

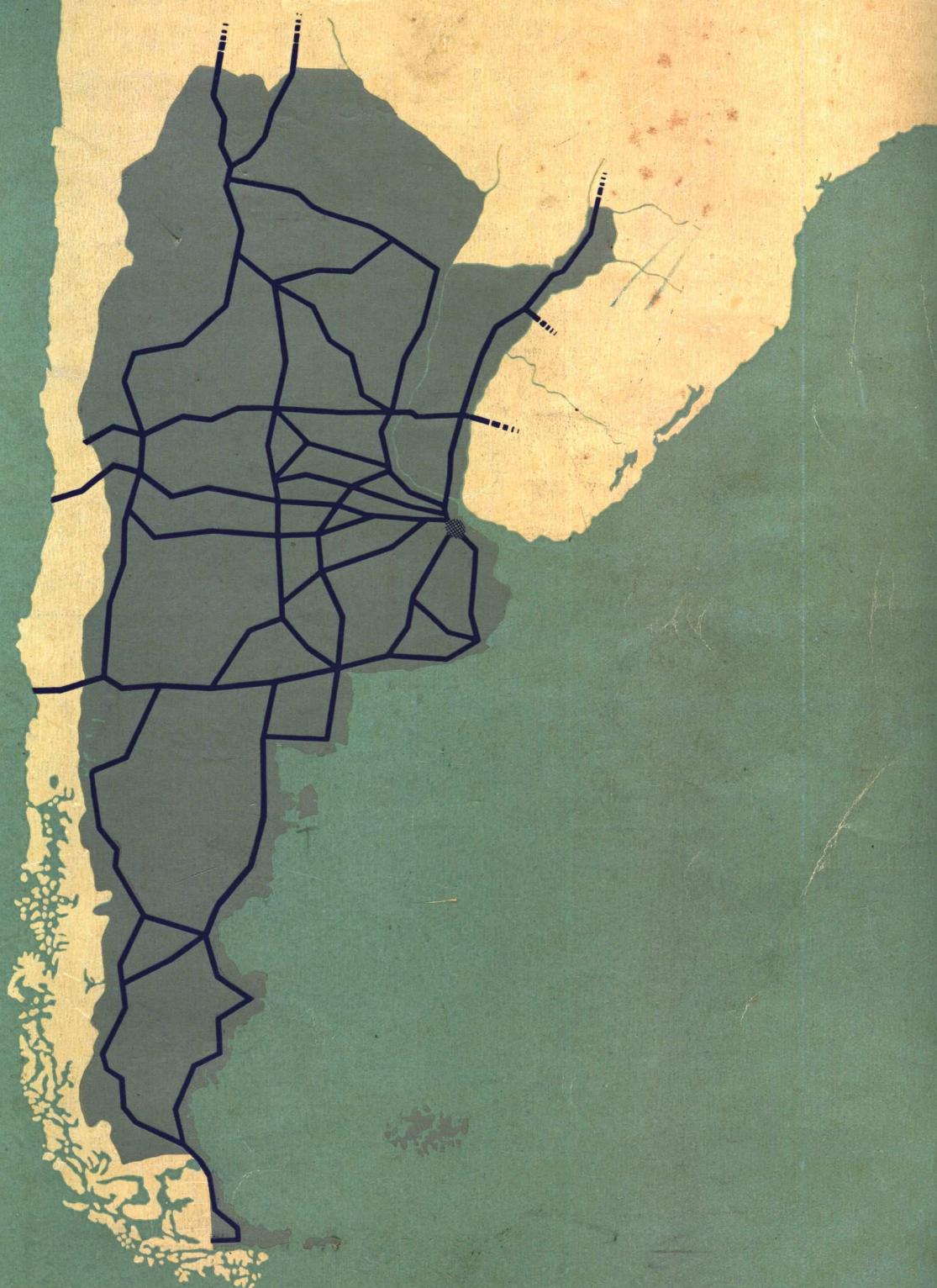
NUESTRA
ARQUIT

162

01 / 43

1943

nuestra arquitectura



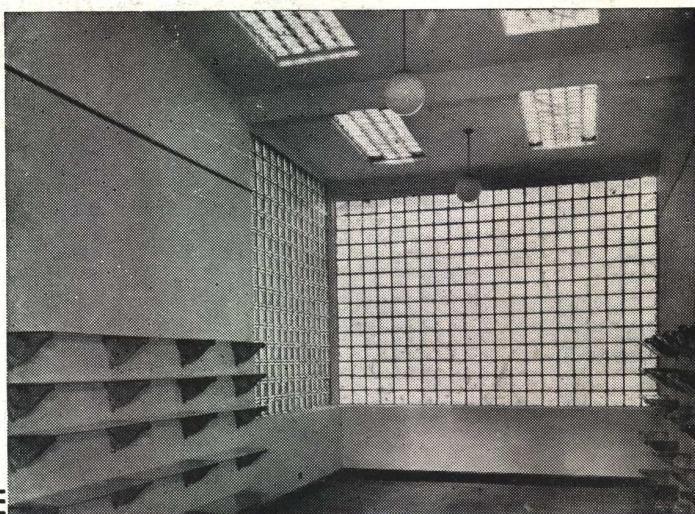
EL TURISMO NACIONAL Y
LA OBRA DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

**PISOS *y* CLARABOYAS
de VIDRIO
MASLUZ**



TABIQUES *de* VIDRIO

STENDHAL



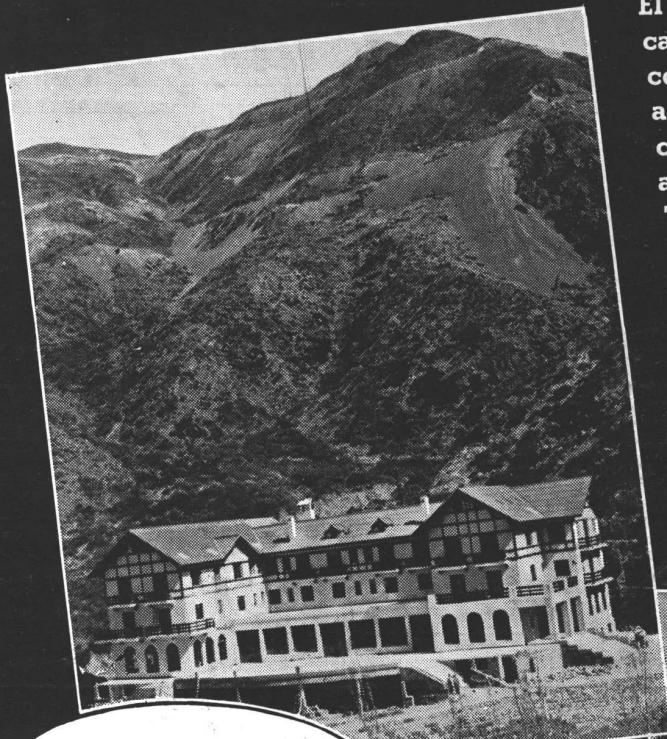
CRISTALERIAS PICCARDO S. A.

BELGRANO 732

• U. T. 33-6951

• BUENOS AIRES

Eternit al servicio de las vacaciones y turismo



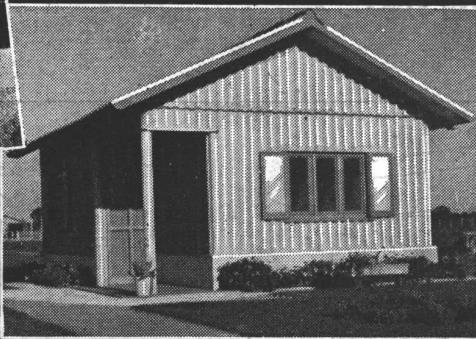
HOTEL DE VILLAVICENCIO

En este edificio se ha hecho amplio uso de los materiales ETERNIT, tales como chapas acanaladas rojas, chapas claraboyas, chapas de ventilación, casquitos de ventilación, caballetes, caños, conductos de aire, etc.



El ETERNIT bajo todas sus formas, caños, chapas ó piezas moldeadas contribuye a aumentar el confort a la vez que alarga la vida de la construcción y realza su aspecto arquitectónico.

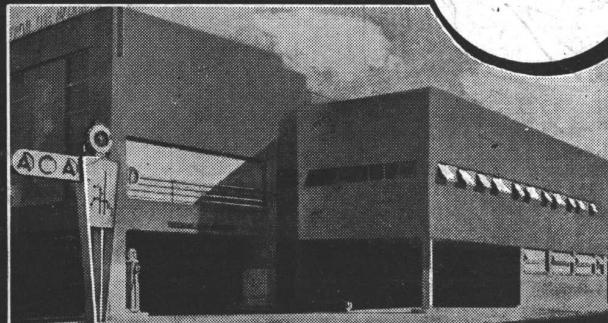
Tanto en hoteles de lujo como en la más modesta construcción, el ETERNIT es preferido sobre los materiales utilizados hasta ahora con el mismo fin. Es inalterable, inatacable por aire y agua salada, incombustible, aislante del calor y del frío, indestructible por corrientes vagabundas, etc.



Casita "week-end" completamente en ETERNIT.

Chalet techado con chapas acanaladas ETERNIT. Obsérvense las canaletas y caños de desague también en ETERNIT.

Una de las varias estaciones de servicio del A.C.A. techadas con chapas ETERNIT.



Compañía Industrial y Comercial
ETERNIT ARGENTINA S. A.

Para más detalles consulte a los Distribuidores:

Cia. Sud Americana
Kreglinger Ltda. (S.A.)
Belgrano 836
Buenos Aires

AGAR CROSS & CO
Buenos Aires - Rosario
Bahía Blanca - Mendoza
Tucumán

GRAN FÁBRICA DE BALDOSAS TIPO MARSELLA - TEJAS Y LADRILLOS PRENSADOS Y HUECOS



Premiadas con el Primer Gran premio en la Exposición de la Industria Argentina 1933-34

FÁBRICA CERÁMICA Alberdi S.M.

ESCRITORIO Y ADMINISTRACIÓN
SANTA FE 882 - ROSARIO
U.T. 22936

EMPLEE EN SUS OBRAS
**TEJAS Y BALDOSAS
ALBERDI**

ORGULLO DE LA INDUSTRIA ARGENTINA

PRECIOS, MUESTRAS E INFORMES:

Administración: SANTA FE 882 - U. T. 22936 - ROSARIO
o al Representante en Buenos Aires:

O. GUGLIELMONI

AVDA. DE MAYO 634 - (Piso 1º) - U. T. 34-2792 - 2793

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

PEYDRO-RIB

LUMEX

SOCIEDAD COMERCIAL
ILUMINACION FLUORESCENTE

RIVADAVIA 1931/33
TELEFONOS 47-8392-8399



Marelli

Marelli

A large red graphic element shaped like the letters 'M' and 'E' is positioned on the left side of the page. Inside this red shape, there are five black-and-white photographs of different Marelli products:

- A small pump unit labeled "Para uso doméstico Motor Universal".
- A larger pump unit labeled "Para circulación de agua caliente".
- An auto-aspirant pump labeled "AUTOASPIRANTES para uso doméstico".
- A small pump unit labeled "Para riegos y aplicaciones industriales".
- A large industrial pump unit labeled "Para altas presiones".

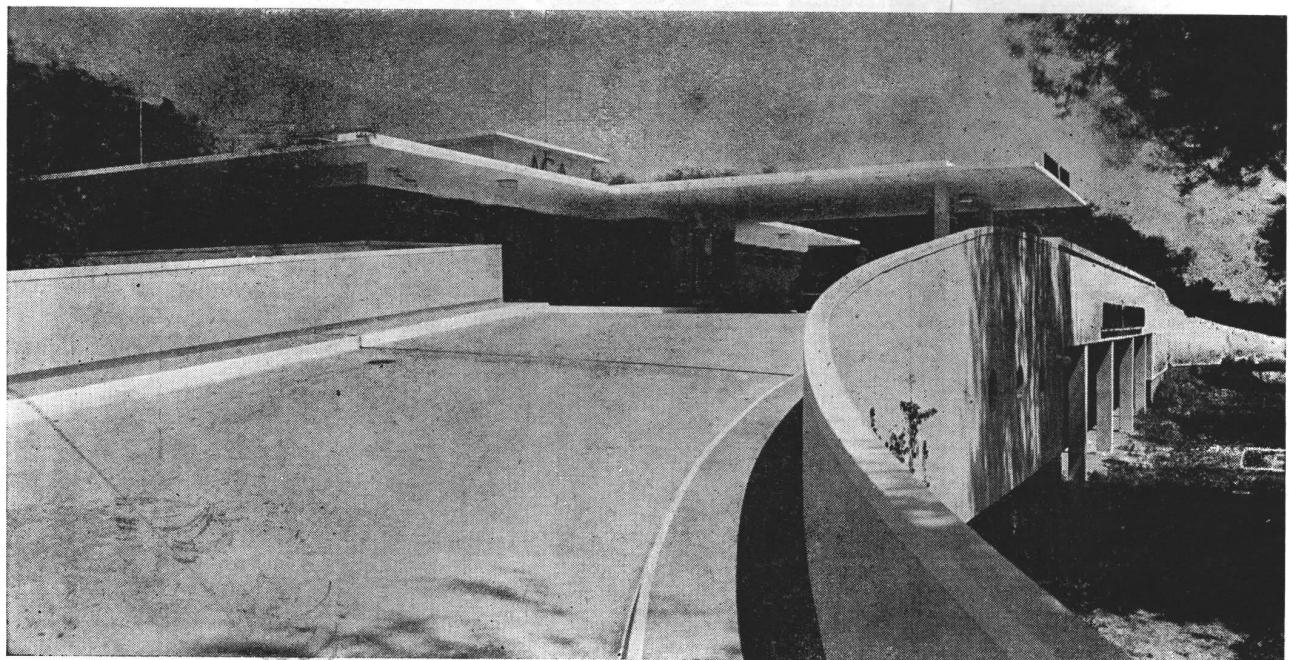
MOTORES MARELLI S. A.

C O R D O B A
SANTA ROSA 65 - Telef. 2142

B U E N O S A I R E S
CALLAO 353 - U. T. 35 - 4600 - 01

R O S A R I O
RIOJA 1342 - U. T. 23168

EL HORMIGÓN DE CEMENTO PORTLAND EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO



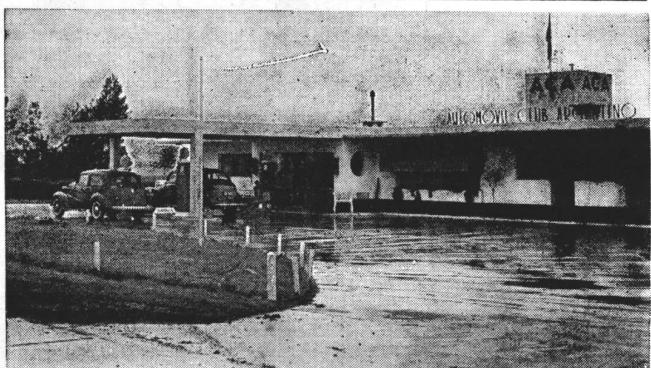
En la construcción de estaciones de servicio, accesos, playas de estacionamiento y patios de maniobras, así como en la parte estructural de sus edificios, donde se requiera un material que satisfaga ampliamente las exigencias esenciales de solidez, resistencia, duración, seguridad y economía, se ha de recurrir al empleo del hormigón de cemento portland.

Este material es insustituible en la pavimentación de accesos y pisos exteriores e interiores, por sus características: estabilidad, seguridad, visibilidad, limpieza, duración y economía máxima.

Además, la superficie de este pavimento no experimenta ninguna alteración ante la acción de las pérdidas de combustible y lubricantes de los vehículos automotores, ni de los elementos usados en su limpieza, y se la puede terminar con una rugosidad o textura tal que sea antideslizante.

Acceso a la Estación de Servicio que el Automóvil Club Argentino ha construido en Punta Lara

Los pavimentos de hormigón de cemento portland que ya eran los verdaderos pavimentos económicos, al construirseles sin hierro son 100 % argentinos, por serlo todos sus materiales integrantes: cemento portland, arena, piedra triturada o grava y agua.

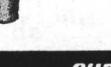
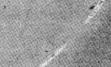
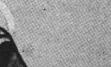
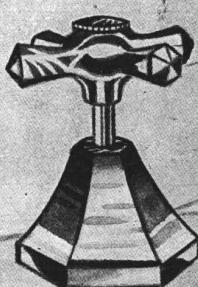


Estación de Servicio del A. C. A. en Arrecifes, en plena actividad bajo la lluvia

INSTITUTO DEL CEMENTO PORTLAND ARGENTINO
Calle San Martín 1137 Buenos Aires
Seccionales

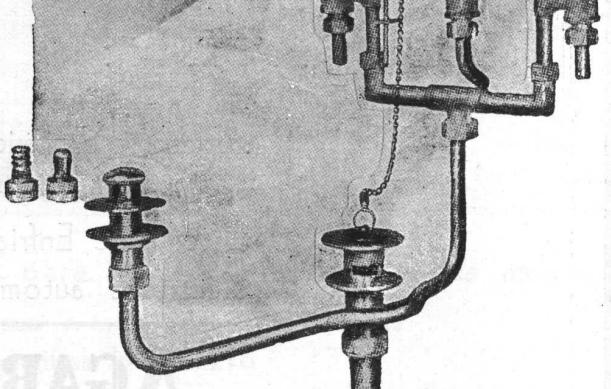
ROSARIO: Córdoba 1402 - **LA PLATA:** Calle 50 N° 610 - **CORDOBA:** R. Indarte 170 - **MENDOZA:** P. Mendocinas 1071

DESFILE de *Calidad*



En todas las construcciones de categoría, nuestros accesorios cromados para cuartos de baño han llegado a formar "un verdadero desfile de calidad", dada la gran aceptación que los mismos merecen de los señores Ingenieros, Arquitectos y Constructores.

SOMOS PROVEEDORES DE LAS
PRINCIPALES CASAS DEL RAMO



Establecimientos Metalúrgicos
PIAZZA HNOS
SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA

ADMINISTRACION EXP. Y VENTA
ARRIOLA 158 • BELGRANO 502

TALLERES • ARRIOLA 154 •



En el camping de Luján. Vista desde la galería del amplio parque de 24 hectáreas, proyectado y construido por la casa Luis Costantini, Callao 21, Bs. Aires.

Para las obras del
AUTOMOVIL CLUB
ARGENTINO
hemos provisto:

Artefactos Sanitarios • Mosaicos y Revestimientos
graníticos "**TUDOR**" • Cámaras Frigoríficas y
Sistema de Enfriamiento de agua con Equipos
eléctricos automáticos "**YORK**" a Freon.

AGAR,CROSS & Cº Ltd
Bs. AIRES - ROSARIO - B. BLANCA - TUCUMAN - MENDOZA

ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES

Fischbach, Enquin y Sidler

INGENIEROS  INDUSTRIALES

Administración y Oficina Técnica: MORENO 574 • BUENOS AIRES

Teléfono 33, AVENIDA 8391 (con 7 líneas) • Telegramas: FISCHBACH, BUENOS AIRES

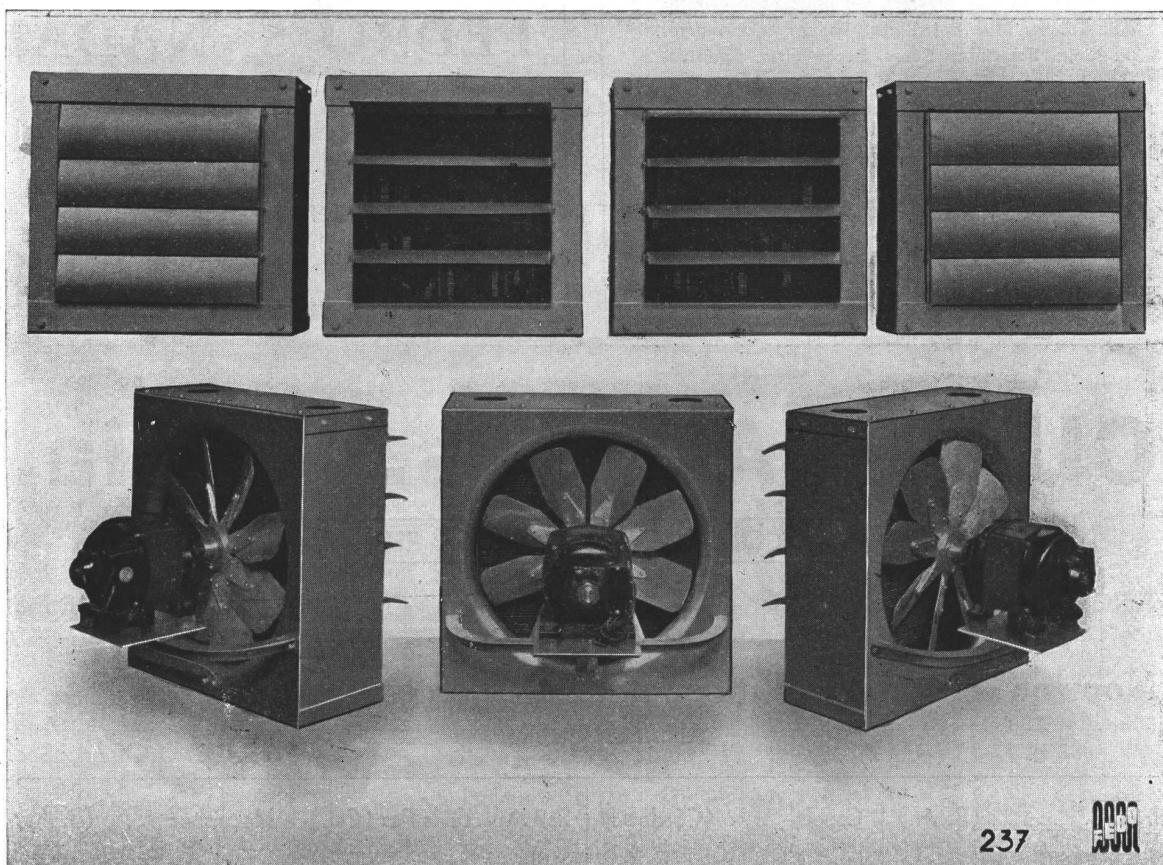


UNA ORGANIZACION TECNICA AL SERVICIO DE LA INDUSTRIA

Construcción de Aparatos y Máquinas.

Calefacción Central, por sistema "CRITTALL" y por radiadores.

Especializados en SOLDADURA ELECTRICA.



Caloventiladores "Thermolizer" para calefacción de grandes ambientes

Con ventilador silencioso y motor de 3 velocidades

Patente Argentina No. 47216

Estos caloventiladores desarrollan una capacidad de
4.000 a 50.000 calorías por hora

I N D U S T R I A A R G E N T I N A

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar Nuestra Arquitectura

NUESTRA
—
ARQUITECTURA

PERSIANAS y RIELES

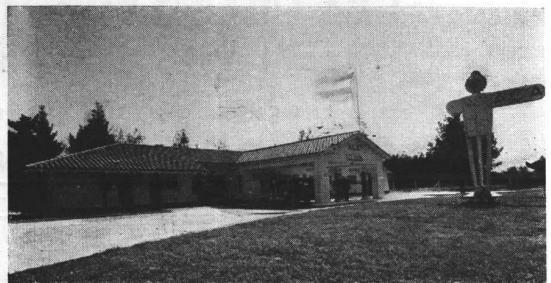


LUZ - AIRE - BELLEZA

Su utilidad práctica y su valor decorativo pueden apreciarse en numerosas Estaciones de Servicio, en los puntos más diversos del país: Sede Central del A.C.A., Mar del Plata, Bolívar, Catamarca, La Rioja, San Juan, Ceres, Reconquista, Resistencia, Corrientes, Crespo, Rafaela, El Dorado, La Paz, Oberá, Gualeguaychú, Posadas, Concordia, etc.

CONTROLE LA LUZ CON PERSIANAS KIRSCH

H. A. DILLINGER & Cía. S. R. L.
VICTORIA 733



Estación de servicio del Camping
de Luján del A. C. A.

SU CONSTRUCCION FUE CONFIADA A
PEDRO S. NADAL

CONSTRUCTOR

CATAMARCA 1285/87 U. T. 45 - 4694
BUENOS AIRES

CUTTICA Hnos. & Cía.

