau, Jaime; 1º de Mayo 1999 (Rosario).
Rivas, Reynaldo E.; Rioja 1936.
Rizzotto, Domingo; Mendoza 1581 (Rosario).
* Roggio, Héctor M.; Beldoya 166 (Córdoba).
Rosello, Vicente; Mendoza 2121 (Rosario).
Rosgo, Hugo M.; Ayacucho 2471.
* Sacriste, Eduardo; Morelos 50.
Sajoux, Roberto J.; Cochabamba 1760.
Saldarini, Federico F. - Constitución 56 (San Fernando).
San Miguel, René; Corrientes 1102 (Olivos).
Savigliano, Carlos H. - Libertad 94.
Sinópoli, Pedro, - Bs. Aires 1634 (Rosario).
Strazza, Lucio; Uriarte 1336.
Suárez, Araújo Ernesto, - Ugarteche 2823.
Tavarozzi, Eduardo M. - Amenábar 2257.
Terán, Luis; Necochea 1937 (Rosario).
Torrero, Felipe C.; Santa Fe 1110.
* Tiscornia, Fernando, - Cangallo 4280.
Tivoli, J. E.; Tacuarí 471.
Torrassa, J.; Argerich 321.
Van Lacke, L.; Ayacucho 1450 (Rosario).
* Vannelli, Fernando A. - Rivadavia 5857.
Vares, Reynaldo; Iriondo 1120 (Rosario).
Varsi Costa, Raúl; Rioja 1923 (Rosario).
Vegas, Benito L. - Nazarre 2761.
Vieyra, Armando A. - F. Moré 1265 (Rosario).
Viglioco, Santiago; E. Zeballos 338 (Rosario).
Villa, Itala F.; Corrientes 2791.
Vilani, M.; Azucénaga 274.
* Wassergug, Eugenio, - Simbrón 3235.
* Winnik, Miguel; Neuquén 2736.
Yomba, Gabriel; Ayacucho 1450 (Rosario).