EMPRESA DE CONSTRUCCIONES - SOC. RESP. LIMITADA

ANGEL PELUFFO 3909

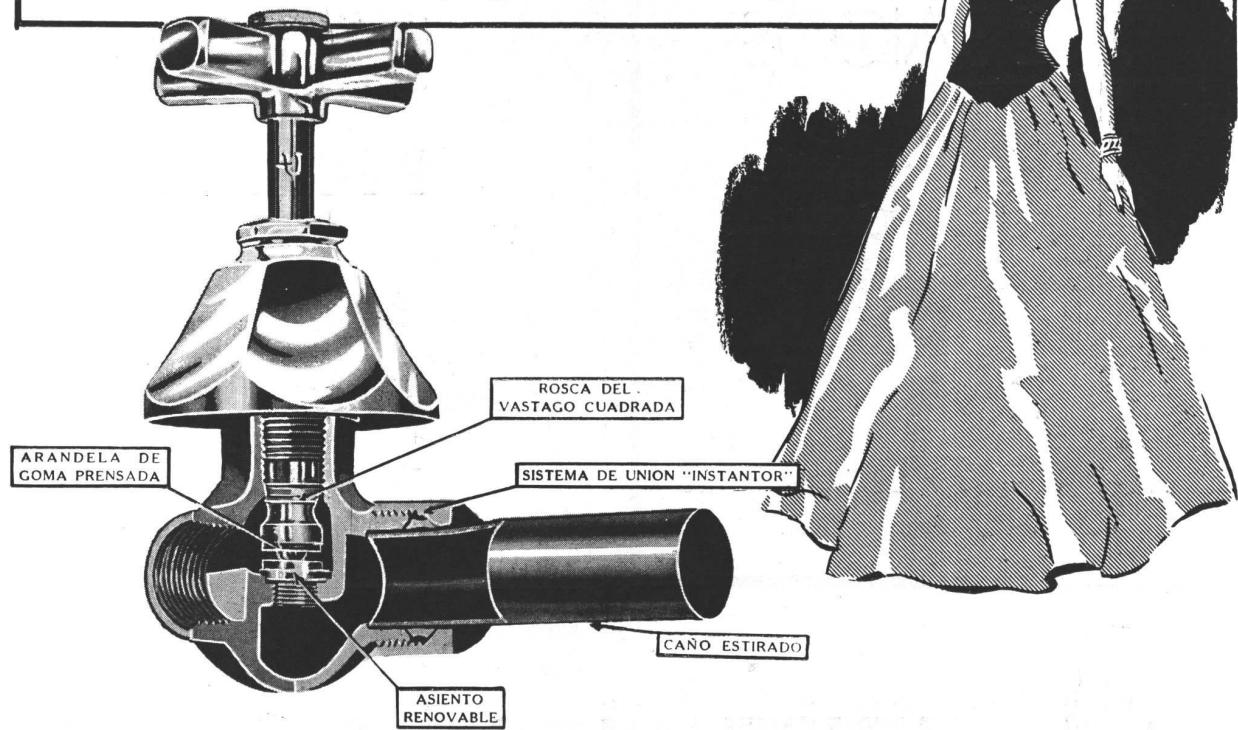
Tel. 62-4414

BUENOS AIRES

Nomina de Estaciones construídas por esta firma:

C A M I N E R A S		SEDES LOCALES	
Irene	(B. A.)	Canals (Córdoba)	Necochea (B. A.)
Juarez	"	Ingº Maschwitz (B. A.)	(EN CONSTRUCCION)
Azul	"	Don Torcuato .. "	Concordia (E. R.)
Napoleofú	"	Firmat (S. F.)	Gualeguaychú .. "
Gorchs	"	Dolores oeste. (B. A.)	Rufino (S. F.)
Colón	"	La Paz ... (Mendoza)	Lincoln (B. A.)
La Francia ..	(Córdoba)	Soto (Córdoba)	Carhué
Rio III	"	Gob. Gordillo .. (L. R.)	Santa Rosa (La Pampa)

UNIENDO CALIDAD A LA APARIENCIA



ESTAN EN VENTA
EN LAS MEJORES
CASAS DEL RAMO

Calidad y hermosura exterior: he ahí las dos características que distinguen a los accesorios "L. U.". Es que su diseño interno, ideado por técnicos especialistas, lleva en cada detalle el máximo de perfección, para rendir en su funcionamiento absoluta seguridad y para tener larga duración. Esto se complementa con la sobriedad y belleza de líneas, para hacer que los accesorios "L. U." sean los más eficaces, los más hermosos; en suma, los MEJORES.

INDUSTRIA ARGENTINA DE CALIDAD

Sociedad Anónima Fundición y Talleres LA UNION, Buenos Aires

BOZZI HERMANOS

MOSAICOS

Mármoles Reconstituidos
Revestimientos Graníticos
Cemento Elaborado

•
Avda. Pte. F. ALCORTA 3525
U. T. 71 - Palermo 5827

**En 80 estaciones del
Automóvil Club Argentino**

han sido instaladas las
cajas de seguridad

FICHET

CORDOBA 479 U. T. 31 - 4466

BUENOS AIRES



CHRISTIANI & NIELSEN

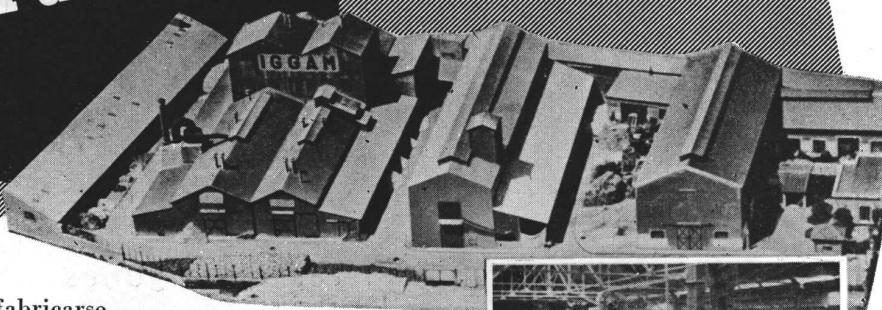
EMPRESA CONSTRUCTORA

Avenida ROQUE SAENZ PENA 825 Buenos Aires



EDIFICIO PARA LA FILIAL Y ESTACION DE SERVICIO DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO EN SAN CARLOS DE BARILOCHE, GOBERNACION DE RIO NEGRO.

Como se fabrica el **SUPER IGGAM**



SUPER IGGAM comenzó a fabricarse hace más de 10 años en base a procedimientos exclusivos, que han dado como resultado la magnífica calidad que hoy detenta. El procedimiento de elaboración de SUPER IGGAM contempla los siguientes detalles:

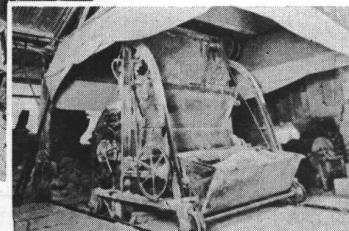
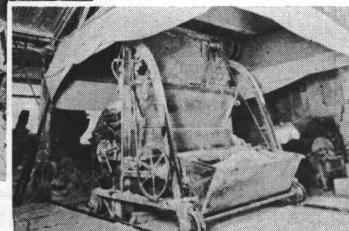
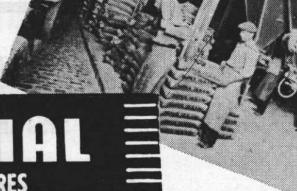
- 1º) Selección de mármoles de canteras propias, con la determinación de las proporciones de carbonato y sílice.
- 2º) Una gran planta industrial donde se muelen los minerales a granulometrías definidas, dando como resultado marmolinillas aptas para cada tipo de revoque (peinado, pulido, salpicado, martelínado, californiano, etc.).
- 3º) Combinación de las diferentes marmolinillas con exclusión absoluta de colorantes, para obtener el tono inalterable del SUPER IGGAM.
- 4º) Intima conjunción de las marmolinillas con los cementos y estearatos de primera calidad en mezcladoras con revestimientos especiales y por procedimientos exclusivos.
- 5º) Personal especializado y técnicos experimentados que controlan las mezclas, asegurando la uniformidad completa de tono y calidad.

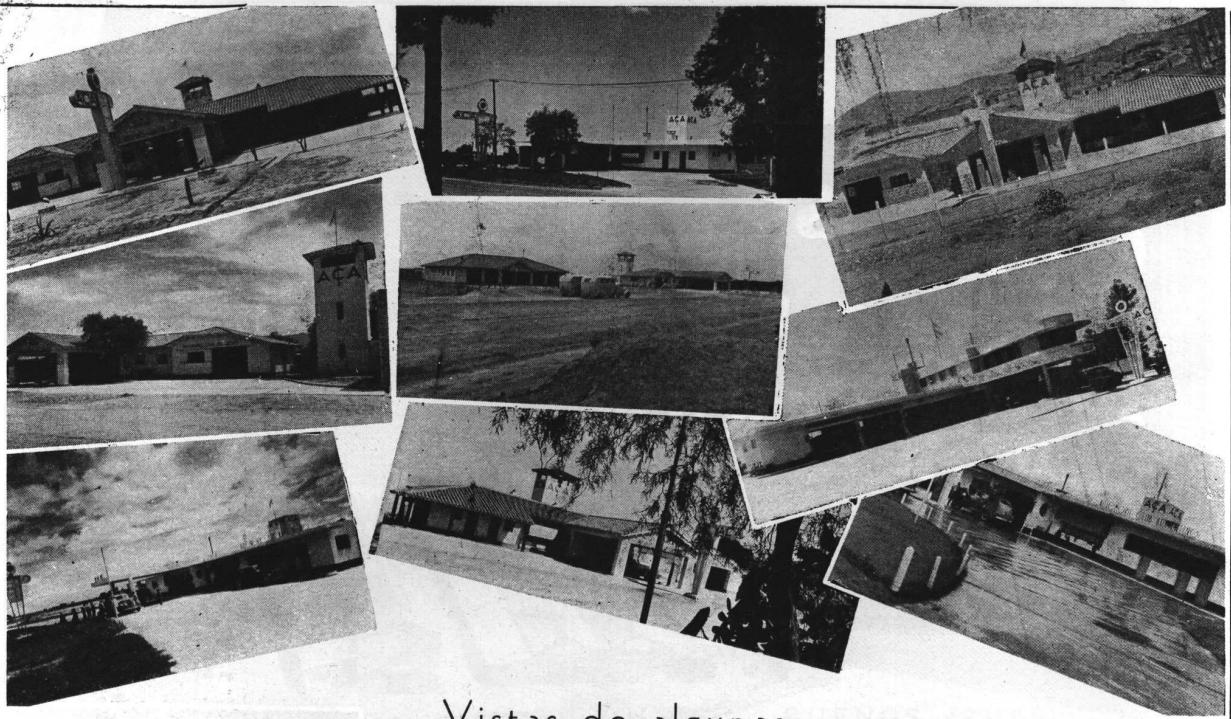
SUPER IGGAM ha sido utilizado por la gran mayoría de las Reparticiones Públicas. La Dirección General de Arquitectura lo ha empleado en muchísimas obras importantes. Más de 220.000 obras públicas y privadas, revocadas con nuestro material, constituyen una demostración concreta de la preferencia que le ha otorgado el gremio de la construcción.



S.A. INDUSTRIAL

ALSINA 1115 - U.T. 37 - 5051 - B. AIRES





Vistas de algunas
de las 25 Estaciones del
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
para las cuales hemos ejecutado la totalidad de
los trabajos de Carpintería metálica, herrería, etc.

Schmisser Stella & Co.

CARPINTERIA METALICA - HERRERIA

YERBAL 1606

U. T. 63, Volta 5069

BUENOS AIRES

Otra gran obra ejecutada por:

PARQUET BALDOSA STANDARD

E. MONRAD

El único y auténtico "SISTEMA STANDARD"

NAZCA 4635/69

Buenos Aires

U. T. 50, Devoto 1299



simplex



UNA MODERNA INDUSTRIA ARGENTINA

DURCELANA

PORCELANA VITRIFICADA



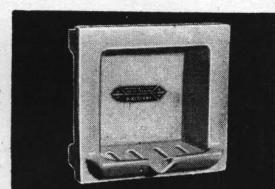
**Por primera vez
en el país se fabri-
ca porcelana vitrifi-
cada para artefactos
sanitarios. Este se-
ñalado éxito de la
industria argentina,
es el resultado de
un largo esfuerzo
cumplido en los establecimientos **FERRUM**,
tendiente a obtener más calidad, mayor
durabilidad y, al mismo tiempo, mínima
porosidad en estos artefactos, conforme a
las exigencias de la higiene moderna.
DURCELANA, el producto logrado, ha obte-
nido ya, por sus reconocidas cualidades, un
puesto destacado entre las industrias para
la construcción en el país.**



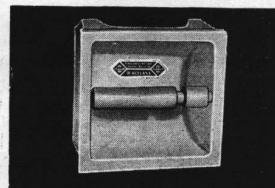
*Inodoro "ATUEL", de acción
sifónica. Aprobado por O.S.N.*



Lavatorio a pedestal
"CONSTITUCION"



*Jabonera sin agarradera,
con pico.*



Porta-rollo

FERRUM

Industria Argentina de Metales S. A.

**Administración y Fábrica:
España 402-600
Avellaneda**

**Exposición:
Chacabuco esq. Alsina
Buenos Aires**

Y además:

Inodoros "LIMAY" y "ESQUEL".

Bidet "JACHAL".

Lavatorios

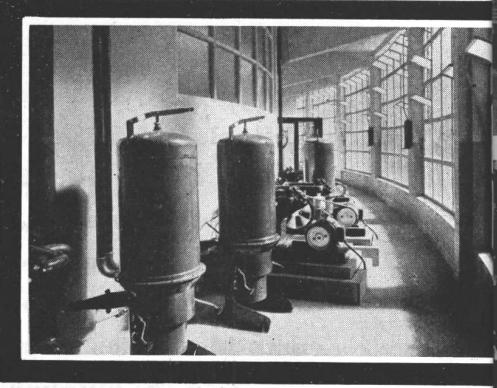
**"CABALLITO" y
"COLEGIALES".**

Mingitorio "TRIA".

De un confín a otro

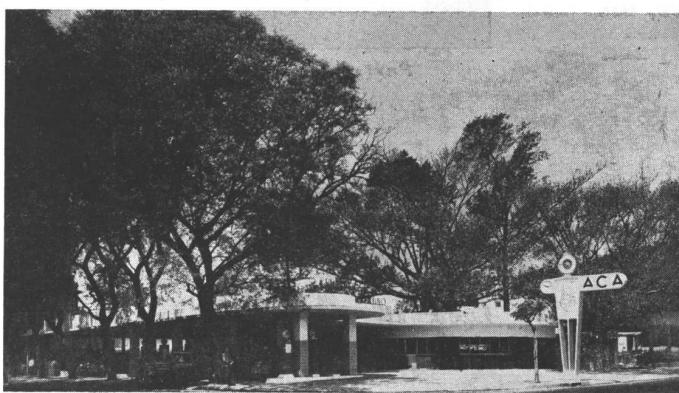


SEDE CENTRAL DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO: Batería de compresores y equipos SIAM de vacío. Surtidores de nafta, aire y agua.



**ESTACION CENTRAL,
AV. ALVEAR 2570:
Batería de compre-
sores de aire SIAM.**

OLIVOS: Surtidores de nafta y planta de engrase SIAM.



BELGRANO: Máquinas SIAM de lavado y engrase: levantacoches y surtidores de nafta.



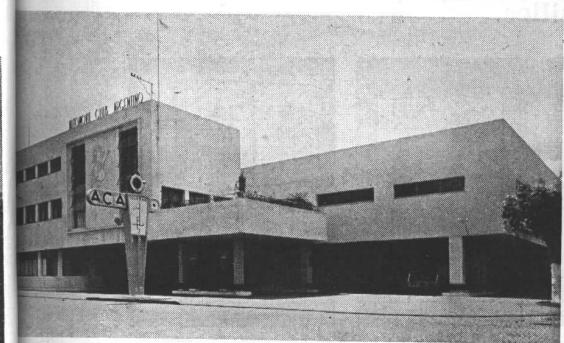
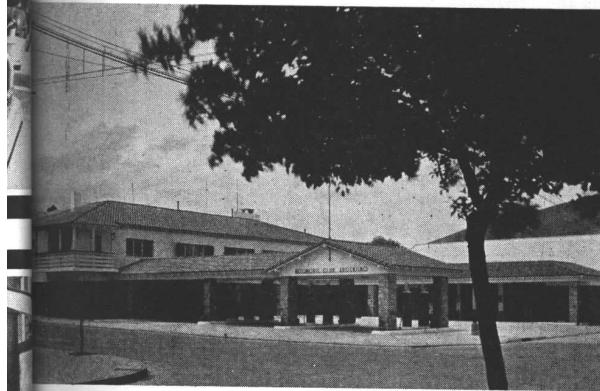
AVELLANEDA: Surtidores SIAM, implementos de engrase, lavado, etc.

SIAM DI TELLA LTDA. - AV. DE MAYO 1302 - U. T. 37-1081 - B. AIRE

del País . . .

esparcidas en su vasto territorio, se encuentran millares de estaciones de servicio equipadas con maquinarias SIAM para engrase y lavado de automóviles, que representan la más alta expresión técnica y mecánica en máquinas de este tipo. Ilustramos algunas de las instalaciones que nos confiara el Automóvil Club.

LTA: Máquinas SIAM de engrase, lavado, y surtidores de nafta.



IMAN: Surtidores SIAM, lavacoches, fosas, elevadores y maquinas de engrase SIAM.



JUJUY: Aparatos SIAM para engrase, surtidores de nafta y agua, compresores de aire, etc.



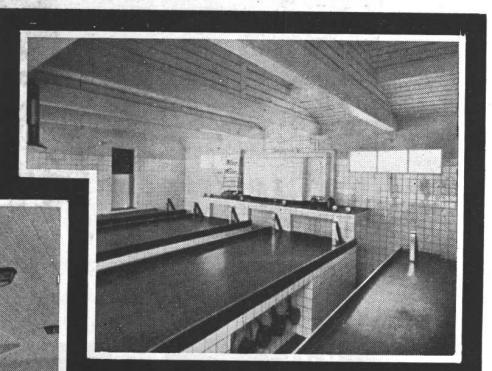
ROSARIO: Magnífica batería SIAM de engrase centralizado:



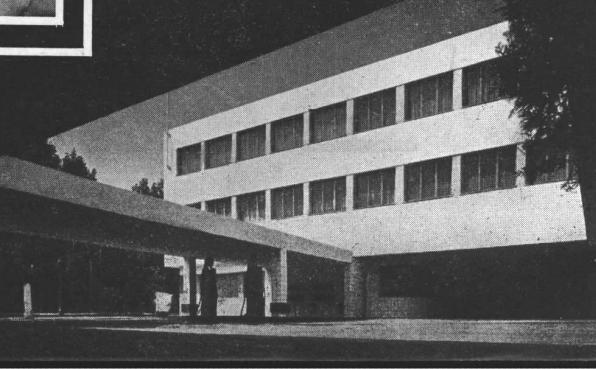
SGO. del ESTERO: Equipo SIAM de engrase centralizado, surtidores de nafta, etc.,



CATAMARCA: Surtidores de nafta, compresores, levantacoches y máquinas SIAM de engrase.



SGO. del ESTERO: Equipo de engrase central SIAM, y fosas correspondientes.



ROSARIO: Surtidores, engrase central, compresores de aire, elevadores de autos y lavacoches SIAM.

Siam

Gas

EL COMBUSTIBLE MAS
CONVENIENTE PARA
TODA CLASE DE
EDIFICIOS



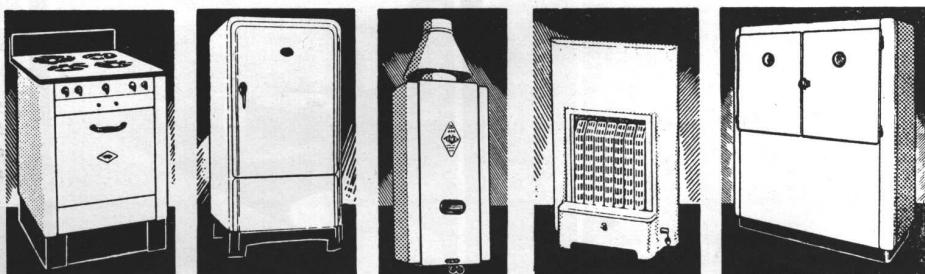
Sr. Propietario: Si quiere inquilinos satisfechos INSTALE ARTEFACTOS A GAS.



El GAS es conveniente porque asegura rapidez y facilidad de operación, está disponible a cualquier hora y el control simple y eficiente de la llama impide la producción de humo, hollín y residuos, lo que mantiene una limpieza perfecta.

El GAS asegura confort porque suprime todos aquellos esfuerzos, afanes, fatigas y molestias que trae aparejado el uso de cualquier otro combustible.

Teniendo en cuenta las conveniencias que reporta, el confort que asegura y la perfección técnica de los artefactos utilizados, el gas es económico y está al alcance de todos los bolsillos.



COCINA - REFRIGERACION - AGUA CALIENTE - CALEFACCION - SECADOR DE ROPA

COMPAÑIA PRIMITIVA DE GAS DE BUENOS AIRES LTDA.

ALSINA 1169

U. T. RIV. 2091



SOCIEDAD ARGENTINA DE CERAMICA

FABRICANTES DE MATERIALES
REFRACTARIOS - LADRILLOS - CU-
ÑAS - CUCHILLAS - TIERRAS Y
PIEZAS ESPECIALES
PARA TODA INDUSTRIA

MINISTRO BRIN 887 U. T. 26 - Garay 0896
BUENOS AIRES



HOTEL
CATAMARCA
DIRECCION
DE PARQUES
NACIONALES

Arquitecto
Ernesto de Estrada

Edificio
A. C. A.
Filial
CATAMARCA
Ingeniero
A. U. VILAR



Estas dos obras
estuvieron a cargo de

SAWA

INGENIEROS CONSTRUCTORES
SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
LAVALLE 710 Bs. AIRES
U. T. 31 - RETIRO 5876



*El acondicionamiento
del sonido es ya una necesidad
reconocida en la ruidosa
vida moderna*

Si a Vd. le
marean e irritan los ruidos,
impidiéndole concentrar su
mente, cuando proyecte una
obra delicada e importante, recuerde
especificar

"ACOUSTI-CELOTEX"

Sus clientes apreciarán su precaución y el
edificio "no nacerá viejo". Solicítenos muestras
e interesantes folletos explicativos sobre el
amortiguamiento del sonido en locales ruidosos,
y sobre tratamientos acústicos de
teatros, auditoriums, estudios de
radio, etc.

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

IGGAM

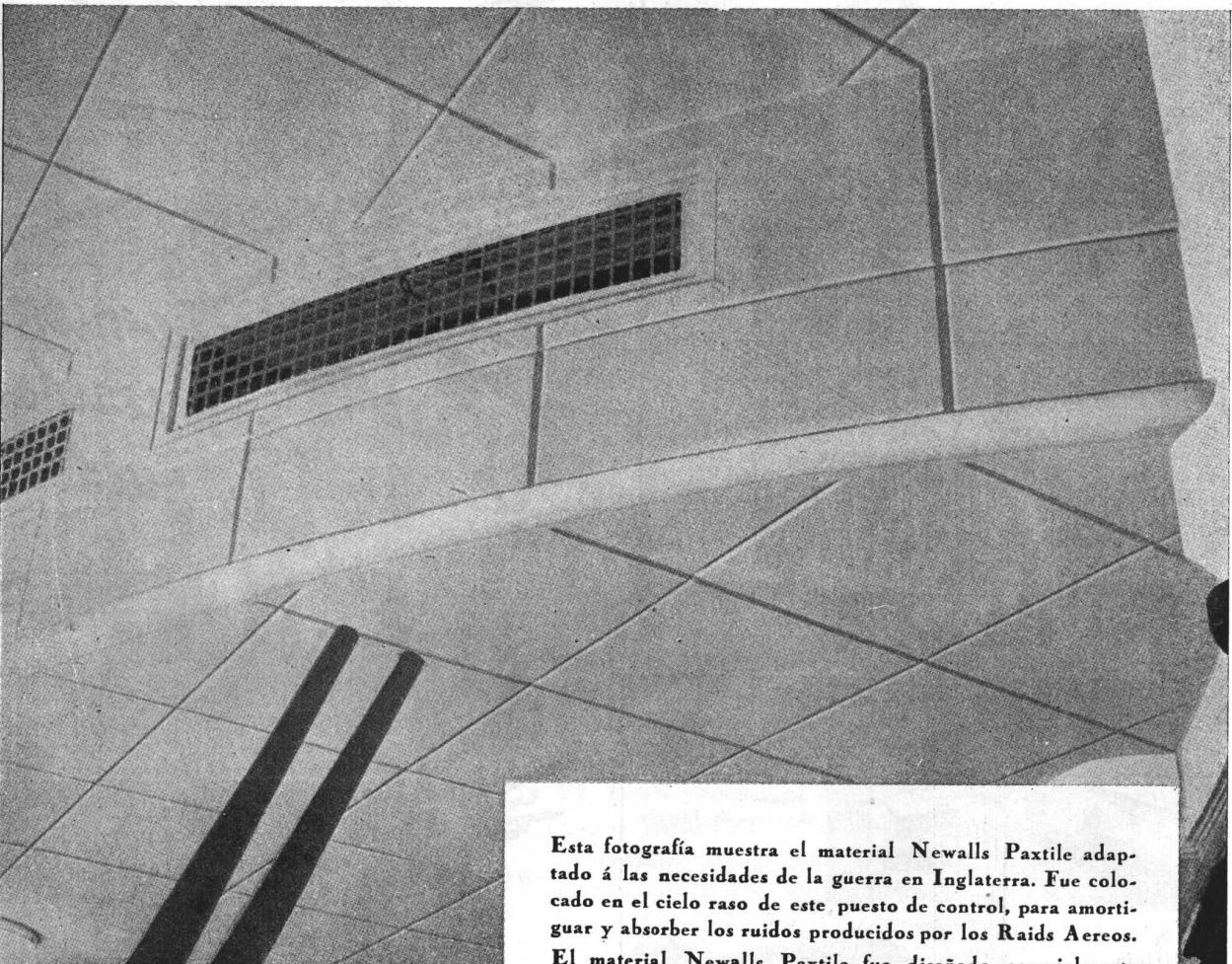
Iggam S.A. Ind.

ALSINA 1115 - U. TEL. 87-5051 - BUENOS AIRES

NEWALLS PAXTILES

Marca Registrada

Colocadas en un puesto de control subterraneo en la Ciudad de Londres,
para amortiguar y absorber los ruidos producidos por los Raids Aereos



Esta fotografía muestra el material Newalls Paxtile adaptado á las necesidades de la guerra en Inglaterra. Fue colocado en el cielo raso de este puesto de control, para amortiguar y absorber los ruidos producidos por los Raids Aereos. El material Newalls Paxtile fue diseñado especialmente como material de acústica para ser empleado en Cinematógrafos, Teatros, Salas de Transmisiones Radiotelefónicas, Auditoriums, etc., etc., así como tambien para ser colocado en corredores, galerías, etc., etc., donde se desea corregir la acústica y reducir los ruidos.

Siendo el Newalls Paxtile fabricado enteramente de amianto, es incombustible y contra toda clase de insectos.

En nuestro catálogo titulado "Reducción de Ruidos" y "Tratamiento de Acústica", hay una serie de detalles referentes a su aplicación etc., etc., y gustosamente remitiremos un ejemplar libre de todo gasto al que lo solicite.

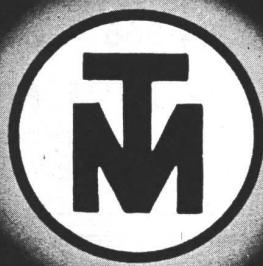
NEWALLS INSULATION COMPANY LTD. COUNTY DURHAM INGLATERRA

Únicos Distribuidores en la Rep. Argentina:
ARNOTT & Cia. S. R. Ltda.
P. Colón No 482 - Buenos Aires

Representante para las Rep. Arg., Paraguay y Uruguay
J. B. ERTOLA
Bvd. Mitre 544 - Buenos Aires

Artefactos sanitarios

DE FUNDICION ESMALTADOS



**INSUPERABLES POR LA CALIDAD DE LAS MATERIAS PRIMAS
EMPLEADAS EN SU FABRICACION.**

En un surtido de más de sesenta productos, hallará el profesional el modelo más adecuado a las necesidades de la moderna construcción.

CHACABUCO 132

TAMET

BUENOS AIRES

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar Nuestra Arquitectura

**NUESTRA —
ARQUITECTURA** 19

JOSE TENCONI

INSTALACIONES ELECTRICAS

Tuvo a su cargo toda la instalación eléctrica de la estación de servicio del camping de Luján del Automóvil Club Argentino.

DELGADO 366 ◆ **U. T.** 54, Darwin 1615
B U E N O S A I R E S

ANGEL TURCONI e HIJOS

CARPINTERIA DE MADERA PARA OBRAS

GASCON 266 U. T. 62-1244

GEOPÉ

COMPAÑÍA GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS
SOCIEDAD ANÓNIMA

EMPRESA CONSTRUCTORA

Bd. DE IRIGOYEN 330 BUENOS AIRES



Muebles
Tapicerías Decoraciones

FENDRIK Hnos.

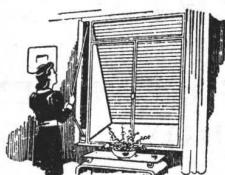
UNICAMENTE
Avenida ALVEAR 1552
Teléfonos: 41 - Plaza, 3366 y 1369

CATTANEO

CORTINAS DE MADERA

Proyección a la Veneciana
SISTEMA AUTOMATICO

"8 en 1"



PERSIANAS PLEGADIZAS

"V AMERICANA VENTILUX"

EXPOSICION Y VENTAS

GAONA 1422 • U.T. 59, Paternal 1655

ASBESTO - CEMENTO

Eternit

INDUSTRIA ARGENTINA

Caños para canalización bajo presión.
Caños redondos, codos, ramales, curvas, etc.
Conductos cuadrados y rectangulares.
Chapas lisas y acanaladas.
Piezas moldeadas.

KREG-O-TEX

Materiales aislantes de calor y frío.
Para cielorrasos y paredes y para corrección acústica.
Hard boards de todas clases y con esmalte en todos colores para revestimientos interiores, baños, etc.

KREG-O-SIL

Papel reforzado aislante y flexible para silos, lonas, cielo rasos económicos, decoraciones, bolsas, revestimiento de andamios y bajo tejas.

KREG-O-FLEX

Juntas de dilatación, pinturas anticorrosivas y elásticos para chapas, tapagoteras.

KREG-O-LIT

Granulado volcánico para tabiques y pisos de material liviano. Revestimientos para frentes. Revestimiento y azulejos de vidrio esmaltado.

KREG-O-FALT

Techados, fieltros y pisos asfálticos importados y nacionales, pizarras mineralizadas.

KREG-O-PARK

Pisos y baldosas de parquet.

RU-BER-OID

Techados y fieltros de lana y amianto.
Papeles aisladores.

En la obra del Automóvil Club Argentino hemos colocado aproximadamente 400 m² de material Acústico para la reducción de los ruidos en diversas dependencias.

CIA. SUD AMERICANA

Kreglinger Ltda. (S.A.)
BELGRANO 836 - U. T. 33-2001/8

BUENOS AIRES

— NUESTRA
ARQUITECTURA

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar Nuestra Arquitectura



**CORDONES
FLEXIBLES**
EN ALGODON Y SEDA
SEMA
INDUSTRIA ARGENTINA

M. ZEILER y Cía.

ZINGUERIA

**TECHOS Y CIELORRASOS EN GENERAL
GALPONES - TINGLADOS - CASILLAS**

En la obra del A. C. A. hemos tenido a nuestro cargo los trabajos siguientes:

TECHOS COLONIALES EN LAS ESTACIONES MODELO "40"

TECHOS Y AZOTEAS EN LA ESTACION NECOCHEA

TECHOS COLONIALES EN LA ESTACION SALTA

CUBIERTA TECHADOS EN LA ESTACION TANDIL

CUBIERTA TECHADOS EN LA ESTACION JUJUY

CIELORRASO FIBRO CEMENTO INCLUSO ARMAZONES PLAYA 9 DE JULIO

ESCRITORIO:

N U Ñ E Z 3 4 8 6

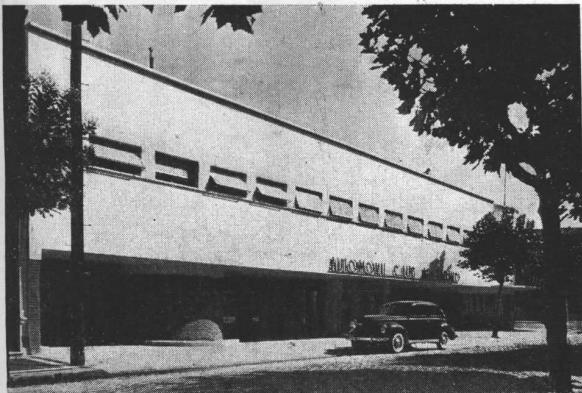
U. T. 70 - NUÑEZ 9166

DEPOSITO Y TALLER:

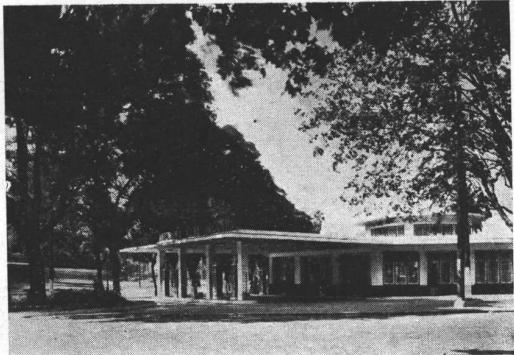
S U P E R I 3 4 6 5

B U E N O S A I R E S

Especialidad en: TECHOS en pizarra, fibro-cemento, tejas, cobre, zinc. — ESTRUCTURAS de techos en madera y hierro. — TECHADOS ASFALTICOS con materiales importados y del país. — AISLACIONES en corcho, madera y fibra aislante etc. — CIELORRASOS y TABIQUES en materiales aislantes.



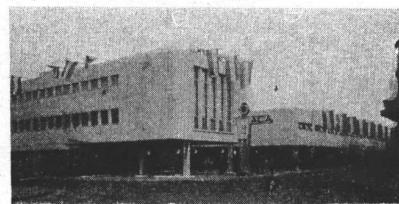
Est. AVELLANEDA



Est. PLAZA MAYO



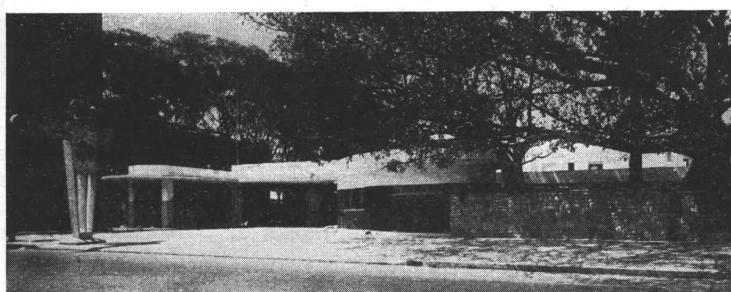
Est. NECOCHEA



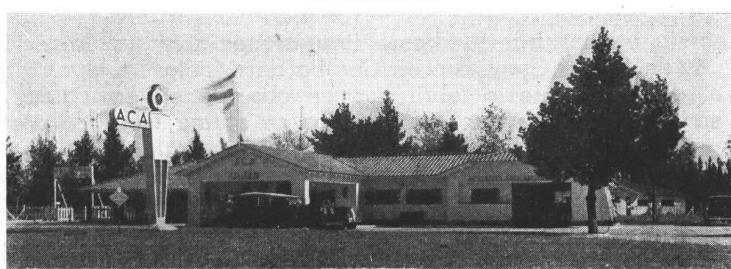
Est. TANDIL



Est. OLIVOS



Est. BELGRANO



Est. LUJAN

ESTACIONES DEL A. C. A.

AVELLANEDA

BELGRANO

LA PAZ (Entre Ríos)

LUJAN

NECOCHEA

OLIVOS

PLAZA MAYO

TANDIL

TODAS HAN SIDO
REVOCADAS CON

**SUPER
ESTUFREN**

EL MEJOR MATERIAL
PARA FRENTES

CAMUATI S. R. L. - PICHINCHA 1261 Buenos Aires
U. T. 23 - 0826 - 5491



El Turismo a Córdoba

La naturaleza es comedida en Córdoba. En ninguna parte de la República puede darse una suma de espectáculos más diversos. El río, la montaña, la vegetación, el clima, el aire y hasta el mismo camino, casi señalado desde anteriores y que el hombre perfeccionó, asegurando rumbos a un destino de suerte.

Todo es bello. Desde el surtidor natural que no se cansa de decir su canción, hasta el paisaje, permanentemente encendido.

Desde el alba a la noche, donde quiera se esté, cobran las sierras un encanto superior a todo comentario. Pueden conseguirse, por otra parte, rincones de soledad absoluta y esquinas de bullicio ciudadano. Se hace sociedad y se hace silencio.

Y puede, al antojo del turista, cambiarse de escenario y encontrar cuadros e impresiones diversas. No es lo mismo una tarde en Santa Rosa de Calamuchita que otra tarde en La Cumbre o en Capilla del Monte. La ternura que tiene la noche en Los Cocos, no debe compararse con el desenvolvimiento febril que se observa en La Falda. Todo es distinto y llega a ser igual porque en todo sitio; siente el hombre que sus sentidos se afirman, que se corrigen sus nervios, que sus pasiones se amansan.

La sierra es una bendición. El aire de mar es latigazo. El aire de la serranía es caricia. Esas son las distancias. El aire de mar hace agrandar los ojos para mirar del otro lado del horizonte; el aire de Córdoba hace agrandar los sueños, haciendo que el hombre se sienta fuerte y seguro de sí mismo. Esté solo o en compañía.

Pero no es precisamente esto lo que se pretende destacar en esta nota; algo más es necesario decir sobre Córdoba y sus características. Se tiene entendido que las sierras sólo son propicias cuando la canícula castiga; cuando el sol



fuerte no deja vivir en la ciudad. Entonces afluyen las muchedumbres y se pueblan de gritos los caminos serranos. Caravanas de niños, de mujeres, de hombres, llegan desde los cuatro rumbos a gozar el regalo de un clima agradable. Esto es en verano. Y faltan tres estaciones. Y es esto lo que hay que decir: Córdoba tiene siempre un vestido de primavera y un alma primaveral. Quien se acerca se contagia.

Las cuatro estaciones son gratas. El invierno de Córdoba no se encuentra en otro rincón del país. Hasta es generoso el frío y amable, sobre la altura de dos mil metros de la Pampa de Achala, espectáculo de piedra, de nieve y de silencio. En otoño no se caen las hojas en las sierras de Córdoba, se cambian los colores de las hojas, y la vegetación alcanza una tonalidad admirable, como si duendes traviesos se encargaran de estar pintándola toda la noche. Y sobre esto, el clima, firme, alegre, tonificante, como un vaso de salud.

Se ha de llegar poco a poco a una total comprobación en este espectáculo que considera a Córdoba, siempre de temporada. No es una forma de aplicar un concepto, es la afirmación de una verdad indiscutible. Durante las cuatro estaciones, quiérase ir a Rumipal, a Mina Clavero o a Cruz Chica, en todo lugar se encontrará el clima perfecto, el clima ideal. Para quien tiene salud y para quien quiere ayudar a su buena salud.

Cuando se afiance en la comprensión de todos, la seguridad de este privilegio, también en otoño y en invierno se engrosarán hacia Córdoba las caravanas turísticas. Se tiene sol todo el año, no se conoce la humedad, ni las rachas heladas, la temperatura es firme y las variaciones atmosféricas no son costumbre en las sierras.

No es esta propaganda con finalidad premeditada. Es rotunda afirmación de una verdad, que quiere destacar un hombre que conoce el clima de su serranía en las cuatro estaciones del año. Y asegura que no engaña cuando esto comenta. Sólo hace una cosa: invitar al hombre de la ciudad a que visite Córdoba en otoño e invierno.

Hasta hace 5 años no había un organismo que considerara, en todos sus aspectos, el problema turístico en la provincia de Córdoba, una de las regiones que goza en este sentido del mayor privilegio en el país. Poco a poco se fué sintiendo la necesidad de reunir los impulsos y estudiar a fondo el asunto, unificar propósitos, reglamentar des-
s
pacio y seguramente los afanes dispersos, privados y oficiales, y dar una ley que vigilara la atención del problema.

Hace 5 años no había un orden, ahora existe. Antes el turista se entregaba a la buena de Dios, saliendo con buena o con mala y llevando no siempre amables impresiones de su jira por las rutas serranas. Ahora lleva la alegría de haber estado y el deseo de volver en seguida.

A. C. A.
EDIFICIO CATAMARCA

La construcción de los
techos estuvo a cargo de

LUIS IRATCHET
CONSTRUCTOR GALPONISTA

HEREDIA 389/93 U. T. 51 - 5668
BUENOS AIRES

CALEFAX

S. A. C. é I.

EX-CIA. GENERAL DE CALEFACCION
SALGUERO 1244-46

71, Pal. 0035

intervinieron en las
estaciones OLIVOS Y BELGRANO
y también en el edificio en
construcción AVELLANEDA F. C. S.

BANCO POPULAR ARGENTINO

Fundado en 1887

Florida y Cangallo

Buenos Aires

PRESTAMOS HIPOTECARIOS PAGADEROS EN MENSUALIDADES

(Hasta \$ 30.000.—)

a 120 meses - Servicio mensual por cada \$ 1.000.—	\$ 11.62
a 180 » - » » » » 1.000.—	» 9.—
a 240 » - » » » » 1.000.—	» 7.76

Sobre campos - casas y para edificación - Despacho inmediato

Se acuerdan además, sin limitar cantidad, préstamos hipotecarios a cortos y largos plazos, pagaderos en servicios semestrales al INTERES del 6 ½ % ANUAL.

PRIETO y COLALILLO

OLAYA 1371 U. T. 54-2268-6962

HERRERIA ARTISTICA - CARPINTERIA METALICA

Tuvieron a su cargo la Herrería y
Carpintería metálica de los edificios:

★ CAMPING A. C. A., LUJAN, F. C. O.
Y EST. DE SERV. MONTES DE OCA
Y MARTIN GARCIA, BUENOS AIRES.

JUAN SQUERI

Paraná 1026 Tel. 44-6309

ha provisto
VIDRIOS-CRISTALES Y ESPEJOS
para las obras del
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
En el interior de la República
Empresa Constructora CHRISTIANI & NIELSEN

OTIS

EL ASCENSOR DE PRESTIGIO

POR SU

• CALIDAD
RENDIMIENTO •
• SERVICIO



OTIS ELEVATOR COMPANY

BUENOS AIRES
CORDOBA - ROSARIO - TUCUMAN
MONTEVIDEO (R. O. del U.)



PASAN LOS AÑOS...

A medida que pasan los años aumenta el número de profesionales y propietarios satisfechos de haber empleado este cemento portland cuya alta calidad uniforme garantiza construcciones sólidas, seguras y permanentes.

CALIDAD - SERVICIO - COOPERACION



**COMPAÑIA ARGENTINA
DE CEMENTO PORTLAND**

RECONQUISTA 44 BUENOS AIRES • SARMIENTO 991 ROSARIO

C.E.-184

nuestra arquitectura

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT - SARMIENTO 643 - BUENOS AIRES

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual N° 114410

Sumario

LOS EDIFICIOS DEL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SEDE CENTRAL

PROYECTADA Y DIRIGIDA EN COLABORACION, POR LOS ARQS. ANTONIO U. VILAR, SANCHEZ, LAGOS Y DE LA TORRE, JORGE BUNGE, JACOBS, GIMENEZ Y FALOMIR, HECTOR C. MORIXE. — FACHADAS. — (La obra completa se publicará próximamente).

DEL ING. ANTONIO U. VILAR

"EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO AL SERVICIO DEL PAIS"

LAS ESTACIONES DE PLAZA MAYO

"	"	"	PLAYA 9 DE JULIO
"	"	"	BELGRANO
"	"	"	BARRACAS
"	"	"	OLIVOS
"	"	"	AVELLANEDA
"	"	"	DON TORCUATO
"	"	"	LUJAN
"	"	"	PUNTA LARA
"	"	"	LA PLATA
"	"	"	CORDOBA
"	"	"	SANTA FE
"	"	"	PARANA
"	"	"	MENDOZA
"	"	"	TUCUMAN
"	"	"	SALTA
"	"	"	CATAMARCA
"	"	"	SANTIAGO
"	"	"	ROSARIO
"	"	"	MAR DEL PLATA
"	"	"	BAHIA BLANCA
"	"	"	TANDIL
"	"	"	NECOCHEA
"	"	"	RIO IV
"	"	"	LA FALDA
"	"	"	ASCOCHINGA
"	"	"	BARILLOCHE
"	"	"	ARRECIFES
"	"	"	VILLA MARIA
"	"	"	RIO III
"	"	"	GOBERNADOR GORDILLO
"	"	"	SAN ANTONIO DE LA PAZ
"	"	"	ROSARIO DE LA FRONTERA
"	"	"	HUMAHUACA
"	"	"	SAN MARTIN DE LOS ANDES
"	"	"	LAS CUEVAS
CAMPING DE LUJAN			
ESTACION PORTUARIA DARSENA NORTE			

DIRECCION DE ARQUITECTURA DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES

URBANIZACION DE PLAYA GRANDE EN MAR DEL PLATA.

ARQ. JAIME ROCA

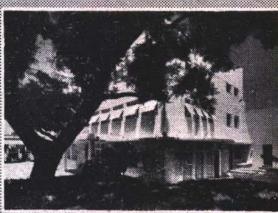
EL COUNTRY CLUB DE CORDOBA

COLONIAS DE VACACIONES:

LA COLONIA GENERAL SAN MARTIN EN LA QUINTA PRESIDENCIAL.

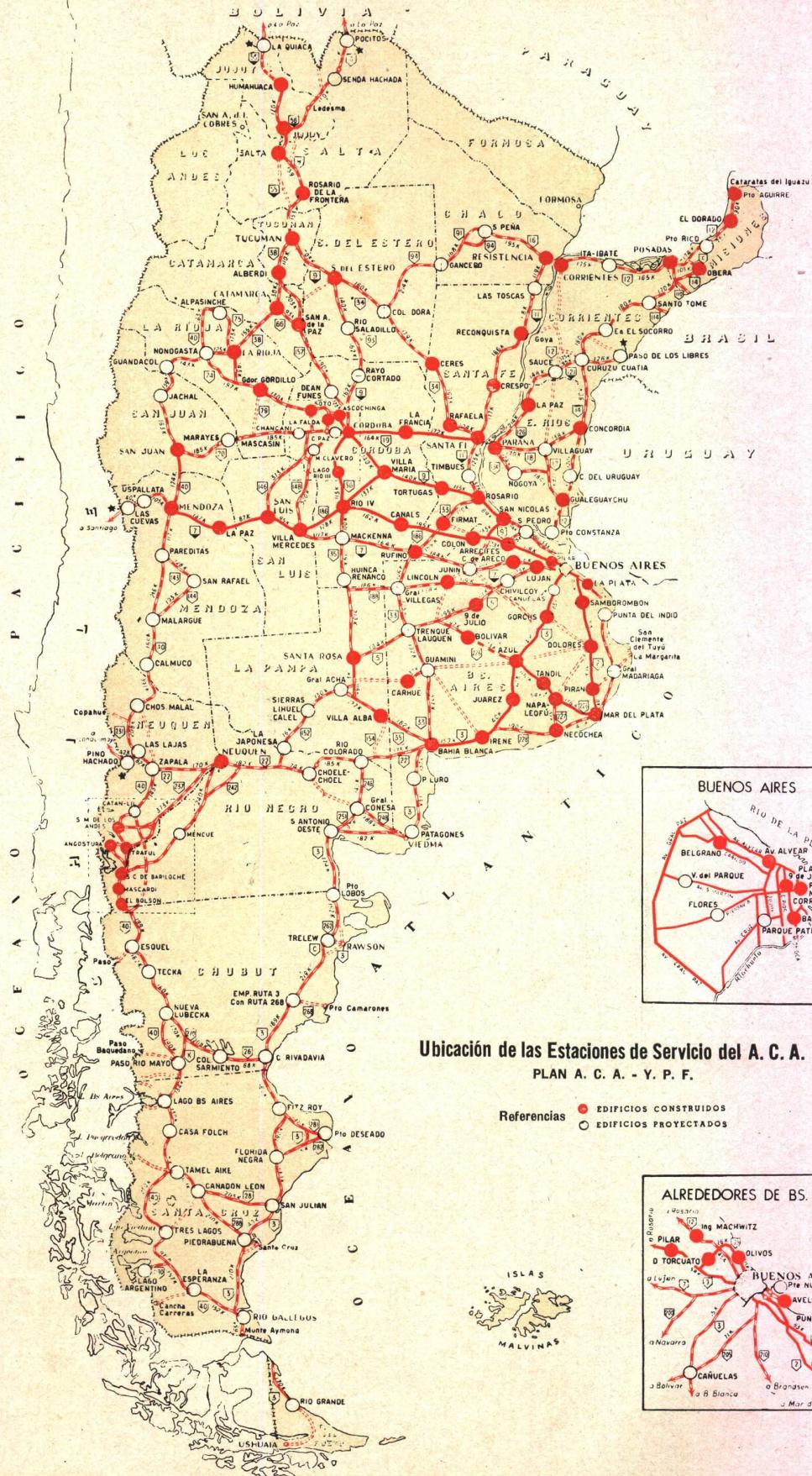
ENERO de 1943





P A C I F I C 8

2



Ubicación de las Estaciones de Servicio del A. C. A.

PLAN A. C. A. - Y. P. F.

PLAN A. C. A. - Y. P. F.

Referencias

© 2000 by University Press of America



EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO AL SERVICIO DEL PAIS

Amigo Scott: Creo muy oportuna su patriótica idea de dedicar este número de "Nuestra Arquitectura" al Turismo y mucho le agradezco su amable invitación para publicar en el privilegiado lugar que Vd. nos ofrece, la obra del Automóvil Club Argentino considerándola como elemento fundamental de tan importante asunto.

Ya era tiempo de exponer una recopilación de la obra realizada por nuestra Institución, más que por su faz técnica, por la conveniencia de divulgar su importancia y trascendencia como obra de bien público, pues aunque la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino ha querido dar preferencia a los hechos y no a las promesas, puede decirse que la mayor parte del plan propuesto está ya ejecutada y funcionando, lo que de hecho nos autoriza a esta publicación sin alterar esa consigna. Por lo demás, cabe también mencionar que una obra de esta índole, no se ha realizado aún en otros países. A. U. V.

El Automóvil Club Argentino, institución similar a otras que existen en los principales países del mundo, formando una especie de hermandad destinada a impulsar y estimular nobles aplicaciones del automovilismo, tiene 50.000 socios y ha desarrollado en estos últimos tiempos una acción tan intensa en obras, ideas y disposiciones tendientes a un ideal de servicio en constante afán ante los problemas del turismo, la vialidad y el tránsito, que sería difícil encontrar otra organización semejante que la supere.

Dentro de la acción desarrollada, se destaca la realización del denominado "Plan A. C. A.-Y. P. F." que consiste en la construcción y explotación de una gran red de aproximadamente 180 Estaciones de Servicio que, respondiendo a un programa racional, detenidamente estudiado, cubren toda la extensión de nuestro país, distribuidas en las principales rutas y ciudades y distanciadas más o menos 150 kilómetros una de otra. La explotación y mantenimiento de estas estaciones está exclusivamente a cargo del A. C. A.

El mapa adjunto da una idea del plan y en él puede apreciarse la cantidad y ubicación de las estaciones hechas y las que están en construcción o proyectadas, faltando algunas ubicaciones no definidas aún.

El verdadero mérito de este plan, ya ejecutado en su mayor parte, no está en las obras hechas, sino en la concepción misma del plan, tan sencilla y beneficiosa como genial. Y ha sido factor decisivo de su éxito, el entusiasmo y patriótico espíritu que ha guiado a la Dirección de ambas Instituciones (Y. P. F. y A. C. A.) sin lo cual dicha concepción habría quedado sólo en ideas o teorías.

Pero al igual que todas las obras que significan un benéfico paso adelante, la lucha ha sido ruda, afrontando resistencias

y críticas no siempre sanas como las que provienen del interés privado y aun de la mala fe, similares a las que soportan también en otros países los Automóvil Clubs ante las franquicias oficiales conque necesariamente deben contar, para poder realizar las acciones de utilidad pública en que están empeñados y que ninguna organización comercial o industrial privada podría encarar, ya que éstas persiguen por principio resultados lucrativos, mientras que las obras de verdadero interés público no sólo no deben producir ganancia, sino que a menudo exigen el sacrificio de los intereses particulares.

Un concepto fundamental del Plan A. C. A.-Y. P. F. es que las grandes Estaciones de los centros poblados respalden el mantenimiento (financieramente negativo) de las Estaciones de zonas pobres y aisladas o de escaso tránsito, que son precisamente las más apreciadas por el turista, quien valoriza su irreemplazable utilidad, muchas veces en momentos angustiosos y no sólo en lo referente al abastecimiento y auxilio mecánico, sino en los recursos de confort, hospitalidad, comunicaciones e información que prestan; detalles de indiscutible trascendencia dada la gran extensión de nuestro país y los vitales intereses que conjuntamente con los del turismo y muy por encima de ellos, abarca el automóvil en nuestra inmensa vida rural.

Y debe hacerse notar que, cuando muchas estaciones particulares cierran porque el negocio decae, las del A. C. A. están abiertas, pues el servicio que prestan es ininterrumpido (día, noche y feriados).

Es por ello que la realización de este Plan puede equipararse a una verdadera obra de gobierno, aunque por su índole habría sido de muy difícil ejecución dentro de la complicada máquina administrativa y también por el excepcional entusiasmo e ini-

ciativa personal requerida, pues si se considera que esta organización está manejada por un Club y dirigida por un grupo de caballeros que trabajan ad-honorem, hay que reconocer que esto es sólo explicable ante un caso de capacidad y dedicación extraordinarias; condiciones que en alto grado es justo declararlo, son una característica del Presidente de la Institución don Carlos P. Anesi, entusiasta y eficientemente secundado por los miembros de la Comisión Directiva y también por el activo y correcto personal dirigente y empleado de la Institución.

En cuanto a la faz técnica de los edificios construidos y proyectados, motivo especial de esta publicación, si bien no tiene otro mérito que haber querido cumplir con los requerimientos básicos del Plan en la forma más lógica y económica posible, puede ser que contenga algunos detalles arquitectónicos o constructivos de utilidad, pues ha existido la oportunidad de una obra de conjunto (concepto de unidad) que no siempre se presenta y esta experiencia podría resultar aplicable a otros casos más o menos similares.

En la ejecución de obras importantes que se realizan por etapas o paulatinamente, si no se preven de antemano el alcance y el funcionamiento aunque sean aproximados de la obra total definitiva, se malogran interesantes esfuerzos y, lo que es peor, se sacrifican durante años, valiosos beneficios. Por ello será poco todo lo que se diga e inculque en el sentido de provocar y estimular una visión de "futuro", sobre todo en países como el nuestro y muy especialmente en una época como la actual, abocadas ambas cosas a una evolución acaso violenta aunque no temible si se encara con un indispensable, sereno y sin duda amargo examen de conciencia. En nuestro país no nos hemos preocupado mucho por esa previsión sistemática y especializada, un poco antagónica de ambientes políticos como el nuestro, que por lo general ambicionan la cosecha inmediata, con preferencia a una buena siembra para el futuro (enfermedad muy internacional... consolémosnos un poco...).

La primera etapa del Plan A. C. A.-Y. P. F. se inició con un Concurso de Proyectos y sin estar todavía bien definida la cantidad y tipo de Estaciones, las que se han venido realizando dentro de otras etapas o planes parciales y a medida que se ha consolidado, por comprensión de los directores de Y. P. F. y por entusiasta y tenaz acción del A. C. A., la idea del Plan General que abarca toda la República en un conjunto orgánico, constituido por varios tipos de obras que hemos deseado standardizar, aunque adoptando constantemente las variantes y mejoras que la experiencia nos ha venido aconsejando.

El proyecto del Plan General, resultado de un concienzudo estudio de la Comisión Directiva del Automóvil Club Argentino, ha tenido en cuenta factores importantes de economía y financiación y razones de Turismo, Vialidad, progreso regional, etc., y ha consultado autorizadas opiniones de diversa índole en el afán de prever con amplia visión de porvenir, los requerimientos fundamentales y también todo aquello que apareciendo actualmente como secundario, puede adquirir trascendencia en un futuro encarado con valentía y razonable optimismo.

Los edificios del Plan pueden clasificarse en:

a) Sede Central.

- b) Estaciones urbanas de la Capital Federal.
- c) Estaciones suburbanas de la Capital Federal.
- d) y d') Estaciones con sede social en las capitales de provincias y gobernaciones.
- e) Estaciones con sede social en ciudades importantes.
- f) Estaciones camineras.
- g) Estaciones fronterizas.
- h) Estaciones portuarias.
- i) Edificios de campings,

y de todas estas categorías se detallan por separado las ubicaciones de los edificios terminados o en ejecución y de los no iniciados.

Las obras terminadas y en ejecución son las siguientes (el número entre paréntesis corresponde a una numeración cronológica del A. C. A.).

a) **Sede central en Buenos Aires.**

1. — Ubicada en la Avda. Alvear entre Tagle y Pereyra Lucena (que reemplaza al antiguo edificio de calle Libertad y a la Estación de Servicio de Avda. Alvear entre Austria y Tagle).

b) **Estaciones urbanas en la Capital Federal.**

2. — (52) PLAZA MAYO con estacionamiento y anexo del "Correo"; Avdas. Alem, Madero, Rosales y calles Rivadavia, Cangallo y Sarmiento (Playas A y B).
3. — (30) 9 DE JULIO en la Playa subterránea 9 de Julio (a cargo del A. C. A.). Secciones A y B.
4. — (60) BELGRANO en Avda. Cabildo y Arredondo.
5. — (3) BARRACAS en Avda. Montes de Oca y Martín García.
6. — FLORES en Rivadavia 6584 (terreno alquilado instalada provisionalmente).

c) **Estaciones suburbanas de la Capital Federal.**

7. — (56) OLIVOS en Avda. Uriburu entre Carlos Villate y Corrientes.
8. — AVELLANEDA en Avda. Mitre y 9 de Julio.
9. — (32) DON TORCUATO, Ruta 202 de San Fernando a San Miguel.
10. — (31) INGENIERO MASCHWITZ, Ruta 12 (Buenos Aires, Campana, Rosario).
11. — (9) PILAR, Ruta 9 (Buenos Aires, Rosario, Córdoba).
12. — (51) LUJAN, Ruta 7.
13. — (53) PUNTA LARA. Camino costanero (en construcción) de La Plata a Quilmes.

d) **Estaciones con sede social en las capitales de Provincia.**

14. — (14) LA PLATA. Calle 5, esquina 9.
15. — (2) CORDOBA. Avda. Gral. Paz esq. Humberto 1.º.

16. — (40) SANTA FE. Calle Rivadavia esq. Suipacha.
 17. — (41) PARANA. Calle Buenos Aires esq. Laprida.
 18. — (16) MENDOZA. Calle Amigorena esq. Avda. San Martín.
 19. — (36) TUCUMAN. Calle Crisóstomo Alvarez esq. Jujuy.
 20. — (58) SALTA. Calle Rivadavia esq. Gral. Mitre.
 21. — (59) JUJUY. Calle Senador Pérez y Alvear.
 22. — SAN LUIS. Avda. Quintana esq. Constitución.
 23. — (35) CATAMARCA. Calle Caseros entre República y Esquiú.
 24. — LA RIOJA. Calle Dalmacio Vélez y Salta (en ejecución).
 25. — CORRIENTES. Calle 25 de Mayo y Mendoza (en ejecución).
 26. — (57) SANTIAGO DEL ESTERO. Avda. Belgrano esq. Avda. Sáenz Peña.
 27. — SAN JUAN. Calle 9 de Julio esq. Gral. Acha.

d') Estaciones con sede social en las capitales de gobernaciones.

28. — POSADAS. Calles Córdoba y Colón (en ejecución).
 29. — RESISTENCIA. Avdas. 9 de Julio e Italia (en ejecución).
 30. — SANTA ROSA. Boulevard Roca y Coronel Gil.
 31. — NEUQUEN. Boulevard 25 de Mayo esq. Rivadavia.

e) Estaciones con sede social en ciudades importantes o poblaciones de interés por tránsito o turismo.

32. — (15) ROSARIO. Boulevard N. Oroño y 3 de Febrero.
 33. — (8) MAR DEL PLATA. Boulevard Colón, Santa Fe, Alte. Brown y Sgo. del Estero: con concesión para el estacionamiento de la Playa Subterránea Bristol y Playa Grande.
 34. — (24) BAHIA BLANCA. Calle Chiclana esq. Fitz Roy.
 35. — (50) TANDIL. — Calle General Belgrano esq. Gral. Rodríguez.
 36. — (48) NECOCHEA. Avda. C. Pellegrini esq. Pueyrredón.
 37. — VILLA MERCEDES.
 38. — (27) RIO IV.
 39. — CONCORDIA. Calles Concordia, C. Pellegrini y Corrientes.
 40. — GUALEGUAYCHU. Calles Urquiza y Chacabuco (en ejecución).
 41. — LA PAZ (E. Ríos). Calle Gob. Echagüe esq. Moreno (en ejecución).
 42. — RECONQUISTA. Calle Patricio Diez y Boulevard Gálvez (en ejecución).
 43. — RAFAELA. Boulevard Sta. Fe entre Tucumán y José Ingenieros (en ejecución).

44. — RUFINO. Avda. Cobo y Entre Ríos (en ejecución).
 45. — LINCOLN. Avda. Massey y Rawson (en ejecución).
 46. — BOLIVAR. Avda. Gral. Lavalle y Santos Plaza (en ejecución).
 47. — CARHUE. Avda. San Martín y Colón (en ejecución).
 48. — OBERA (Gob. de Misiones) (en ejecución).
 49. — ELDORADO (Gob. de Misiones) (en ejecución).
 50. — (42) LA FALDA (Prov. de Córdoba). Avda. Eden, Córdoba Sud, Sarmiento y Diagonal San Martín.
 51. — (43) ASCOCHINGA (Prov. de Córdoba) en la esquina formada por la Ruta 156.
 52. — (47) BARILOCHE (Gob. de Neuquén). Avda. Costanera esq. Otto Goedeke.

f) Estaciones camineras.

53. — (4) SAMBOROMBON.
 54. — (5) DOLORES.
 55. — (7) PIRAN.
 PILAR indicada en suburbanas.
 56. — (10) ARRECIFES.
 57. — (11) SAN NICOLAS.
 58. — (12) TORTUGAS.
 59. — (13) VILLA MARIA.
 60. — (19) GORCHS.
 61. — (20) AZUL.
 62. — (21) JUAREZ.
 63. — (22) IRENE.
 64. — (23) NAPALEOFU.
 65. — (18) LA FRANCIA.
 66. — (17) RIO III.
 67. — (25) COLON.
 68. — (26) CANALS.
 69. — (44) La PAZ (Mendoza).
 70. — (37) FIRMAT.
 71. — (39) SOTO.
 72. — (38) GOBERNADOR GORDILLO.
 73. — (34) SAN ANTONIO DE LA PAZ.
 74. — (33) VILLA ALBERDI.
 75. — (45) ROSARIO DE LA FRONTERA.
 76. — (46) HUMAHUACA.
 77. — CERES.
 78. — (55) CARMEN DE ARECO.
 79. — (54) 9 DE JULIO.
 80. — VILLA ALBA.
 81. — TRAFUL.
 82. — VILLA ANGOSTURA.
 83. — LAGO MASCARDI.
 84. — EL BOLSON.
 85. — (49) SAN MARTIN DE LOS ANDES.

Estas 5 últimas ya terminadas y las de Catan-Lil y Mencué (suspendidas por indeterminación de rutas) forman, con la estación principal ubicada en Bariloche, el grupo denominado

"de los Lagos" cuyas ubicaciones fueron estudiadas con la Dirección de Parques Nacionales.

Observando el mapa del Plan General, se notan las ubicaciones en que aun no se ha podido iniciar obra, ya sea por dificultades en la elección o adquisición de terreno o por no estar definido el trazado de las rutas. Son las siguientes:

Estaciones de relativa importancia.

86. — CONCEPCION DEL URUGUAY (Entre Ríos).
87. — VILLAGUAY (Entre Ríos).
88. — NOGOYA (Entre Ríos).
89. — CURUZU CUATIA (Corrientes).
90. — SANTO TOME (Corrientes).
91. — SAENZ PEÑA (Chaco).
92. — DEAN FUNES (Córdoba).
93. — MACKENA (Córdoba).
94. — CHIVILCOY (Buenos Aires).
95. — JUNIN (Buenos Aires).
96. — GRAL. VILLEGRAS (Buenos Aires).
97. — TRENQUE LAUQUEN (Buenos Aires).
98. — GUAMINI (Buenos Aires).
99. — PATAGONES (Buenos Aires).
100. — GRAL. ACHA (La Pampa).
101. — SAN RAFAEL (Mendoza).
102. — ZAPALA (Neuquén).

Estaciones Camineras.

103. — PUNTA DE INDIO (Buenos Aires).
104. — MADARIAGA (Buenos Aires).
105. — PEDRO LURO (Buenos Aires).
106. — GENERAL CONESA (Río Negro).
107. — RIO COLORADO (Río Negro).
108. — LA JAPONESA (La Pampa).
109. — LAS LAJAS (Neuquén).
110. — MENCUE (Río Negro).
111. — CATAN-LIL (Neuquén).
112. — CHOS MALAL (Neuquén).
113. — CALMUZO (Mendoza).
114. — LIHUEL CALEL (La Pampa).
115. — MALARGUE (Mendoza).
116. — PAREDITAS (Mendoza).
117. — USPALLATA (Mendoza).
118. — JACHAL (San Juan).
119. — GUANDACOL (La Rioja).
120. — NONOGASTA (La Rioja).
121. — ALPASINCHE (La Rioja).
122. — SENDA HACHADA (Salta).
123. — GANCEDO (Chaco).
124. — COLONIA DORA (Santiago del Estero).
125. — RIO SALADILLO (Sgo. del Estero).
126. — RAYO CORTADO (Córdoba).
127. — CHANCANI (Córdoba).
128. — MARAYES (San Juan).
129. — MINA CLAVERO (Córdoba).
130. — HUINCA RENANCO (Córdoba).

131. — SAN PEDRO (Buenos Aires).
132. — PUERTO CONSTANZA (Entre Ríos).
133. — TIMBUES (Santa Fe).
134. — LAS TOSCAS (Santa Fe)..
135. — SAUCE (Corrientes).
136. — SOCORRO (Corrientes).
137. — ITA IBATE (Corrientes).
138. — PTO. RICO (Misiones).

Todas estas estaciones, cuyos edificios no se han iniciado por la razón expuesta, responden en el 1er. grupo, a tipos similares a las de Reconquista o Resistencia y, en las camineras, al tipo de Luján, aunque con algunas modificaciones aconsejadas por la práctica adquirida.

Zona Patagónica.

Esta parte del Plan ha merecido un estudio muy especial, considerando que esas estaciones pueden prestar importantes servicios que interesan al Estado, dada su estratégica ubicación y la gran extensión y raras características de nuestra Patagonia. Con el fin de obtener las mejores directivas, el Presidente del A. C. A. se entrevistó con personalidades especialmente conocedoras de esa zona, entre ellas el Gral. Justo, que prestó detenida atención al asunto, demostrando un profundo conocimiento de las características y necesidades patagónicas.

Estas estaciones, no iniciadas aun, son las siguientes:

139. — ESQUEL (Chubut).
140. — TECKA (Chubut).
141. — NUEVA LUBECKA (Chubut).
142. — RIO MAYO (Chubut).
143. — COLONIA SARMIENTO (Chubut).
144. — LAGO BUENOS AIRES (Santa Cruz).
145. — CASA FOLCH (Santa Cruz).
146. — TAMEL AIKE (Santa Cruz).
147. — CAÑADON LEON (Santa Cruz).
148. — TRES LAGOS (Santa Cruz).
149. — LAGO ARGENTINO (Santa Cruz).
150. — LA ESPERANZA (Santa Cruz).
151. — RIO GALLEGOS (Santa Cruz).
152. — PIEDRABUENA (Santa Cruz).
153. — RIO GRANDE (Tierra del Fuego).
154. — SAN JULIAN (Santa Cruz).
155. — FLORIDA NEGRA (Santa Cruz).
156. — PUERTO DESEADO (Santa Cruz).
157. — FITZ ROY (Santa Cruz).
158. — COMODORO RIVADAVIA (Chubut).
159. — CAMARONES (Chubut).
160. — TRELEW (Chubut).
161. — PUERTO LOBOS (Chubut).
162. — SAN ANTONIO OESTE (Río Negro).

g) Estaciones fronterizas.

Este grupo de estaciones responde a todo un programa del A. C. A., cuya gran trascendencia no es fácil apreciar. Es

equiparable por sí sola a una verdadera obra de gobierno, pues consiste en la construcción de un tipo de edificios que permite agrupar e instalar todas las dependencias oficiales de frontera: Inmigración, Correos y Telégrafos, Aduanas, Policía, Sanidad, etc., y en forma independiente dentro de la misma unidad, los locales para el A. C. A. y su estación de servicio.

Considerando que en esos lugares casi siempre poco poblados, el automovilista, connacional o extranjero, se encuentra abocado a trámites y dificultades en donde los servicios del A. C. A. serán especialmente útiles, se planteó la idea de estos edificios, incluyendo 6 de ellos en el Plan General A. C. A. Y. P. F. Ellos son:

163. — LAS CUEVAS. En el cruce a Chile por Mendoza (Ruta 186 de Uspallata).
164. — PINO HACHADO. En el cruce a Chile por Gob. de Neuquén (Ruta 22 de Zapala).
165. — LA QUIACA. En el cruce a Bolivia por Prov. de Jujuy (Ruta 55).
166. — POCITOS. En el cruce a Bolivia por Salta (Ruta 9).
167. — PUERTO AGUIRRE. En el cruce a Brasil y Paraguay por Misiones (Ruta 12).
168. — PASO DE LOS LIBRES. — En el cruce a Brasil por Corrientes (Ruta 121).

Sólo se encuentra en trámite de construcción la de "Las Cuevas", denominada "Centro fronterizo Las Cuevas", obra de gran importancia y tal vez única en su género. En el proyecto que se publica más adelante, puede apreciarse la distribución y masa del edificio, previsto para grandes nevadas y con comodidades para las dependencias oficiales que intervienen en la fiscalización fronteriza y sus correspondientes viviendas para familias y solteros, y en forma independiente los locales para el A. C. A. incluyendo un refugio para casos de tormenta o interrupción del tránsito.

Las demás estaciones fronterizas mencionadas, se relacionan a la de "Las Cuevas", pero son de menor importancia.

h) Estaciones portuarias.

Responden a una faz del plan, no definitiva aun, y limitada por el momento, a una estación proyectada en Dársena Sud del Puerto de la Capital, y otra en Dársena Norte, destinadas a servir al turista que entra o sale del país, previéndose detalles interesantes de confort y facilitación de trámites e información general. En este grupo se han encarado también las Estaciones de ribera, destinadas al servicio de embarcaciones a motor y a comodidades para el automovilismo, del mismo modo que se ha considerado la necesidad de relacionar las estaciones de servicio a los futuros aeródromos o aeropuertos, pues en realidad los servicios del A. C. A. deben estar para el automotor aéreo y náutico, como lo están para el terrestre. (Al final se encontrará el proyecto de Dársena Sud).

i) Campings.

Una de las principales preocupaciones del A. C. A. ha sido llegar a disponer de una red de terrenos para campings ubicados en lugares pintorescos del país y con fácil acceso, dotándolos

de comodidades que permitan al socio turista gozar de una agradable vida de campamento, al aire libre y en contacto con la naturaleza.

Se han hecho varias instalaciones de esta índole en los terrenos que a continuación se mencionan, pero la primera realizada con relación al Plan A. C. A.-Y. P. F. ha sido la del Camping de Luján donde la formación de un gran parque con nuevas plantaciones está en pleno desarrollo. Desde el punto de vista constructivo se le ha incluido una Estación de Servicio y un amplio local para comedor con cocina y sus complementos: fiambres, dependencias de personal, etc., habiéndose distribuido estratégicamente en el terreno, amplias instalaciones sanitarias para socios y señoras.

Otro tanto se proyecta en Punta Lara conectando el Camping — con el balneario, lo mismo que en el Dique San Roque y en el Mar de Ajó.

Los Campings actuales y proyectados son los siguientes:

Punta Chica.
Luján.
Timbúes.
Camping Santa Fe.
Dique San Roque.
Quilmes.
Punta Lara.
Chascomús.

En Mar de Ajó:
La Margarita.
San Clemente.

Y en la zona de Bariloche:
Trafal, para sports de pesca.
Mascardi, sobre el lago.
San Martín de los Andes.

Las instalaciones de estos campings no están incluidas en el plan A. C. A.-Y. P. F.

Consideraciones generales sobre la faz arquitectónica y constructiva.

Frente a una noción primaria de esta obra de conjunto, se consideró desde un principio la conveniencia de que todos los edificios respondieran a un cierto carácter, o tuvieran una identificación que los hiciera fácilmente reconocibles; detalle que en realidad vendría a ser un apreciable valor arquitectónico de esa obra de conjunto: "el concepto de unidad".

Con la preocupación de no caer en soluciones artificiosas o amaneradas, y por tanto transitorias, lo que sucede con las imitaciones de rústico o de "clásico" o de vejez, etc., etc., que deben considerarse como aberraciones de cierta arquitectura contemporánea, a la que no escapa la desesperación por encontrar cosas nuevas, sin preguntarse si son buenas; hemos

deseado proyectar las estaciones en forma arquitectónicamente simple y lógica, factores básicos indiscutibles de toda solución "durable"; y en cuanto a la identificación de los edificios, no queriendo atarnos a formas que pudieran no ser adaptables a todas las necesidades o casos que habrían de presentársenos, hemos preferido buscar un atributo o "característica", independiente del edificio, que resultara una expresión fácil del asunto; y así nació el "muñeco" actual, que tiene las proporciones de la figura humana con un brazo extendido que llama la atención y dice A. C. A. y el otro brazo recogido marcando las horas. Estas indicaciones aparecen en 4 círculos iguales que pueden significar las 4 ruedas del automóvil; la cabeza o "cerebro" de la imagen está simbolizada con la insignia del A. C. A. y puede significar también la utilísima rueda de auxilio... En el tronco de la imagen está la red caminera; y el todo representa a un ser con vida, fuerte y bien plantado que vigila, jalona e ilumina el camino como un faro de puerto. Con igual finalidad de caracterizar los edificios principales, hemos adoptado como detalle simbólico y a la vez decorativo en las fachadas, el mapa de la República Argentina, hecho en vitrolite y en colores, con las rutas principales formadas por una cinta de metal inoxidable. Estos mapas tienen 6 metros de altura y su ubicación en las fachadas responde a una composición de tema principal que en la mayoría de los casos se vale del gran ventanamiento de los salones de lectura, lugar prominente de cada edificio.

Cuando la realización del Plan General (cuyos proyectos y dirección he tenido a mi cargo), llevó a término la mayoría de las obras en el interior del país, recién entonces la Comisión Directiva decidió la construcción del gran edificio para la sede central en la ciudad de Buenos Aires, encomendando el proyecto de tan importante obra a una comisión de arquitectos constituida por los señores Hector Morixe, Jacobs Giménez y Falomir, Sánchez, Lagos y de la Torre, Jorge Bunge y el suscripto.

Este edificio recientemente inaugurado, algunas de cuyas fotos exteriores se acompañan al sólo efecto de dar una idea de su importancia y como nota culminante de la acción desarrollada por el A. C. A., ocupa una excepcional manzana ubicada en la Avda. Alvear entre Tagle y Pereyra Lucena, y será motivo de una próxima publicación técnica.

Respecto a las obras del "Plan" en general, las primeras y más importantes proyectadas antes de la guerra, como también algunas menores y las Camineras de las Rutas 1, 2, 3 y algunas otras, son de líneas arquitectónicas contemporáneas como por ejemplo las de Mar del Plata, Rosario, La Plata, Córdoba, Mendoza, Tucumán, Santa Fe, Paraná, Bahía Blanca, Tandil, etc.

Las más recientes de la zona de Bariloche, la de Necochea y las del N. y O. del país, influenciadas por el encarecimiento del hierro y otras razones, tienen techos de teja y aunque con soluciones de planta y ventanamientos actuales, recuerdan ligeramente en su exterior (exceptuando las de la zona Bariloche) algunas características de la arquitectura elemental española del siglo pasado, pues accediendo al pedido de varios Municipios de las Provincias, se resolvió emplear la teja espa-

nola (canal) y como consecuencia de tal modificación, deseando uniformar en lo posible los edificios, estamos construyendo en forma similar todas las nuevas obras, incluidas las de la Provincia de Buenos Aires.

Las plantas que se ven en las láminas a continuación, se han estudiado basándonos en cálculos teóricos de movimiento de autos, pues se trataba de problemas con escasos elementos de juicio. Se han previsto circulaciones amplias y ordenables, instalaciones de surtidores bajo techo (para todo tiempo) ordenamiento y ubicación estratégica en los servicios de engrase, lavado, mecánica, etc.

Casos como el de Mar del Plata exigieron un pronóstico bastante aventurado, pues no era fácil prever el resultado. Esta estación en el 2.º año de habilitada, llegó a la extraordinaria venta de 36.000 litros de nafta diarios, lo que significa un movimiento de playa de 2.000 coches aproximadamente, sin contar con el garage que ha recibido hasta 700 coches por noche y los servicios de lavado, engrase y mecánica que han llegado a más de 250 diarios.

En la mayoría de los garages con plantas altas en más de un piso, he adoptado el tipo de media altura, lo que simplifica considerablemente la circulación por las rampas aumentando la visibilidad interior.

Para los estacionamientos hemos usado las luces mínimas de 16 m. (5 + 5 + 6) para una calle central y dos coches, con espacios mínimos de 2.20 m. por coche y alturas mínimas de 2.40 m. Las sobrecargas de cálculo han sido de 400 k/m². Desde el punto de vista de las estructuras de hormigón armado para estos edificios especialmente en los con garajes en pisos altos, la necesidad de grandes luces, las restricciones para ubicar columnas en planta baja o combinarlas con luces especiales requeridas por fosas, circulación en surtidores, ubicación de lavaderos, etc., han exigido soluciones audaces e ingeniosas con grandes y cargados voladizos, provocando árduos problemas de cálculo de dilatación, arreglo arquitectónico, etc. Las oficinas para atención del público se han ubicado cuidando el fácil acceso y el más directo control de todo el movimiento y trabajo de la Estación.

En las plantas de engrase, después de larga discusión, se adoptaron las fosas en lugar de los elevadores, cuando aun aquéllas eran un pozo sucio a la intemperie al que un propietario de auto no podía bajar. Estas fosas se instalaron en grupos hasta de 8 en batería (Mar del Plata); ó 6 fosas en estrella (Rosario) etc., con dispositivos modernos de seguridad y máxima eficiencia en forma tan ventajosa que su tipo se ha extendido por todo el país en las Estaciones particulares y aun en el extranjero.

En las grandes Estaciones se ha dado marcada importancia a las oficinas de información previendo futuras funciones relacionadas al Turismo y otras actividades afines.

Los edificios tienen también una amplia recepción con gran hall y salón de lectura apto para auditorium, conferencias, exposiciones, etc.

En algunas Estaciones se han instalado peluquerías y bares (éstos últimos se instalan ahora en todas las Estaciones que no tienen cerca hosterías, hoteles o confiterías).

En general en todas estas obras se ha dado especial preferencia a las instalaciones sanitarias para Socios y Señoras y otras comodidades lo mismo que a las habitaciones y departamentos para vivienda de los Jefes de las Estaciones, con lo que el A. C. A. ha querido dar un ejemplo de merecida consideración hacia su personal. La calidad de estas viviendas, sin tener ningún detalle de lujo, no desmerece en nada comparada a las buenas construcciones de la Capital Federal. Y la experiencia demuestra el interés del público del interior por adoptar similares características en sus viviendas. Otro tanto sucede con las Estaciones de Servicio particulares, que siguiendo el ejemplo del A. C. A. han mejorado considerablemente la lamentable arquitectura y construcción con que se estaban afiendo los hermosos caminos del país.

En todos los edificios importantes se han previsto posibles ampliaciones en altura.

Sería demasiado extenso un análisis detallado de las soluciones constructivas o arquitectónicas adoptadas para cada obra; creo suficientes las anotaciones agregadas a las láminas adjuntas, con varias fotos de cada edificio, plantas y elevaciones; hemos agregado también algunas vistas panorámicas regionales que tratan de neutralizar la aridez de estos comentarios, pues esta publicación, además de sus referencias técnicas, debe servir como una descripción ilustrativa de la obra del A. C. A. para el público en general.

Y dentro de esta misma finalidad creo oportunas algunas observaciones que aunque parezcan un poco al margen del asunto, siento el deber de expresarlas, pues gracias a la honrosa misión que el A. C. A. me ha confiado y en la que he puesto mi mayor entusiasmo, he visto y "aprendido" mucha Patria en largos y a veces azarosos viajes desde La Quiaca a la Patagonia, ya que se han requerido algunas vueltas por esos caminos de Dios para inspeccionar en 5 años las 90 estaciones hechas.



—Estos viajes han tenido mucha similitud con los de Turismo y con los que exige la dura vida rural, por lo que en realidad siento que estas observaciones (por desgracia truncas y desordenadas) son inherentes al hecho de "andar" como argentino a través de nuestra Patria, lo que es precisamente la más noble finalidad de la obra del A. C. A.

—Después de una recorrida general de nuestro país y queriendo condensar una impresión de conjunto o balance, se llega a pensar que "Dios es argentino", y al ver el enorme beneficio recibido y la superficial y a menudo inconsciente noción con que lo consideramos y usufruimos, se piensa con angustia que ese mismo Dios podría cansarse el día menos pensado, si no apuramos un franco examen de conciencia y un firme propósito de enmienda, ahora que podemos reconocer mejor nuestras propias faltas frente al terrible castigo de esta Guerra, que inmola en todos los países a los inocentes, para mayor remordimiento de los demás.

—Si pareciese extemporánea esta primera observación, debo decir que creo erróneo encarar en este momento cualquiera de

nuestros problemas o acciones prescindiendo de lo que sucede en el mundo, pues el hecho hasta hoy indiscutible de que *no debemos* mezclarnos en esa monstruosa contienda, no puede alejarnos del dolor que debemos sentir ante todos los que sufren la catástrofe en carne propia, ni de la tremenda lección que comporta exigiéndonos ese mínimo de justicia que nuestro arraigado egoísmo no quiso otorgar a los desheredados... Y no hablemos de culpas, que sólo están exentos de ellas, los humildes, los hambrientos, los heridos y los que mueren... en todas las naciones por igual.

—Al recorrer en avión nuestro maravilloso país (maravilloso por su privilegiada situación, por sus riquezas, su extensión, sus bellezas excepcionales; y porque *es nuestro*) se ven cosas deslumbrantes, pero para conocerlo en todos sus aspectos y sobre todo en los humanos que son primordiales y atañen a nuestra responsabilidad, hay que andar por la tierra... pisándola...; ni siquiera en auto... a lo más en esos heroicos y destalados colectivos de campaña (que se están quedando sin gomas y sin nafta habiendo tanta en Buenos Aires y Mar del Plata) y que para un solo viaje de cientos de kilómetros, metidos entre el polvo o encajados en el barro, salen antes que el sol y llegan a destino cuando ya se ha puesto...

—Una de las condiciones legales para ser propietario de un bien es *conocerlo* (turismo) y otra, *usufructuarlo* con noble y razonable beneficio para la vida (control del Estado?). Leyes antiguas creo que decían que el propietario tenía derecho al uso y al *abuso* (desperdicio) de su bien... Esto ha caducado, pero sólo como ley...

—Nuestro país, como todos, tiene sus pedazos malos... y al "conocer" con humanitario y justiciero espíritu la situación involuntaria (y aunque fuera voluntaria) de muchos pobladores y poblaciones del interior, "comprendemos" que ese estado de miseria no debe subsistir; y que debemos remediarlo porque podemos, sin perder tiempo y cueste lo que cueste...

—Naciones como los EE. UU., con todas las dificultades pero también lecciones de la guerra, que tenía hasta hace poco tiempo 14.000.000 de desocupados (que quiere decir miseria) se han planteado esa gran "reparación" desde ya mismo... E Inglaterra, a pesar de los terribles problemas que viene afrontando, encuentra tiempo y recursos para incluir entre sus urgentes asuntos parlamentarios, el plan Beveridge que procura un seguro permanente contra la miseria para todos los habitantes. Dadas las circunstancias que nos favorecen debería resultarnos más fácil que a esos países abocarnos a esa primordial solución.

—Uno de los inconvenientes más graves en algunas regiones pobres del interior, es la falta absoluta de agua *hasta para beber...*! (Esto hay que padecerlo para comprenderlo...). Felizmente O. S. de la Nación en su reciente proyecto de 1.000 millones de pesos provee de agua a 1.152 poblaciones, pero quedarán todavía muchísimos pueblos menores donde también vive gente y que con una sola fuente, aunque fuera un chorrito, se arreglarían... (perforación económica y molino, o bomba a mano, o agua mejorada, o cualquier solución de

emergencia); y en casos "imposibles" el arreglo es trasladar a esa gente a lugares más hospitalarios (que sobran) e indemnizarlos, pues hay ranchos y aun puestos... en que cuando se agota la exigua agua llovida y a veces inmunda guardada en una especie de aljibe... hay que ir a caballo o en burro con un barrilito, hasta un río que queda a 20 kilómetros. No hablemos de la bebida para los animales en esos parajes. ¡Cómo desmoraliza ver el derroche de agua en ciudades como Buenos Aires o Mar del Plata... con su flamante torre...!

—Lo que subleva es la convicción de que el enorme "sobrante" de nuestras regiones ricas y grandes ciudades, en elementos y dinero, permitiría holgadamente, modificando un poco el "sistema", afrontar de una vez estos intolerables problemas de la miseria, que incluyen los de la alimentación (aunque no sea científica...), los del abrigo, la vivienda, la higiene y al último la instrucción... porque antes de instruirse hay por lo menos que alimentarse...!

—Por no encararlo así se llega en algunas provincias al calamitoso espectáculo de muchachos que se presentan al servicio militar y hay que rechazarlos por "desnutridos", en el país del pan y de la carne... (de exportación). Una criatura, hija mía, me preguntó al explicarle esto: ¿POR QUE NO LOS NUTREN PAPI?... No puedo transcribir lo que le contesté...! Contradicción semejante al caso de esta guerra y la anterior en las que se metieron los países más "civilizados", a pesar del Congreso de la Haya, el Tratado de Versalles y la Liga de las Naciones.

En realidad todo parece tener una misma causa. El Evangelio dice: "ganarás el pan con el sudor de tu frente". Pero algunos ganan *demasiado* y trabajan muy poco (sin que nadie los controle o los moleste)... los grandes negocios!! Muchísimos trabajan demasiado... y sufren hambre y miseria mientras una fuerza infernal nos confunde y se hace cómplice de esta situación, aún valiéndose de las palabras más agradables que todo lo prometen, incluso los famosos "derechos" y "libertades" de la lucrativa *polítiquería*.

—El "conocimiento" de los argentinos por los argentinos que vendrá con la intensificación del Turismo nacional, ha de ser de una trascendencia extraordinariamente beneficiosa para nuestra futura organización, pues habíamos llegado al caso de extranjeros, felizmente bien intencionados, que nos conocieron y respetaron mejor que nosotros mismos. Así como hay otros y cada vez más... que sólo desean explotarnos y avasallarnos... con la fuerza maldita de su dinero.

—Nuestras grandes distancias, cuando no teníamos caminos, dificultaron las comunicaciones y dispersaron la familia argentina, debilitando el recíproco conocimiento y la "unidad"... como dijo el Dr. Benjamín Villafaña en magistral discurso al inaugurar la Estación del A. C. A. en Santiago del Estero, existiendo la contradicción de que muchos de nosotros conocen mejor lo extranjero que lo nuestro.

—Y como todo no ha sido fallas, dijo también el Dr. Villafaña que en su opinión, en los últimos 50 años lo único grande hecho en beneficio del país, ha sido la obra de Y. P. F., la de la Dirección Nacional de Vialidad y la del A. C. A.

—Por de pronto es justo reconocer que la obra realizada por la Dirección Nacional de Vialidad, no sólo en grandes rutas pavimentadas sino en interminables caminos enripiados, o en los de obra básica o en los de tierra mejorados y en conservación; llegando hasta las más apartadas y abruptas regiones del país, atravesando llanuras, ríos, salinas, bosques, estupendos valles, trepando montañas inmensas; cortados en la piedra, en viboreos y magníficas espirales o en rectas de cientos de kilómetros... Toda esta reciente obra de vialidad (poco más de 10 años) es sencillamente asombrosa y cuando llegue al desarrollo planeado habrá transformado la vida de la Nación con un mejoramiento colosal! Si no perdemos el rumbo o nos apartamos de la huella...!

—Una nota descollante de esta gran obra vial es el arbolado de los caminos que se extiende, se mantiene y se cuida con tenaz y plausible esfuerzo. Plausible porque además del beneficio estético, sombra, descanso, esparcimiento y mil otras ventajas económicas y climáticas que los árboles nos brindan, se inculca con este ejemplo una de las más nobles y útiles acciones que urgentemente reclama el país: iniciar plantaciones en gran escala (bastaría para consagrar a un gran gobierno), auspiciar el amor y la cultura por el árbol, la reforestación para neutralizar el arrasado de la leña y del destronque, la lucha sistemática contra la erosión y para la fijación de medianos, etc., y como complemento, establecer muy energéticos castigos contra el incalificable afán de derrumbar árboles, furia maligna y brutal que tiene su mayor auge entre incultas y prepotentes autoridades edilicias de algunos pueblos y ciudades del interior.

—En el Brasil, país de árboles, existen fuertes penalidades para quien destruye árboles aun en su propia casa sin permiso de la autoridad... .

—Del mismo modo, viajando por todo el país, se ve y se aprecia la obra ejemplar y casi milagrosa de Y. P. F., llave de nuestra independencia económica y por tanto, baluarte de la Patria, que debe extender su acción y control a la extracción y distribución general de combustibles, asunto de vital actualidad.

—La obra del A. C. A. con sus estaciones de servicio es un complemento indispensable del camino, en el cual se transita principalmente gracias a la nafta Y. P. F. De modo que la colaboración del A. C. A. con esas dos entidades es elemento de un triángulo, que por definición técnica constituye una estructura indeformable.

—La trascendencia del A. C. A. ha traspasado nuestras fronteras en verdadero afán de amistad y recíproco beneficio. Nuestro Presidente, Carlos P. Anesi, por lo que ha hecho y escrito, es un verdadero pioneer de la Carretera Pan Ameri-

cana (C. P. A.) y una sugestiva casualidad hace que coincidan las iniciales...

—La obra del A. C. A. demuestra que con sólo una voluntad decidida y una inteligente visión de noble fin, se pueden hacer grandes cosas beneficiosas para el país.

—En su acción administrativa el A. C. A. ha creado una organización comercial e industrial sobre las bases más actuales y bajo la hábil batuta de expertos y desinteresados miembros de la Comisión Directiva secundados por un personal superior y subalterno digno de especial elogio y en el que he sorprendido más de un anónimo sacrificio hecho con cariño por el Club.

—Del mismo modo debo mencionar que en la ejecución de las obras, hemos contado con Contratistas honestos, correctos y capaces que han trabajado y colaborado con entusiasmo por la acción del Club, llegándose a costos indudablemente económicos. En las obras a gran distancia se me ha confirmado una vez más, que cuando el contratista es honesto, se llega a mejor resultado respetándolo y excitando su amor propio y buena fe que con todos los controles legales... o los clásicos métodos de rudeza y privación de estímulo.

También en el caso de obras repetidas he podido apreciar cómo se mejoran los trabajos y formas de ejecución cuando el capataz y el obrero adquieren experiencia sobre un tipo de obra. Y he tenido el gran placer de poder recalcar oficialmente los comportamientos y esfuerzos destacados de contratistas y de personal.

Y no podría dejar de mencionar la honesta dedicación y entusiasmo por la obra del A.C.A., de los buenos muchachos, que son en mi oficina, leales amigos e inteligentes colaboradores.

—El progreso en el interior del país tiene el mismo "doble filo" de que ha sido víctima nuestra Capital y sería muy oportuno aprovechar la experiencia. Ese progreso material, erróneamente apreciado arrasa a menudo con muchas cosas buenas, bellas y útiles que no pueden volverse a hacer y sólo podrían reemplazarse con otras, conscientes de aquellas cualidades perdidas y encaradas con una cultura espiritual e intelectual que rara vez se encuentra en los ambientes políticos que manejan las cuestiones edilicias en el interior (es decir casi como aquí... y a veces como en el exterior...).

—Habría que crear alguna especie de Comisión Nacional (técnica) asesora y sistemáticamente consultada que pudiera dar ideas para salvar o conservar las reliquias valiosas, el carácter autóctono y tradicional, las normas constructivas inteligentes y útiles y mil otras cosas del interior que en la vorágine actual pasamos por alto y de las cuales suelen ser los peores enemigos, los mismos provincianos encandilados, más con la parte bluff que con la parte noble, de lo que hacemos en Buenos Aires.

—Si se pierde el carácter típico que todavía queda en las construcciones, costumbres y cultura del interior, el país perderá mucho... y eso hay que tratar de salvarlo por cualquier medio porque es un valor Nacional.

—Hay mucha gente que ignora que en materia de "Arquitectura" un buen rancho es muy superior a la mayoría de lo que se está haciendo en vivienda modesta rural y el rancho tiene posibilidades interesantísimas para fijar las normas de lo que debiera ser nuestra construcción típica rural.

Para viajar con verdadero provecho, el turista debería leer antes la guía del A.C.A. (por ahora limitada a la zona Centro y en vías de completarse); laborioso y patriótico aporte indispensable para obtener un conocimiento concreto sobre nuestro país y ojalá que esa guía pueda complementarse con una amena recopilación de interesantísimas y pintorescas anécdotas, referencias históricas y de festividades regionales, industrias típicas, folklore, etc., de que está llena la vida provinciana y que son factores valiosísimos para apreciar su carácter y tradición.

—El turista, si viaja como es debido, adquiere el verdadero secreto del amor al suelo Patrio al recorrerlo y conocerlo con la favorable disposición mental y espiritual que el viaje en auto permite, y si se prepara conscientemente... Lo que se ve y se siente, arraiga la instintiva idea que hace pensar: "Este regalo de Dios, es mío..." es "mi tierra", mi gran hogar..." "el de mis hijos y los hijos de mis hijos"... Y así se comprende bien aquella costumbre italiana de *besar* su tierra... Pero hay otras gentes a quienes no les interesa esto, sino los *intereses* que esa tierra *paga* a su capital, regada con el sudor de otros seres que la trabajan ruda y a veces, desesperadamente...

—El turbio aire de la gran ciudad intoxica; su ruido distrae y atolondra; su luz encandila y enceguece; su internacionalismo desarraiga y enfria...; su corrupción tienta y atrae; su artificio y vanidad alejan de lo verdadero y natural; su nerviosa lucha tras las ambiciones que provoca, crea odios feroces...; sus exageradas e injustas "diferencias" desmoralizan...!

—La gran ciudad *no tiene tiempo* para ocuparse de esos problemas del campo... (como tampoco se ocupa de sus propias miserias...). Y así muchas veces al regresar de viaje y verse de nuevo arrastrado por su irresistible corriente se añora "la descansada vida del que huye del mundanal ruido..."

La más noble finalidad del A. C. A., colaborando con Y. P. F. y con la Dirección Nacional de Vialidad es propender al conocimiento y al amor de "nuestra tierra" y lo demás vendrá sólo... si Dios quiere.

Por eso le puse como título a este escrito:
"El A. C. A. al servicio del país".

ANTONIO U. VILAR

TIERRA NUESTRA

.....

Los viajeros porteños abandonan todos los años la ciudad en busca de aire y panoramas, y a poco andar se internan por los caminos de una Argentina que no es la Argentina del puerto. Algo esencial ha cambiado; algo que se traduce apenas en la presencia de los ranchos criollos. Pero al viajero no le importa el cambio, ni quiere enterarse. No sabe que ha dado un salto atrás en el tiempo, que se ha metido en el pasado, como si hubiese marchado en profundidad. A uno y otro lado del camino continúan asomándose los ranchos de adobe, pero el viajero está absorbido por la belleza del paisaje. Admira la decoración, siempre actual e indiferente, y no hace caso de esos hombres, los personajes, en que despunta la hoy remota historia nuestra.

Esa gente que parece nada más que "gente pobre", es la gente de la vieja Argentina culta. Su vivir es el vivir antiguo; sus costumbres son las añejas costumbres criollas. La fineza de sus modos, su educación (sin instrucción), su hospitalidad desbordante, son típicas de una Argentina que desaparece. Los abuelos de esas familias campesinas lucharon por la Independencia, en la guerra civil, por la organización nacional; sangre de su genealogía abrió el puerto por donde entraron nuestra progenie intacta y el automóvil que distribuye nuestra serena incomprendición.

.....

Todos podemos acercarnos a las familias de la Argentina antigua. Pero al entrar en sus ranchos, tenemos que despojarnos de Buenos Aires como quien deja un paraguas en el vestíbulo. Aquello es *otra cosa*, sencillamente. Hemos dado un salto atrás y ha cambiado el ángulo de nuestra visión.

Un ciclo que arraiga en la colonia y llega en flor hasta la República naciente, logra su perfección posible y no es lo suyo balbuceo de infancia sino madurez de ocaso. El pensar, el hacer y el sentir que lo integran son modelos, en su etapa. Debemos reacomodarnos para comprender *ese vivir que sobrevive* sin hacer comparaciones anacrónicas. Comprobaremos, al fin, que en medio del paisaje natural objeto de nuestras andanzas, anida un panorama de almas mucho más conmovedor, porque su inmensidad de siglos está declinando sin rumores, como una lluvia sobre el mundo...

Carlos Vega.



LA TAPERA

Foto de E. G. Andrich

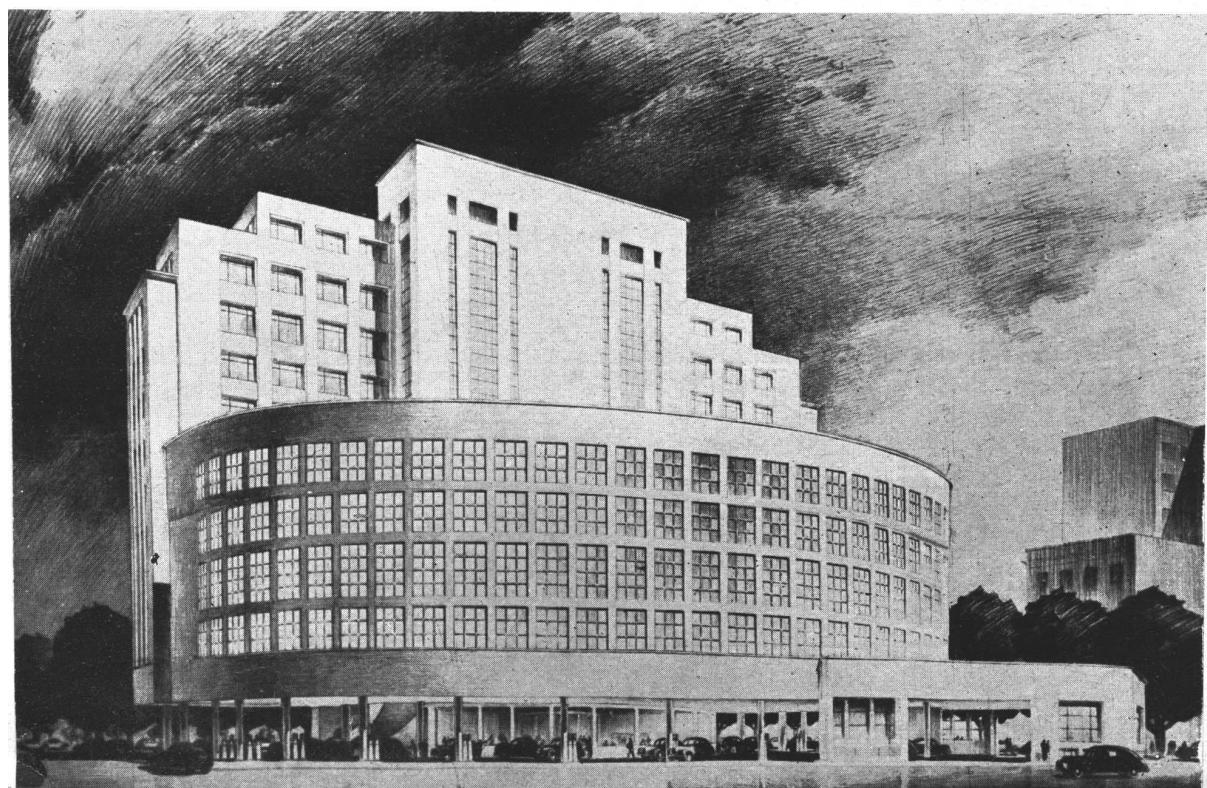


Perspectiva de la fachada principal del nuevo edificio, recientemente inaugurado, y que ocupa la excepcional manzana ubicada en la Avenida Alvear, entre las calles Tagle, Vicente López y Pereyra Lucena. Esta importante obra ha sido proyectada y dirigida en colaboración por los Arquitectos Antonio U. Vilar; Sánchez, Lagos y de la Torre; Jorge Bunge; Jacobs, Giménez y Falomir y Héctor Morixe. Será motivo de una próxima publicación especial que permitirá apreciar su concepción y sus detalles técnicos y arquitectónicos.

I - SEDE CENTRAL DEL A. C. A. EN BUENOS AIRES

AVENIDA ALVEAR N° 2750

Perspectiva del contrafrente sobre la calle Vicente López, en que se ve la franca división entre el cuerpo principal destinado en sus 11 plantas a las oficinas y sede social del Club; y el gran hemicírculo adosado a dicho cuerpo principal, que se destina en sus 6 plantas a la estación de servicio y dependencias.



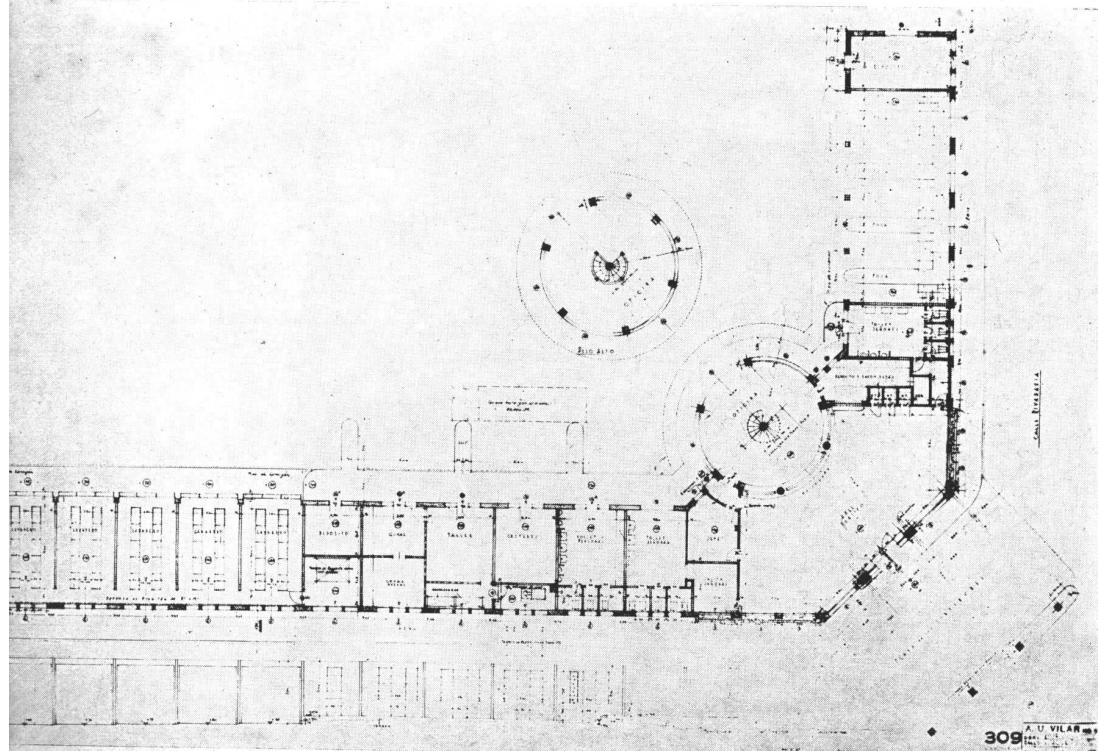
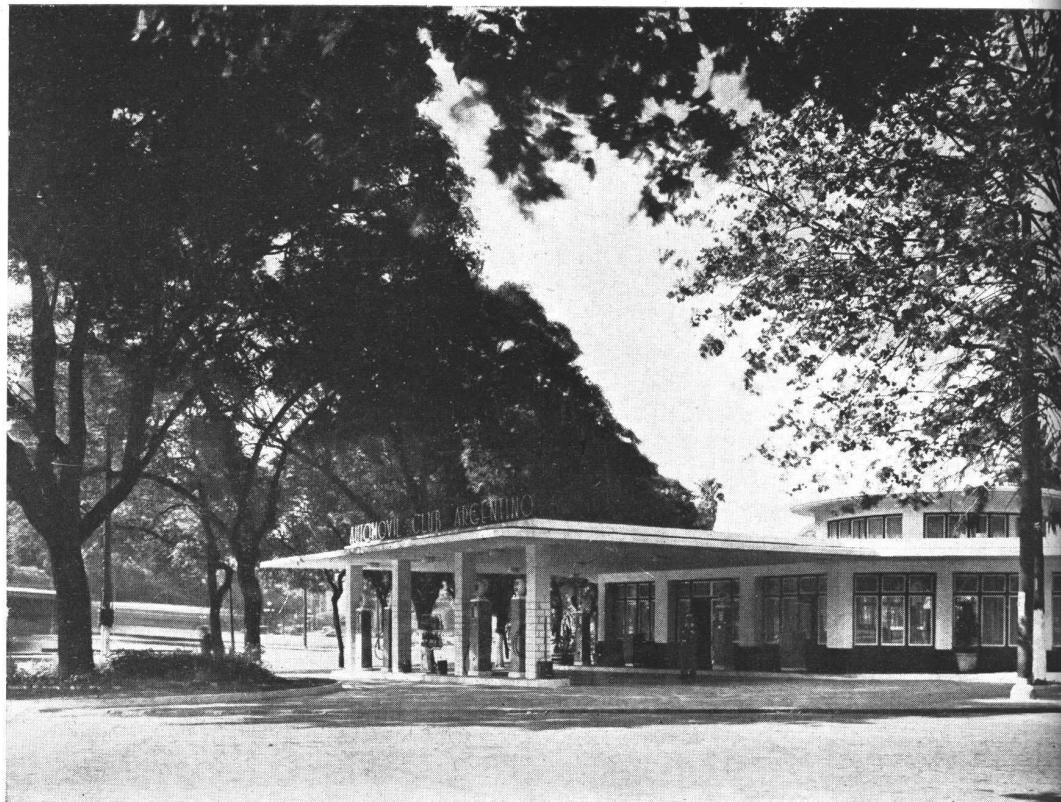


La fachada de la Sede Social sobre Avenida Alvear

2 - (52) ESTACION DE SERVICIO Y PLAYA DE ESTACIONAMIENTO "PLAZA MAYO", EN BUENOS AIRES

Esta Estación tiene anexada la vecina Playa del Correo y ambas quedan ubicadas entre las Avenidas Alem, Rosales y Madero, y las calles Rivadavia, Cangallo y Sarmiento.

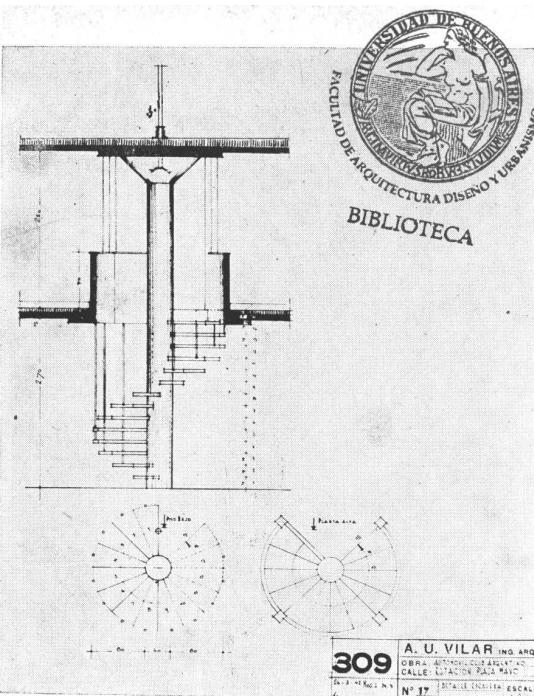
Vista de la esquina que mira hacia la Casa de Gobierno. En este detalle aparece la playa de surtidores que permite la carga simultánea de 6 coches y se ven las amplias ventanas de la oficina administrativa y de informes. En planta alta sólo existe una oficina circular para empleados desde la que se vigilan la "Playa Mayo" y la "del Correo". Al proyectar este edificio se procuró una altura mínima, cuidando de no sacrificar los árboles existentes se iniciaron nuevas plantaciones para el mejoramiento estético del lugar y obtención de sombra en el estacionamiento.



La planta en ángulo forma un amplio patio interior para trabajo y circulación, bien controlado desde la oficina central. Los paramentos exteriores tienen ventanas ofreciendo un aspecto tranquilo y ordenado y permiten mediante veredas y aleros de protección, 2 hileras de estacionamiento arrimadas al edificio para coches oficiales. El corte permite apreciar el desnivel sobre la calle Rosales, aprovechado para conseguir más altura en los lavaderos. A la derecha de la oficina figura un local para "envíos" (compras efectuadas por socios o miembros en casas de comercio, proporcionando la comodidad de trasladarlos al auto). En esta estación se está ensayando el primer tanque de hormigón armado (de 20.000 litros de capacidad para nafta, aislado con agua, según una concepción técnica reciente).



Vista desde la playa de estacionamiento hacia Leandro N. Alem. Los refugios ordenan el estacionamiento y sirven de retenes para la pendiente de la playa. Se ven dos equipos de surtidores instalados de manera que los coches del estacionamiento no necesitan salir a la calle para cargar nafta. Puede apreciarse el alero continuo que contornea el edificio, marcando una fina horizontal y proporcionando protección contra la lluvia y el sol.



Detalle de la escalera que conduce a la oficina circular del primer piso.



Interior de la oficina y sala de espera mostrando el amplio espacio de público. Al fondo, las cabinas de teléfonos, acceso al toilet de caballeros (con antichambrón intermedio), el mostrador de envíos y, a la izquierda, el gran mostrador circular de la oficina con luz fluorescente en la viga de dintel. Para el acceso a la oficina circular del primer piso, una escalera caracol "colgada" de la losa y "transparente". Su núcleo es la columna de sostén de la losa de azotea, por apoyo en "hongo", del cual penden 4 columnas a tracción que sostienen colgada, a su vez, la losa sobre planta baja (véase detalle). Todas las vigas de la losa sobre planta baja son invertidas, permitiendo un gran plafond liso.

Perspectiva mirando desde una altura sobre Rivadavia y 25 de Mayo hacia los estacionamientos de Plaza Mayo y Correo. Este dibujo fué presentado con motivo de las tramitaciones y estudios hechos por el A. C. A. para construir la estación Plaza Mayo, en la que puede apreciarse la importancia estratégica de ambas playas, con que pocas ciudades cuentan, y lo que significa el "saneamiento" realizado por el A. C. A. en el enorme trapecio de casi 3 hectáreas que se mantenían como un depósito de basura intolerable a las puertas de la casa de gobierno, habitado por vagos y con pozos y desniveles que exigieron grandes rellenos y la total pavimentación de su superficie. Pueden verse las filas de autos y los nuevos árboles en los refugios. La parte donde están las dos M. indica el lugar donde se proyecta construir el edificio para el Ministerio de Marina, gemelo del de Guerra y se indica punteado la prolongación de la calle Bouchard, en cuyo eje y el de la Avenida de Mayo, está la estatua de Colón. En la playa hemos conservado ese trazado por razones urbanísticas, aunque no es el más favorable para el estacionamiento. Puede apreciarse también la razón de haber proyectado el edificio del Automóvil Club Argentino con mínima altura, cuando toda la playa quede cubierta por árboles. Desde el punto de vista de un plan regulador, resulta fundamental el beneficio de este amplio estacionamiento en una ubicación como la que la famosa "ley de la casualidad" nos ha brindado y que permite en el futuro una playa subterránea en toda su superficie, conservando la utilidad y belleza del gran espacio verde. La capacidad actual de "Playa Mayo" y "Correo" es de aproximadamente 1000 coches.





En esta foto se ve parte de la estación de servicio y una calle del estacionamiento (la capacidad de coches es de aproximadamente 800, incluyendo las playas A y B separadas por el obelisco y los subterráneos).

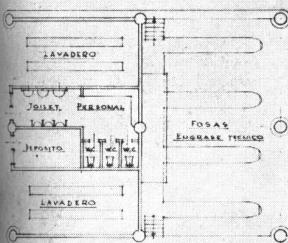
3 - (30) ESTACION DE SERVICIO EN LA PLAYA SUBTERRANEA DE LA AVENIDA 9 DE JULIO, EN BUENOS AIRES



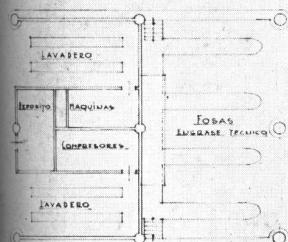
Al tomar a su cargo el A. C. A. la explotación de esta importante y estratégica playa de estacionamiento subterránea (una de las más importantes del mundo), el A. C. A. introdujo una serie de cambios en su funcionamiento, iluminación y circulación y consideró de especial utilidad para el automovilista, instalar en centro de la ciudad, una eficiente estación de servicio. Su construcción ofreció dificultades técnicas, que felizmente fueron subsanadas (profundidad de cimientos, sistema de ventilación, obras sanitarias, etc.).

Las divisiones que forman los locales de la estación, se han construido hasta el capitel de las columnas, para no interrumpir la continuidad de éstas y del sistema de iluminación.

Vista de la sala de espera. Al fondo, acceso a la salita de señoras. Próximo a la posición del observador, están los gabinetes telefónicos.

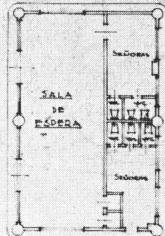


CUERPO 1

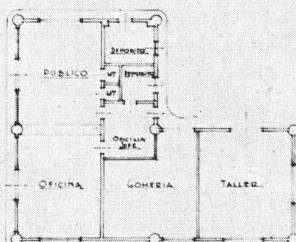


CUERPO 2

A. U. VILAR ING. ARQ.
OBRA: AUTOMOVIL LOS ARGENTINOS
CALLE: PUEYO - 9 DE JULIO
Nº _____
ESCALA 1:400
PAGINAS 1/400



CUERPO 3



CUERPO 4

Planta de la estación de servicio, donde se aprecia la amplitud del espacio para circulación y los 2 refugios de surtidores.

Se han instalado 8 fosas y 4 lavaderos, con sus correspondientes locales de bombas, compresores y dependencias del personal. En 2 cuerpos separados, se encuentran la oficina de la estación y la sala de espera, ambas con sus cabinas telefónicas, las instalaciones sanitarias para socios y señoras, el taller y la gomería en forma controlable y disimulada. La estación de servicio está ubicada en el centro del estacionamiento entre ambas rampas y con amplio espacio, para que los coches que requieren sólo los servicios de la estación, no circulen innecesariamente por el estacionamiento.

En realidad, el estacionamiento de 9 de Julio está constituido por 2 playas; la A descripta y la B situada al Norte del obelisco. El A. C. A. ha encarado la construcción de un túnel para comunicar ambas playas de acuerdo a estudios hechos por la Oficina de Arquitectura de la Municipalidad y que se relacionan a la gran obra subterránea complementaria del futuro Mercado del Plata y que comunicaría los sótanos de ese gran edificio con la playa de estacionamiento y los tranvías subterráneos de Lacroze.

Vista de la sala de espera que tiene una chimenea central decorada con un mapa de la capital pintado en colores. Puede apreciarse la solución adoptada para los tabiques, en su empalme con las columnas.





Vista de la estación desde la esquina donde se destaca la conocida característica del A. C. A., emblema sencillo, franco y cordial que está jalando todos los caminos del país, diciéndole al automovilista: ACA tiene Vd. su casa, descanso, aprovisionamiento, auxilio mecánico, información, teléfono, comodidad, sano deseo de servirlo y la característica le muestra también la ruta, le ilumina el camino y le marca el tiempo.

4 - (60) ESTACION DE SERVICIO BELGRANO

CALLES CABILDO Y ARREDONDO

Se trata de un terreno sensiblemente cuadrado, parte de la antigua quinta de Lacroze, cuyos maravillosos árboles han sido una verdadera gloria de la Avenida Cabildo y se complementan con las hermosas tipas de las veredas de ambas calles. En los lotes adquiridos por el A. C. A., cuya cota es de aproximadamente 1,50 sobre el nivel de la vereda quedaron, entre algunos árboles de poca importancia, 2 gomeros extraordinarios con copas de más de 30 metros de diámetro (ver croquis de planta adjunto). El A. C. A., cultor ferviente de los árboles, como lo es el suscripto, encaró desde el primer momento la posibilidad de conservar esos dos gomeros, sacrificando razones utilitarias y desaprovechando para la estación una superficie de casi 200 metros sobre Cabildo.

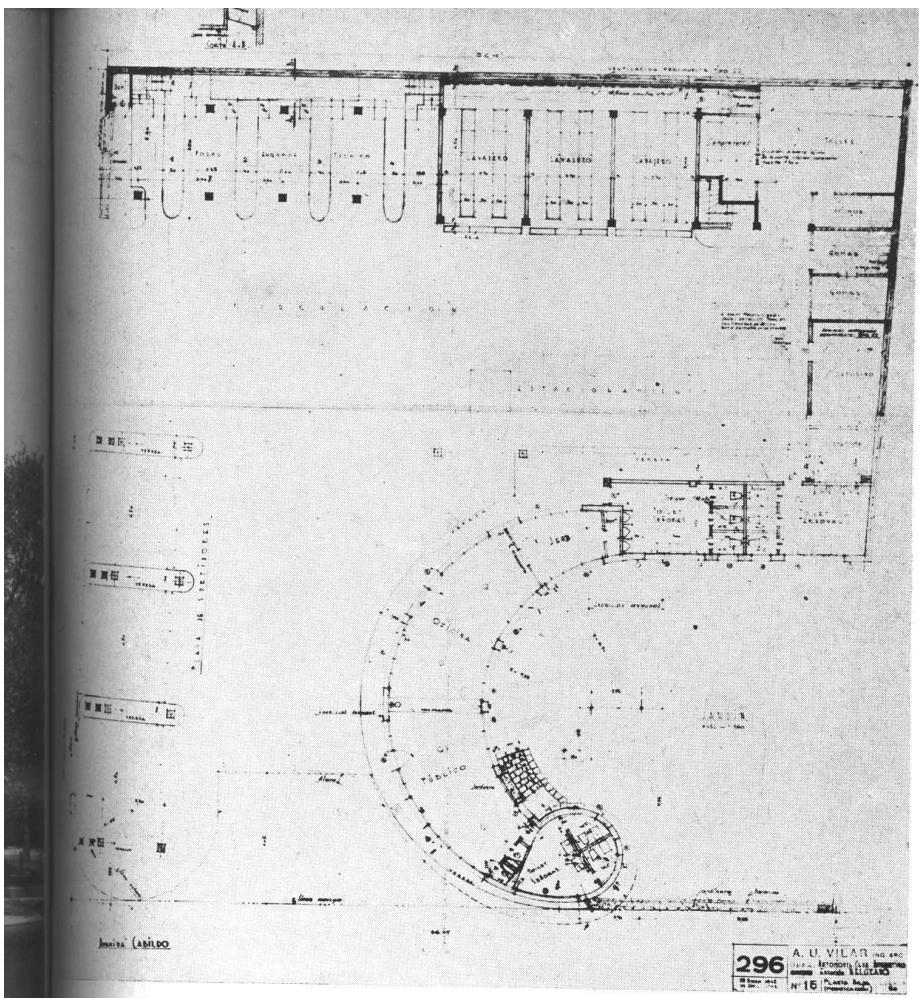
Hecho el anteproyecto, se presentó la coincidencia de que el Sr. Intendente de Buenos Aires, Dr. Carlos Alberto Pueyrredón, se dirigía al Presidente del A. C. A., Don Carlos P. Anesi, pidiéndole la conservación de esos 2 gomeros, — es decir que llovió sobre mojado. — y la obra se construyó con la satisfacción moral de ambas instituciones por haber realizado un noble acto que beneficia a la ciudad.

Esta es la razón de la planta curva de la oficina, la que de no mediar tal circunstancia, sería inexplicable. Del mismo modo, la ubicación de los surtidores sobre Arredondo en forma de "boxes" coincidiendo con las hermosas tipas, fué también una solución destinada a conservarlas, lo que fué posible porque las tipas "previeron" ubicarse a 6,50 una de otra, que es la distancia standard entre surtidores.

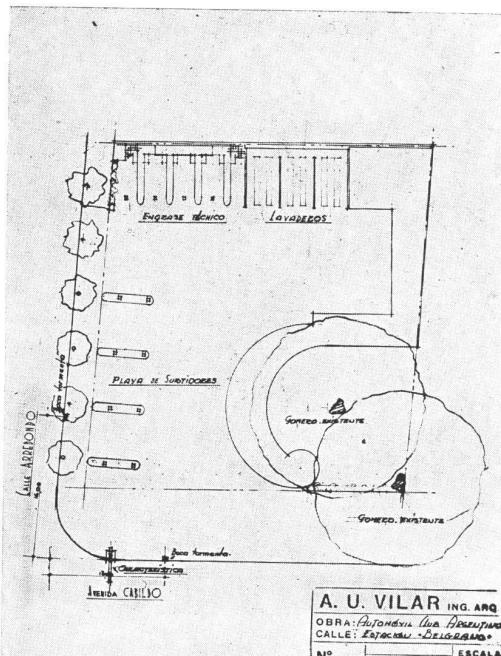
La ubicación de la oficina controla todo el movimiento de la estación. Grandes vigas invertidas, salvando las amplias luces entre columnas, permiten un plafond liso. La luz y aire de las fosas, lavaderos, taller, y dependencias, se obtienen con una claraboya y patio corrido adosado a la pared divisoria.

La fracción de terreno "desperdiaciado" se mantiene en su nivel natural de 1,50 sobre la vereda, convertido en un jardín que tiene acceso desde la sala de espera y la altura del edificio ha respetado las grandes ramas de los gomeros.

En planta alta, sobre el costado N. E., se ha construido un confortable departamento para el jefe de la estación.

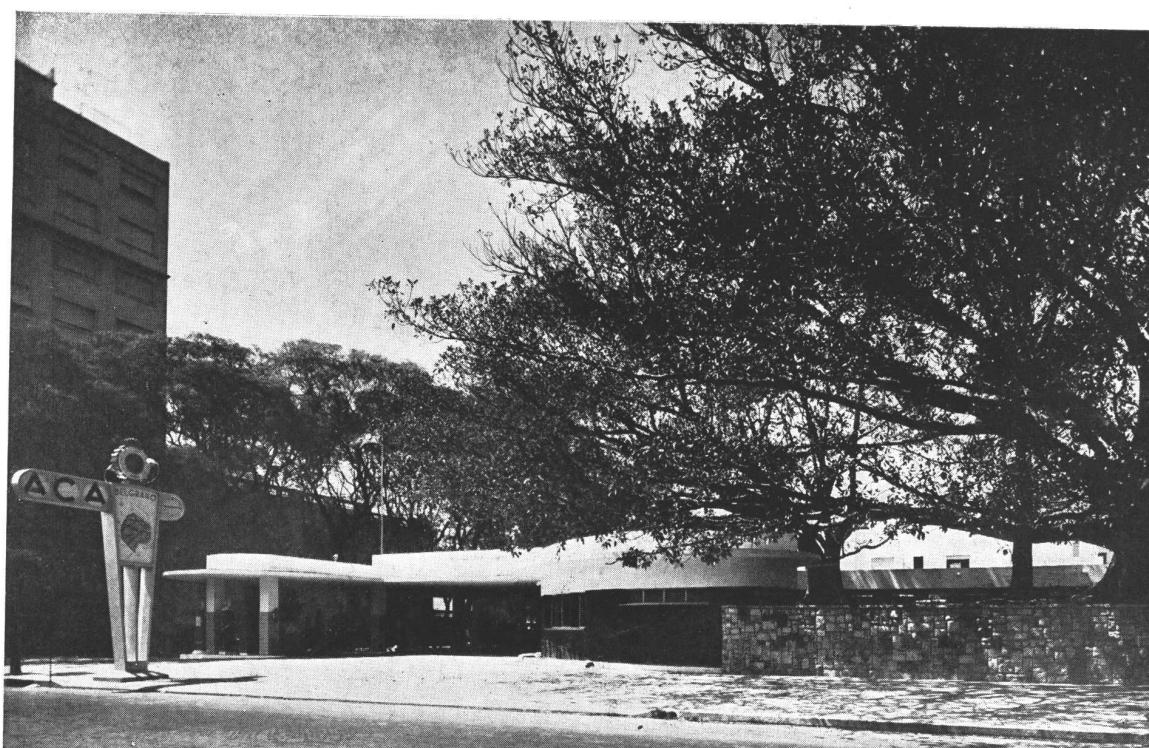


Croquis de la planta con la ubicación de los gomeros y de los refugios de surtidores alineados con las tipas de la calle Arredondo, para que pudieran "salvarse".



En el empalme del techo de la playa de surtidores y del de la oficina, se ha dejado un claro uniendo las dos curvas, para permitir la mayor vista de los árboles.

Pero a pesar de este sacrificio en beneficio de un precioso bien común, como gesto que muy pocos o ningún propietario de terreno hubiera tenido la generosidad de realizar, no ha faltado un vecino que tentado por el lamentable "abuso del derecho" pretende que se volteé uno de esos árboles cuyo tronco está en el terreno del A. C. A., próximo a la medianera, pero cuya rama principal se extiende, gracias a Dios, sobre la vereda pública, como la de las tipas y ello a pesar de que el A. C. A. ofreció cortar una rama secundaria, que podría interferir la construcción proyectada por el vecino y hacer a su costo cualquier trabajo en las fundaciones, para permitir al vecino el pleno uso de su predio sin atacar las raíces de ese maravilloso ejemplar, sin duda más hermoso, que cualquier construcción utilitaria que allí pudiera levantarse.



Otra vista desde Cabildo, en que puede apreciarse la grandiosidad de los qomeros.



Vista de la esquina

5 - (3) ESTACION DE SERVICIO BARRACAS

AVENIDA MONTES DE OCA Y MARTIN GARCIA, BUENOS AIRES

Se trata de una esquina aguda, en cuyo terreno existía un galpón que interesó conservar y algunas construcciones al frente sobre Montes de Oca; se planteó también la

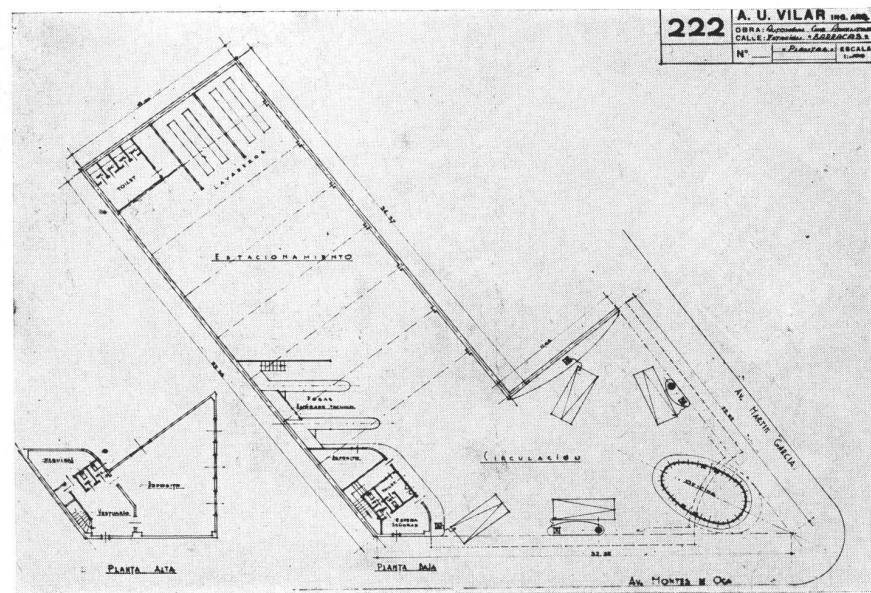
necesidad de retirarse a la nueva línea exigida por el ensanche de la Avda. Montes de Oca.

La circulación con acceso por la ochava, habría creado graves conflictos debido a su agudeza y el tránsito intenso de esas dos avenidas.

Para dividirlo, se ubicó en la ochava la oficina obteniendo de paso un refugio para los peatones, un motivo que alegra e ilumina la estación con acceso fácil para el automovilista y control de todos los servicios, si bien el espacio de que se dispuso resultó mínimo, pues las dimensiones del terreno sobre ambas calles, permiten los radios standard para el servicio de nafta (8,50 metros).

Toda la fachada es una viga con curva enterrada en la ochava y el hueco forma una penetración con curva opuesta y sirve de sostén, diante 4 columnas aparecadas que sostienen 2 cantilevers requeridos.

Esta solución proviene del interés de obtener una dimensión amplia en una ochava aguda.



En la parte rectangular de la planta se ha conservado el galpón existente y aprovechando la altura de la gran viga de fachada, se ha construido una planta alta o clítilo para dependencia del personal y depósito.



7 - (56) ESTACION DE SERVICIO OLIVOS

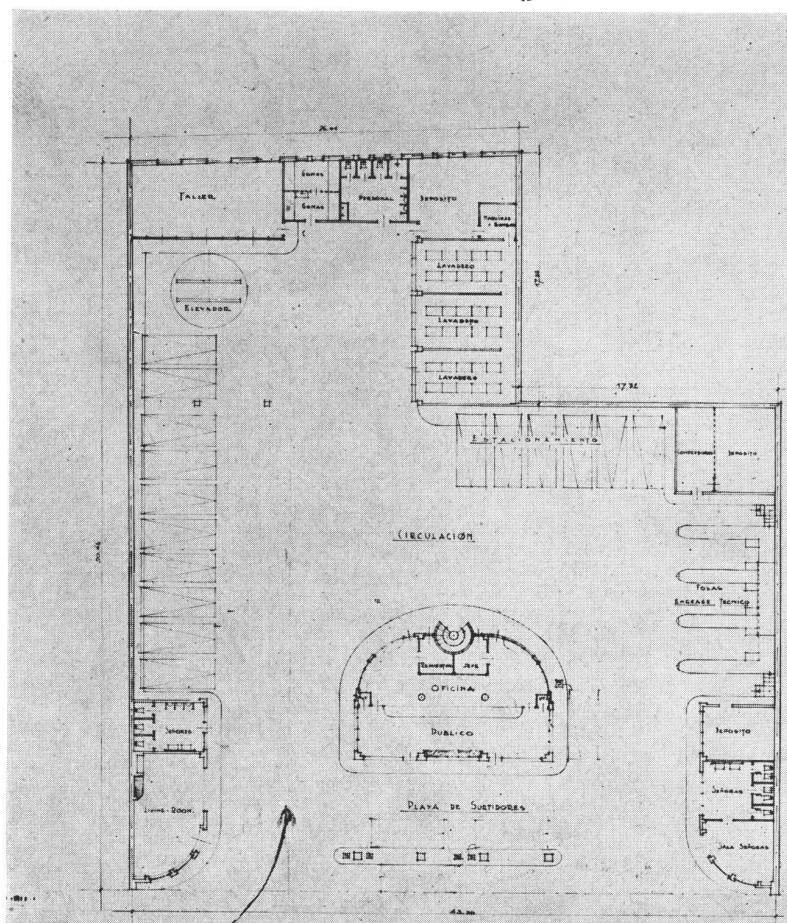
AVDA. URIBURU ENTRE VILATE OLAGUER Y CORRIENTES. — OLIVOS, F. C. C. A.

Inaugurado hace pocos meses, fué el primer caso de estación que no es esquina. Respetando la mano del tránsito, se mantiene en el interior de la estación una circulación de izquierda a derecha, con la oficina en el centro vigilando todos los servicios de la estación y la playa de surtidores, también central y al frente, permitiendo la carga simultánea de 4 coches sin bloqueo, o de 6 en caso necesario.

La sala de espera y toilet de socios a la izquierda y la salita de señoras y su toilet a la derecha. Por escalera a caracol central, se tiene acceso a dos depósitos en planta alta y un cómodo departamento para el jefe de la estación que da al frente.

La fachada, con la preocupación de llegar a una solución simple, para obtener el mayor destaque posible entre el pot pourri de casas particulares que la rodean, debía extraer al máximo un partido de su gran dimensión en largo, con un muro que cubriera los techos de fibrocemento (los más prácticos y económicos para el caso).

Se ha requerido también un arreglo para dar ventanas al departamento del jefe sin que se perjudique la monumentalidad buscada. Nada más "estable" ni de más seguro valor estético, que el gran rectángulo resultante de la necesidad constructiva, ya que toda la fachada es una enorme viga sin apoyos intermedios visibles (se sostiene por dos vigas centrales en cantilever), permitiendo el espacio para un coche





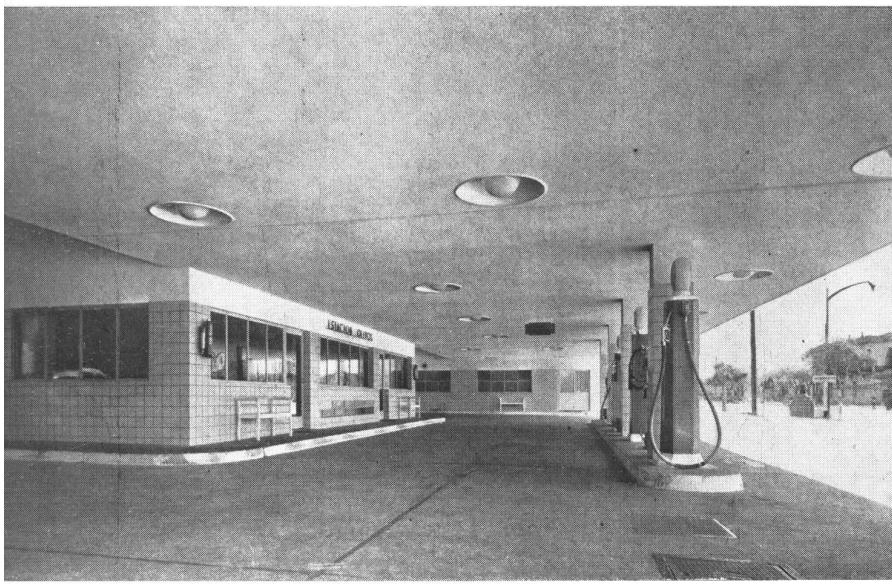
Vista nocturna.

ESTACION DE SERVICIO OLIVOS

dentro de la línea municipal y obteniéndose un efecto estético mucho más correcto que el de columnas intermedias bajo esa gran viga.

La abertura central, especie de loggia del departamento, tiene una proporción que, prescindiendo en lo posible de las dimensiones utilitarias, disimula las ventanas de las

habitaciones y se relaciona con el gran rectángulo, consiguiendo un fuerte relieve con el alero y la jardinera, que dan a ese elemento un carácter decorativo. Creemos haber obtenido una fachada sana y segura, con un mínimo de elementos y una proporción que no ha requerido artificios constructivos.



Vista de la amplia oficina con la iluminación de cielo raso y ventana de ventilación del sótano. Al fondo la sala de señoras. A la derecha el refugio de surtidores.

Puede apreciarse el voladizo que permite la ubicación del coche exterior bajo techo, sin salir de la línea municipal.

Los artefactos de luz consisten en medios globos comunes, embutidos en un casquete esférico, técnicamente dibujado como reflector y ubicado en el espacio entre vigas. El cielo raso es de revoque con armazón de metal desplegado y tiene juntas de dilatación. Los revestimientos son de vidrios hechos en el país.

ARRIBA, interior de la oficina. Espacio de público y cabinas telefónicas. Amplia visibilidad. ABAJO, el living room de espera.

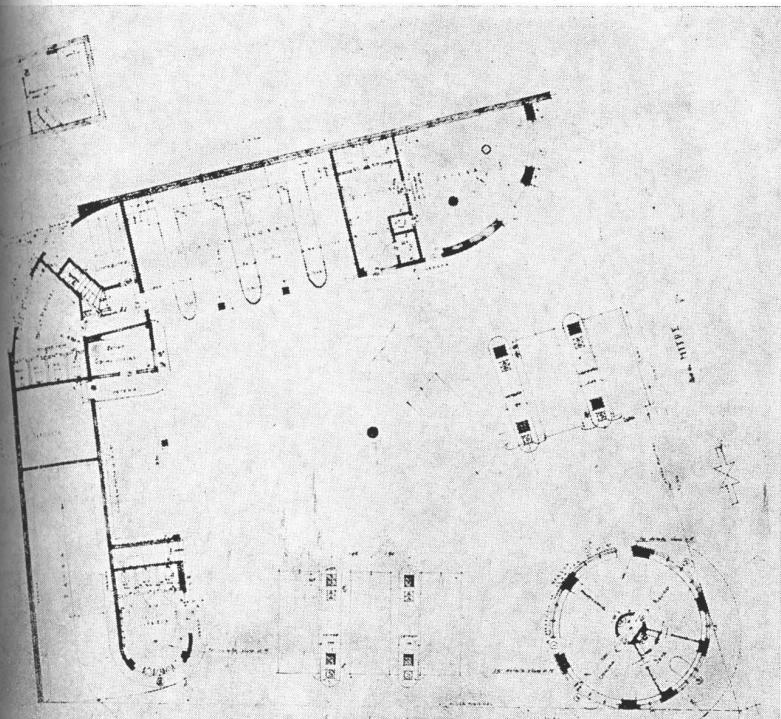




La necesidad de obtener luz del frente y el hecho de existir en 1er. piso varios locales, exigió un ventanamiento con unidad relativamente pequeña, que no se presta para obtener en fachada, sin artificios criticables, grandes masas o elementos arquitectónicos impresionantes.

8 - ESTACION DE SERVICIO AVELLANEDA

AVDA. MITRE Y CALLE 9 DE JULIO, AVELLANEDA, PROVINCIA DE BUENOS AIRES. — OBRA EN TERMINACION

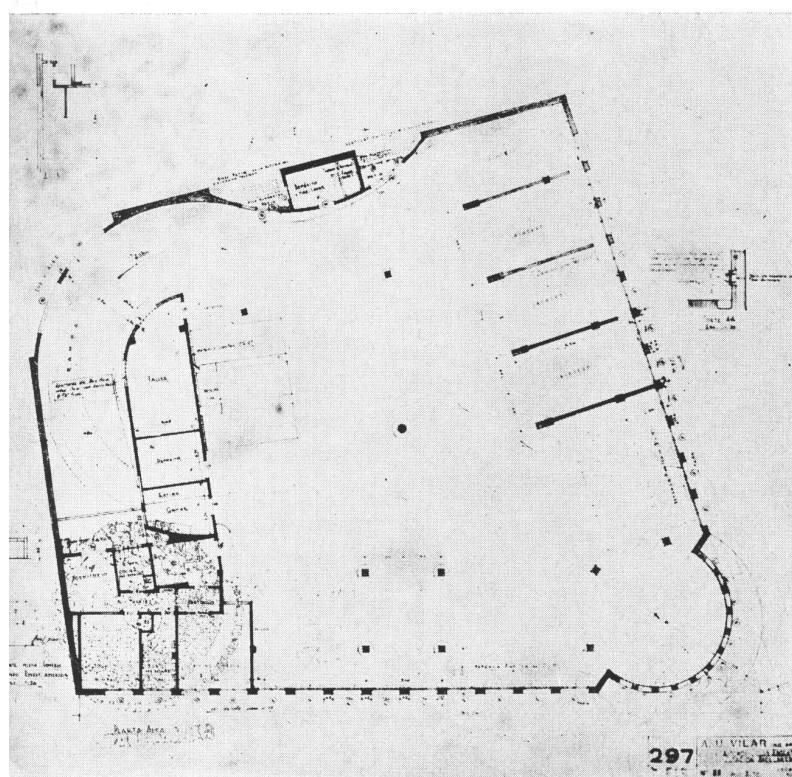


Terreno en falsas escuadras y dimensiones reducidas. Edificio en 2 plantas. Como en el caso de Barracas, hemos optado por la oficina circular en la ochava, dividiendo la circulación y asegurando una zona de refugio para el público en la esquina. Sobre la medianera Norte se ha ubicado la sala de espera, el toilet de señoritas y las fosas con luz cenital de patios en primer piso.

En el rincón, bajo la rampa, dependencias de personal, compresores y sótano. Sobre la medianera Oeste, la rampa de acceso que sale directamente a la calle para obtener máxima playa. Surtidores en ambas calles aunque usando el tipo de boxes, sobre 9 de Julio, para mayor rendimiento y porque esa calle permite salir reculando. En la playa de circulación, sólo existe una columna central. La viga de fachada se apoya en vigas transversales en cantilever, solución que hemos adoptado en la mayoría de los edificios de este tipo, por la economía de espacio que significa y su correcto efecto. Adosado a la rampa el toilet de socios y estacionamiento para 3 coches.



ESTACION DE SERVICIO AVELLANEDA



La escasez de espacio en planta baja, obligó a ubicar los lavaderos en 1er. piso, donde se ha ubicado también el taller, la gomería y el departamento de jefe de la estación. En casos como éste, lo mismo que en el de estacionamientos, las columnas de planta baja deben permitir un buen aprovechamiento de la planta alta, dentro de las medidas standard para estacionamiento, lavaderos y otros usos. Estas medidas, lo mismo que los radios de las rampas, anchos de calles de circulación, radios de curvas e general, sobrecargas, etc., se encuentran en los manuales corrientes de standardización de elementos constructivos.

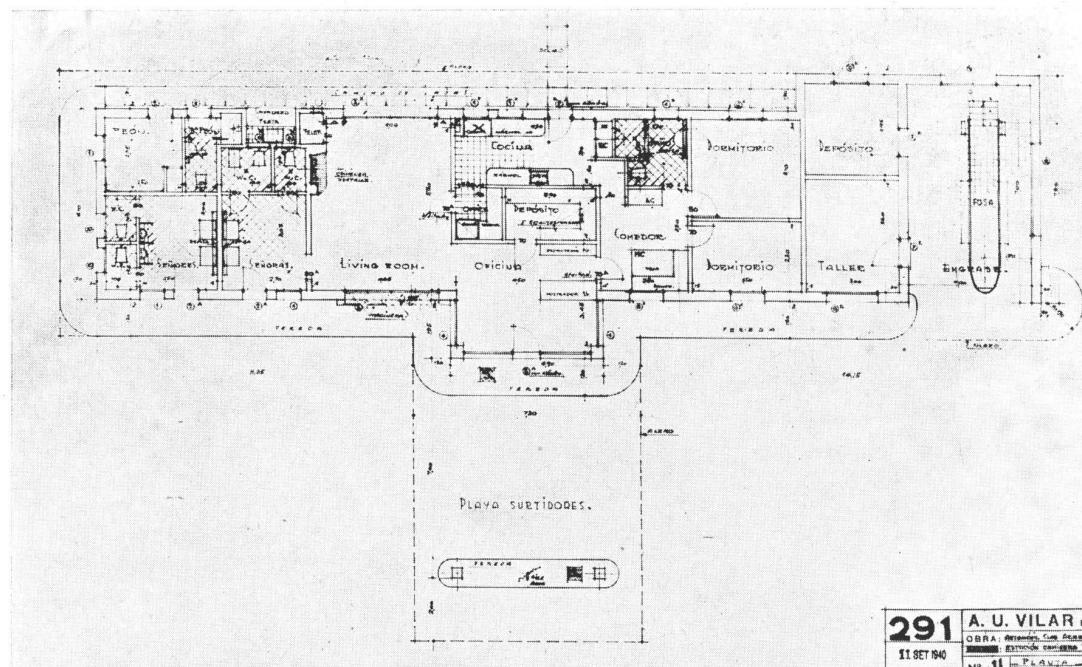
En planta baja, se ha adoptado el mismo sistema de iluminación de Olivos.



Vista de la estación en el costado de locales sanitarios y ventana del living room. Al fondo, la torre mencionada.

9-(32) ESTACION CAMINERA SUBURBANA DON TORCUATO

Planta típica de la estación modelo 40 con techo de azotea. Pertenece a este tipo las de Maschwitz, también suburbana y la de Firmit en la Provincia de Santa Fe. En las construcciones similares más recientes y sobre todo en los caminos de las provincias del Norte, esta misma planta con una amplia galería y ligeras modificaciones se ha construido con techo de tejas acanaladas, llamada española. En las de azotea de Don Torcuato, Maschwitz y Firmit, se han empleado aislaciones térmicas de Aislantex e hidráulica de fieltro asfáltico y ruberoid. Constán en general estas estaciones modelo 40, de una amplia playa de surtidores cubierta, la cocina con comodidad para espesa, un living room anexo con gabinete para teléfono y un office para atención de bar, amplias instalaciones sanitarias para socios comunicando con el living room y con acceso exterior, instalaciones sanitarias para socios desde el exterior, departamento del encargado (comedor, 2 dormitorios, amplia cocina conectada al living room), depósito anexo a la oficina local para peón con su W.C. y en la cabecera opuesta a los locales de socios, una unidad para servicio mecánico con taller, sala y depósito. La "mano" de estas estaciones resulta izquierda o derecha (inversión de plantas) según la orientación del terreno y la importancia de un costado sobre otro, reservando la mejor vista para las dependencias de socios y el extremo más apto para estacionamientos a la unidad del taller. Todas estas estaciones tienen en el contrafrente un lavadero y salida desde la cocina y pieza de peón con un



291 A. U. VILAR ING AR
OBRA: ESTACION CAMINERA SUBURBANA
ESTACION CAMINERA SUBURBANA
No. 11 PLANTA ESCALA 1:100

amplio patio privado cercado con alambre tejido y plantas. A 15 metros aproximadamente del contrafrente, tienen estas estaciones una torre destinada a depósito de agua, que consta de 3 plantas. En la baja se ubica la usina eléctrica, bomba y compresor; en el 1er. piso las baterías de acumuladores y en el 2º está el tanque dividido en 2 secciones. En general los 4 tipos de estaciones camineras construidos responden a características similares, con más o menos comodidad o amplitud según razones locales o de ruta y cuán de antigüedad en que fueron construidos. Pues es obvio que estos modelos más recientes, se han introducido las mejoras que la experiencia ha ido aconsejando.



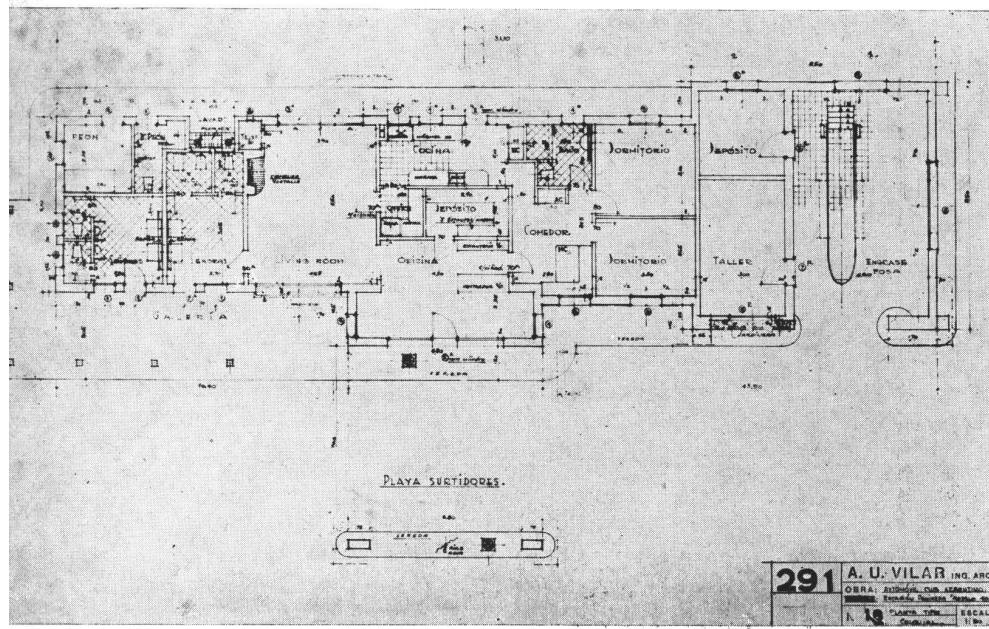
11 - (9) ESTACION CAMINERA SUBURBANA PILAR. — Pilar, F. C. P.

De las primeras que se construyeron, forma parte de las que completan la ruta 9 hasta Córdoba y de tipo similar a Don Torcuato, aunque tiene además un lavadero. Esta estación es idéntica a la Villa María, N° 59 de la nómina de obras terminadas.

12 - (51) ESTACION CAMINERA SUBURBANA LUJAN, F. C. O. (Anexa al Camping)



Vista hacia el costado del taller (al fondo se ve el comedor del camping y a la izquierda de la estación, su entrada)



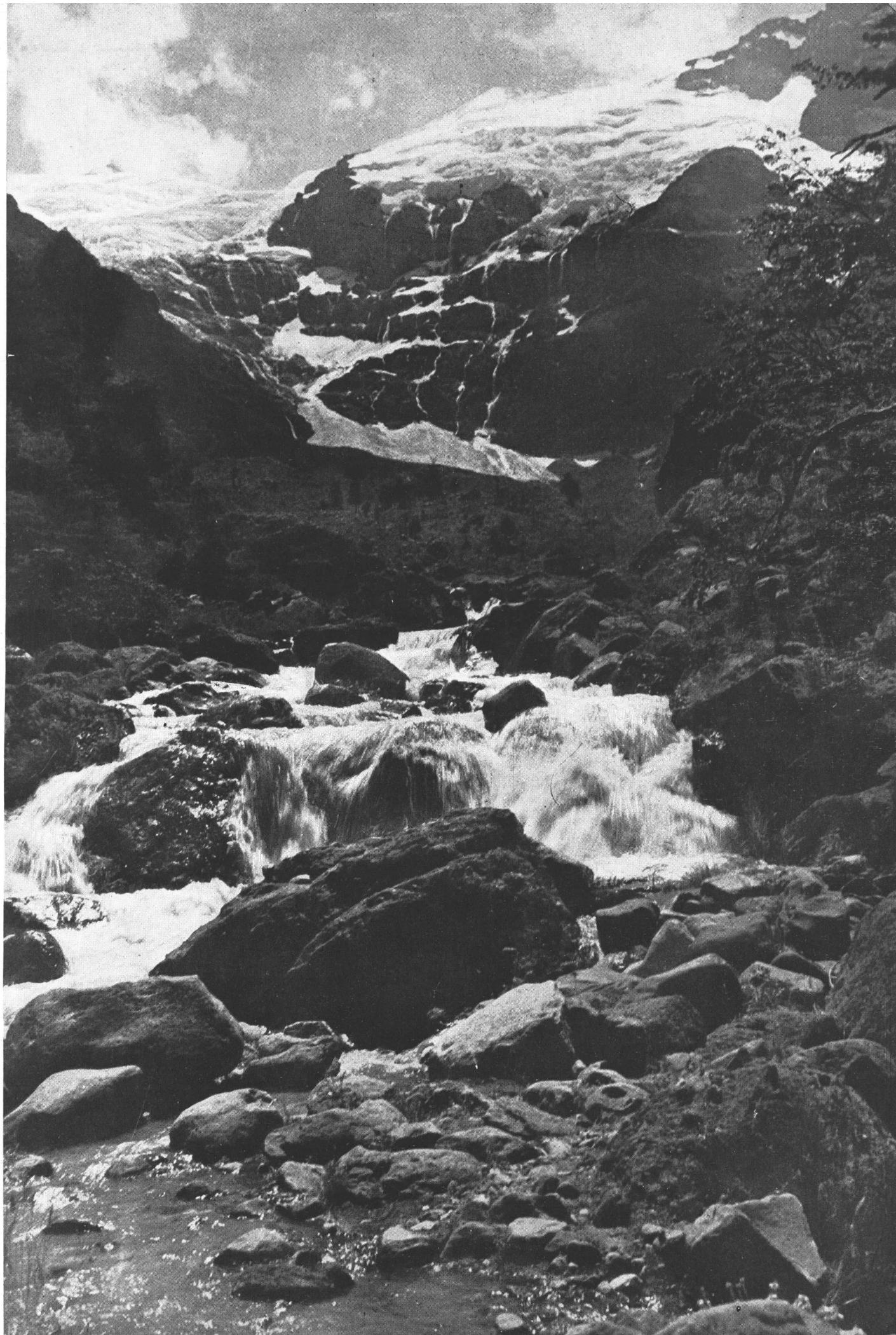
Es una estación caminera modelo 40 techo de tejas, es decir planta igual descripta al comentar Don Torcuato. Las técnicas a esta estación son las construidas en Villa Alba (Gob de la Pampa), Campana de Areco (Prov. de Bs. As.), 9 de Julio (Prov. de Bs. As.), Soto (Prov. de Córdoba), Gobernador Gordillo (Prov. de La Rioja), La Paz (Prov. de Mendoza), San Antonio de la Paz (Prov. de Catamarca), Villa Berdi (Prov. de Tucumán), Rosario de la Frontera (Prov. de Salta), Humahuaca (Prov. de Jujuy), y Ceres (Prov. de Santa Fe).

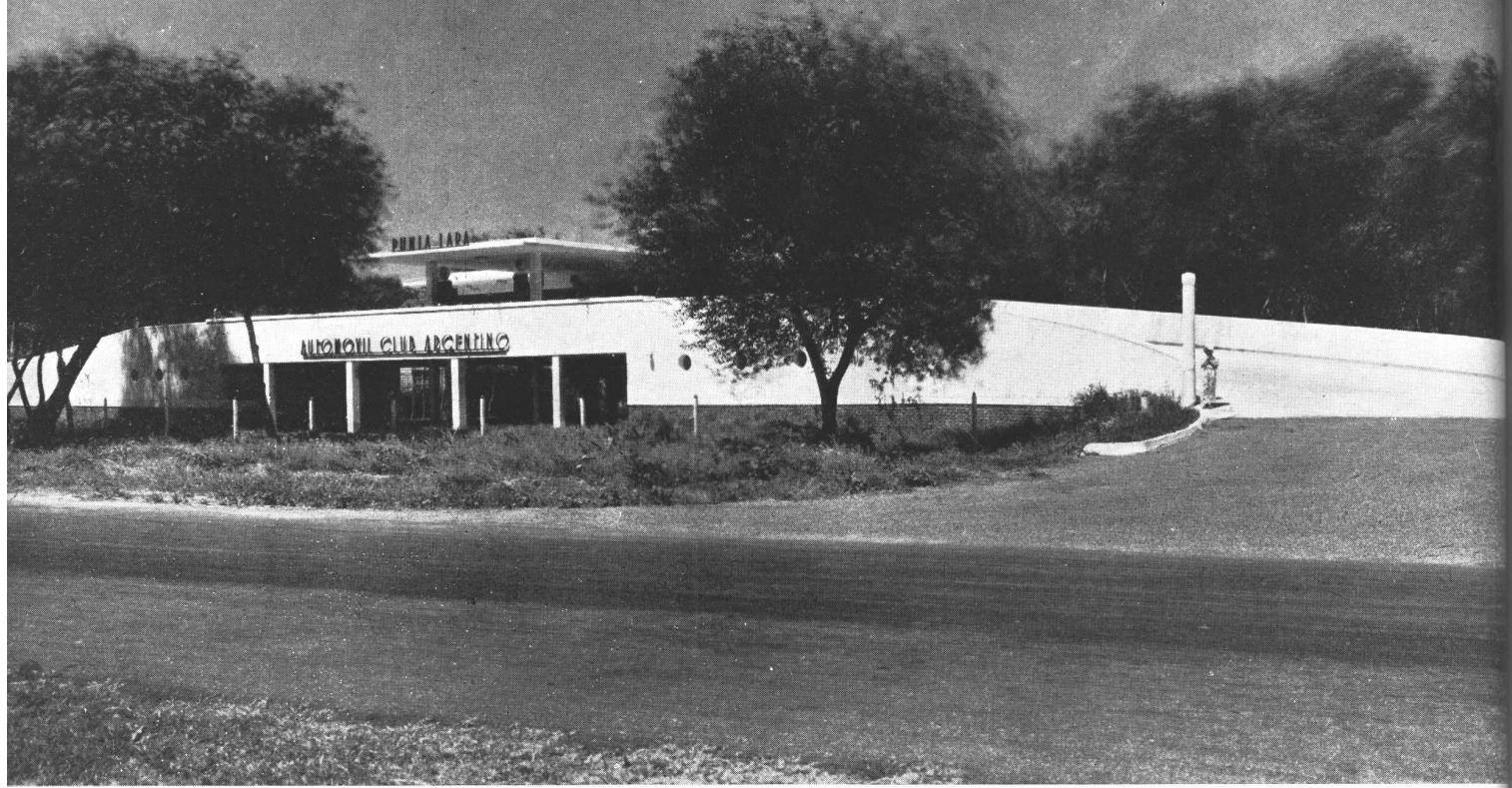
es
de

ESHILO

Vista del
monador

Cortesía del
Automóvil Club
Argentino

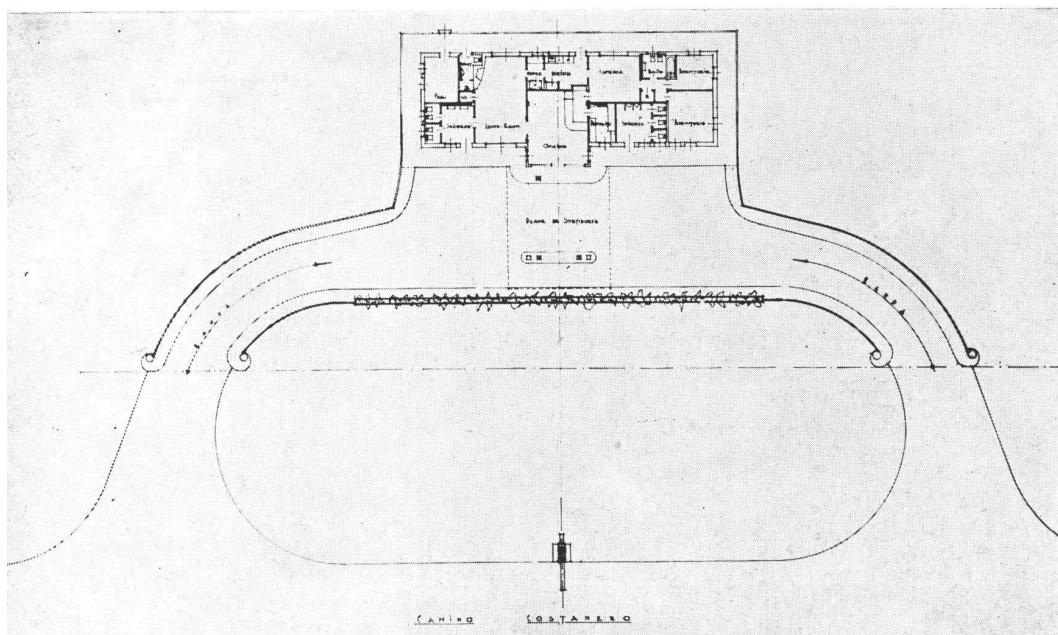




Vista de las rampas y parte de la galería de surtidores. El espacio bajo las rampas se ha cerrado, permitiendo el aprovechamiento de esa parte con el taller de emergencia y depósitos mencionados más abajo. El pórtico que se forma en el centro, da acceso al amplio espacio de sombra o refugio.

13 - (53) ESTACION CAMINERA SUBURBANA, ANEXA AL CAMPING DE PUNTA LARA

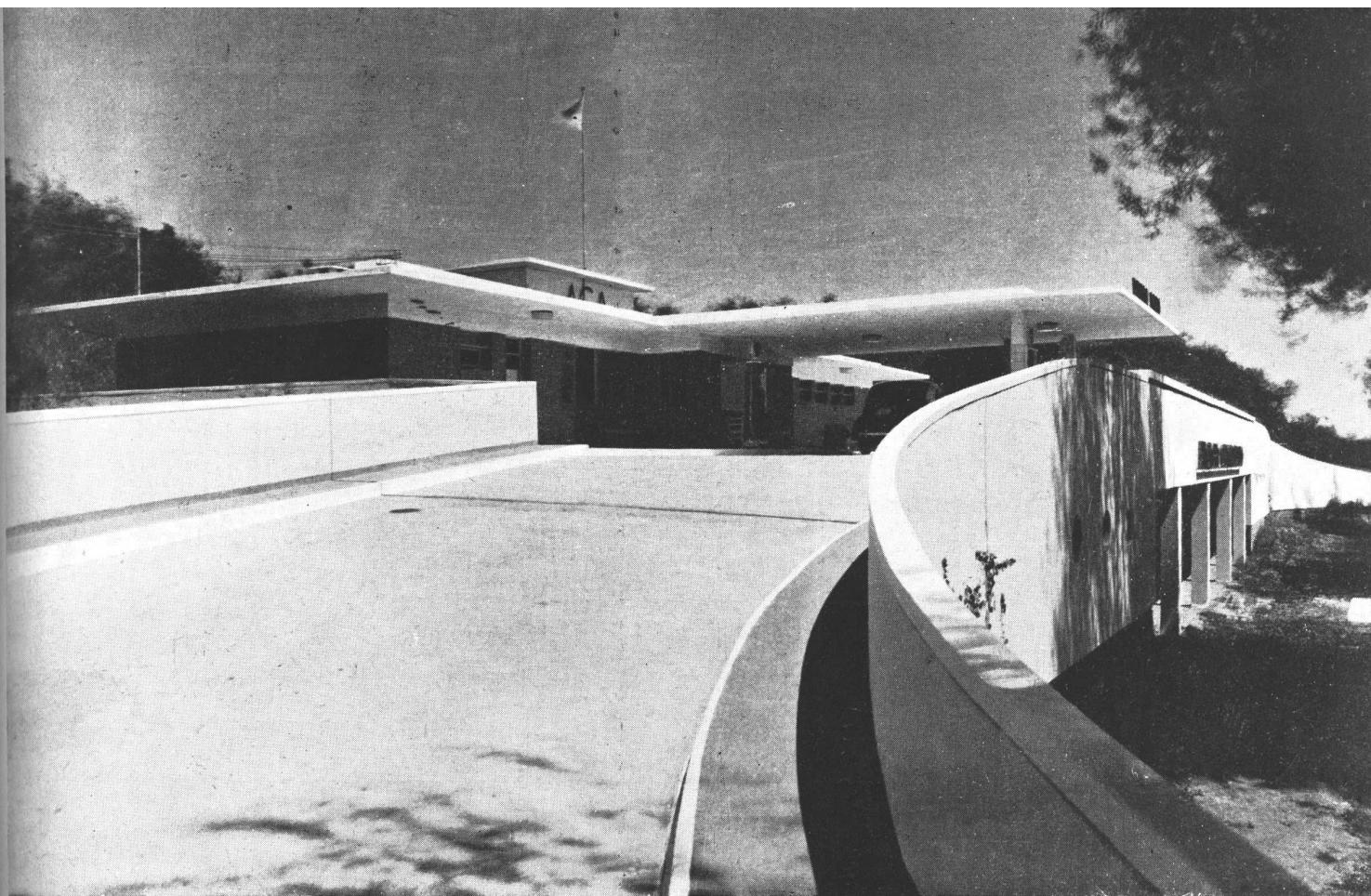
SOBRE EL CAMINO COSTANERO EN CONSTRUCCION QUE UNE LA PLATA CON QUILMES



Ubicada en un pintoresco lugar sobre el camino de la costa, en una fracta de 4 hectáreas destinada a camping y balneario; zona inundable por los vientos del río.

La estación es de tipo especial, previendo las crecientes y construida sobre columnas y protegida principalmente para agravamiento. La consistencia del terreno disminuye con la profundidad, porque las bases están sólo a 1 m. donde trabajan a Kgs. 0,500 por lo que evitándose así el costoso e innecesario pilotaje. Dos amplias rampas permiten el acceso.

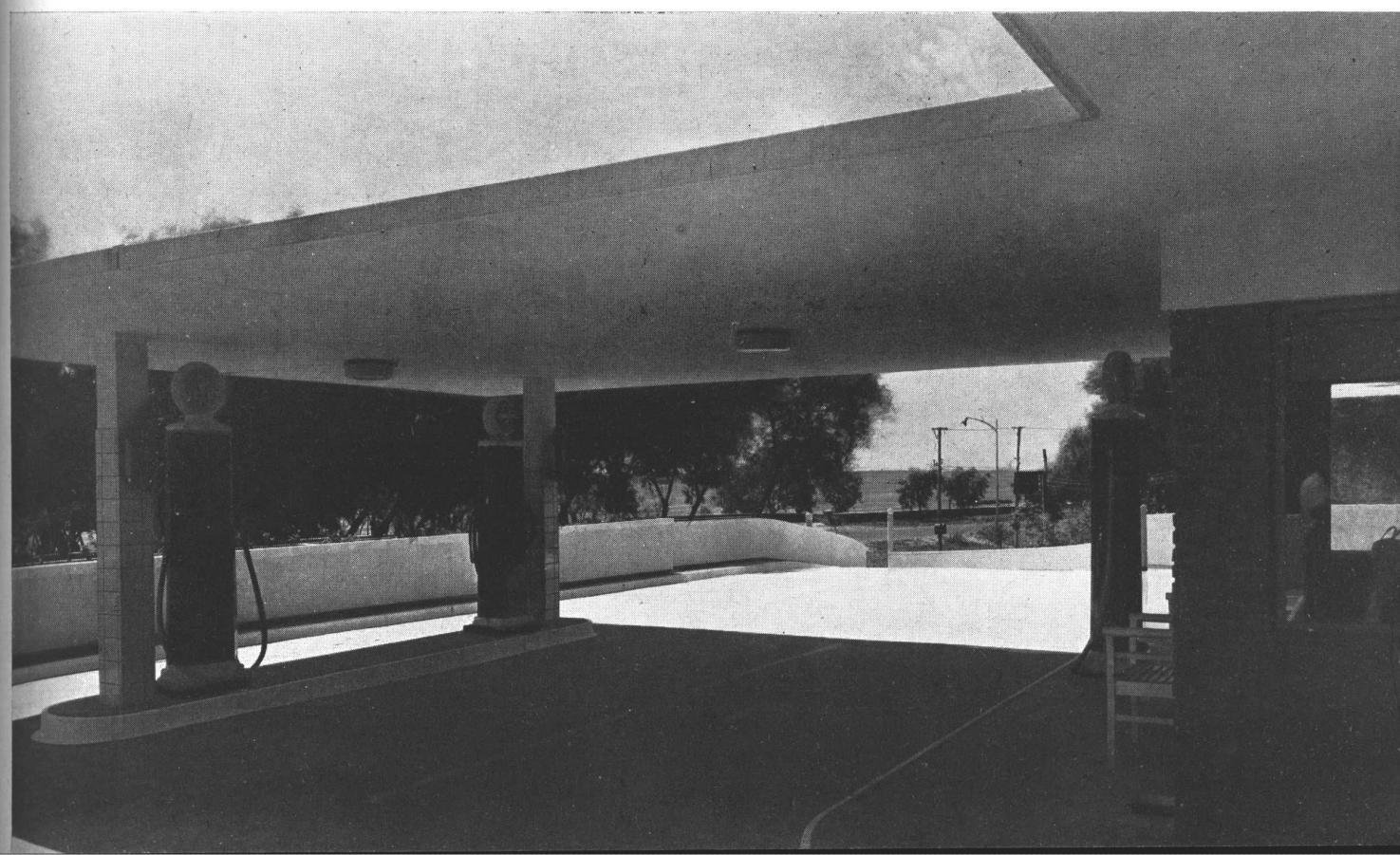
La planta, cuya distribución se ve claramente, está rodeada en el lado frente y costados por un balcón circular. A nivel del terreno y la losa del edificio y playa de surtidores, queda un amplio espacio de sombra; y bajo las rampas, depósito taller de emergencia y compresor.

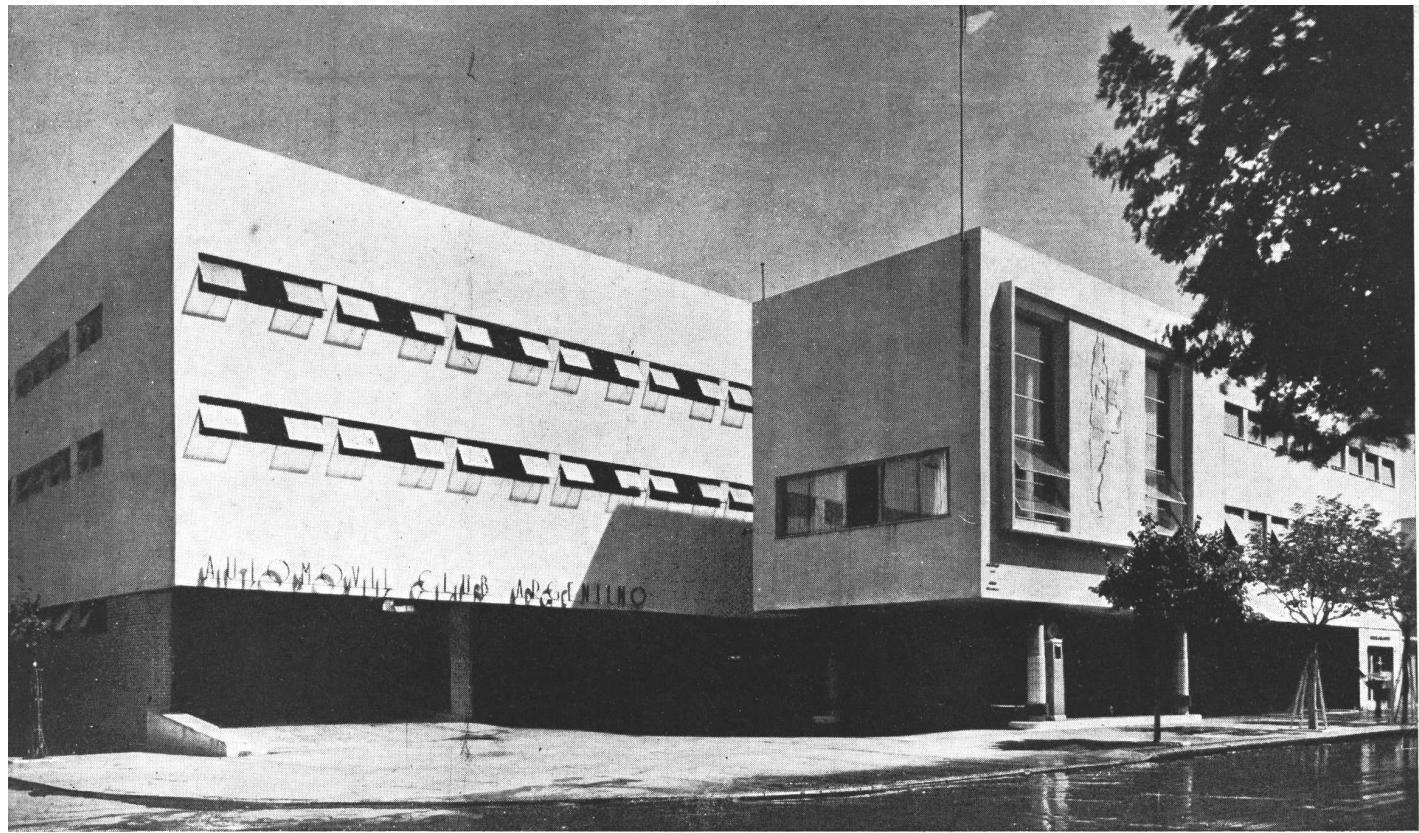


Vista de la rampa.

**ESTACION CAMINERA SUBURBANA, ANEXA AL CAMPING
DE PUNTA LARA**

Vista del río desde la galería de surtidores.



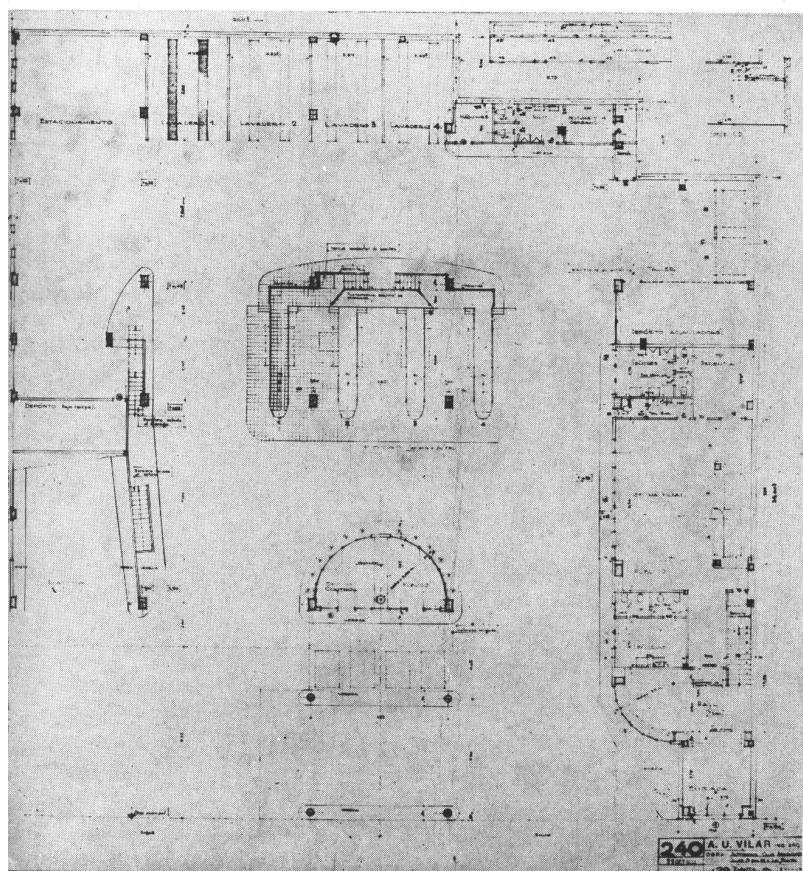


Vista desde la esquina. El edificio social separado del garaje por expresión del edificio y obteniendo además un útil patio de luz. Se ve a la izquierda el arranque de la rampa y las columnas que soportan vigas en cantilever para el mejor efecto estético del block y para adaptarse a las medidas standard de curvas y circulación.

El arreglo de la fachada principal, unificando los ventanales del salón de lectura con el mapa como tema principal. A la derecha, el ventanamiento de los locales de las filiales y de los departamentos del 2º piso. El gran blanco en la cabecera del salón de lectura proporciona una nota de oposición y valoriza el motivo principal del mapa, siendo además una solución correcta para el interior del local.

14 - (14) ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL LA PLATA

AVENIDA 51 ESQUINA 9

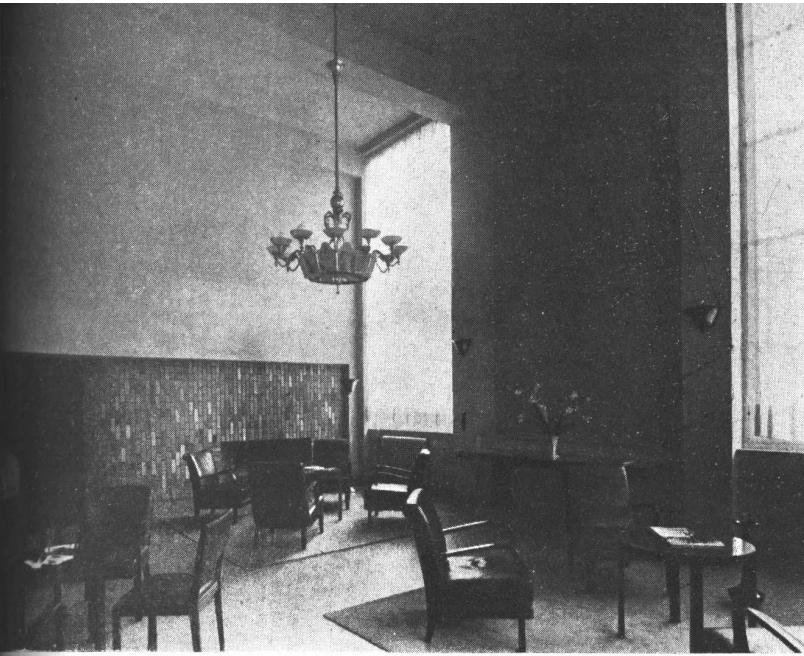


De características similares a los edificios construidos en Mar del Plata, Rosario, Córdoba, Santa Fe, Paraná, Tucumán, Mendoza, Bahía Blanca y Tandil, ocupa totalidad del terreno con 3 partes francamente acuñadas: el edificio social, el garaje y, en planta baja, estación de servicio. En todos estos edificios figura también 2 elementos simbólicos y decorativos: un mapa de la República hecho en vitrolite con las rutas en relieve y la característica colocada sobre el cordón de vereda frente a la fachada principal.

El esqueleto es de hormigón armado con amplias luces y rampas en las cabeceras del garaje, dividido en 2 tramos a media altura, con patio de luz y jardines de dilatación entre ellos, lo mismo que en Mar del Plata, Rosario y Córdoba.

El garaje tiene 2 pisos altos y está previsto para 120 coches, con estacionamiento de emergencia en la azotea. La capacidad actual es de 120 coches.

En planta baja (lámina adjunta), se ve sobre la Avenida 51 la playa de surtidores para carga simultánea de coches. El arranque de la rampa única con escaleras adosada y bajada al sótano (depósito y calefacción). En el centro, la oficina de la estación, en ubicación estratégica con circulación a su alrededor y 4 fosas contrafrentes al frente, entrando. Acceso complementario por la calle 9. Al fondo, 4 lavaderos, taller, gomería y dependencias de personal. Sobre la medianera de Avenida 51, entrada al edificio social y oficina de la filial.



Rincón del salón de lectura con la chimenea incrustada en la amplia abertura y revestida en superficie curva con ladrillo refractario. El panel entre ambos ventanales que queda detrás del mapa, se destina a un fresco o pintura mural alusiva al turismo. Sobre la chimenea se ha previsto un mapa pintoresco de la costa entre Buenos Aires y Mar del Plata.

continuación locales sanitarios para socios y señoritas. Luz cenital y ventilación por patios interiores en primer piso.

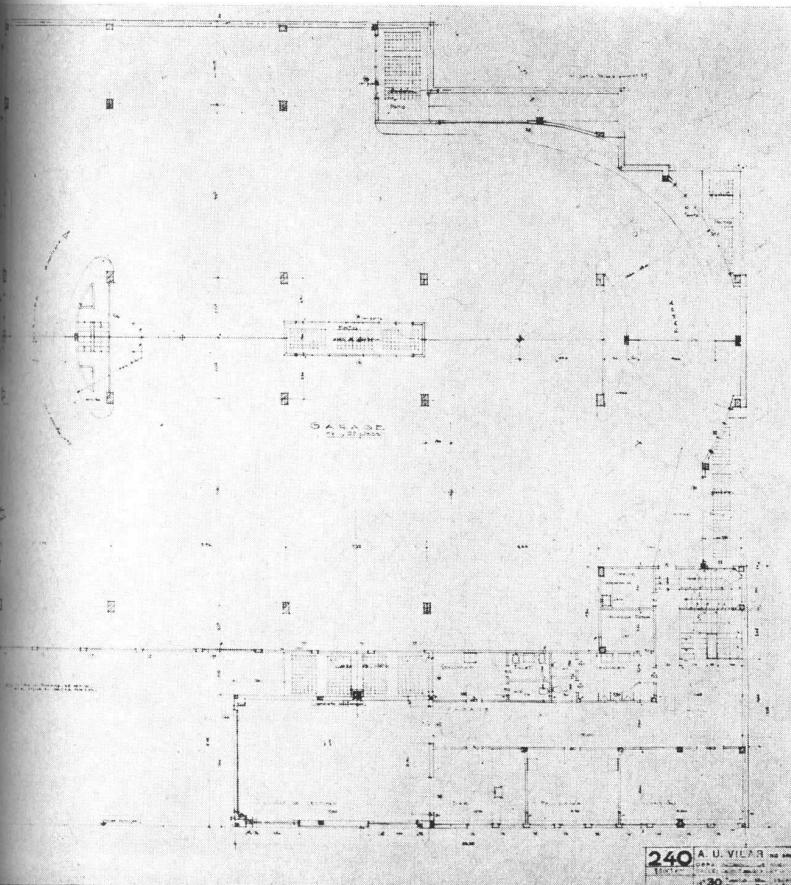
Primer piso. Sede social al frente, con vestíbulo, hall, Sala de Comisión Directiva, sala de Presidencia, peluquería, bar y amplio salón de lectura (que abarca 2 pisos en altura como en las demás estaciones mencionadas), locales sanitarios para socios y señoritas, office y depósito. En el garage, entre ambos tramos, existen barandillas de protección y defensa para golpes para el atraco de los coches y para mejor visibilidad. En la esquina Norte del terreno, puede apreciarse la adaptación de la planta a los martillos existentes, inscribiendo la curva de la rampa y ubicando patios irregulares pero eficientes.

En el 2º piso, sobre las dependencias de la sede social, exceptuando el salón de lectura, hay 2 confortables departamentos de 2 dormitorios y dependencias para jefes de la estación.



Fachada principal mostrando la entrada principal a la sede social y sus oficinas.

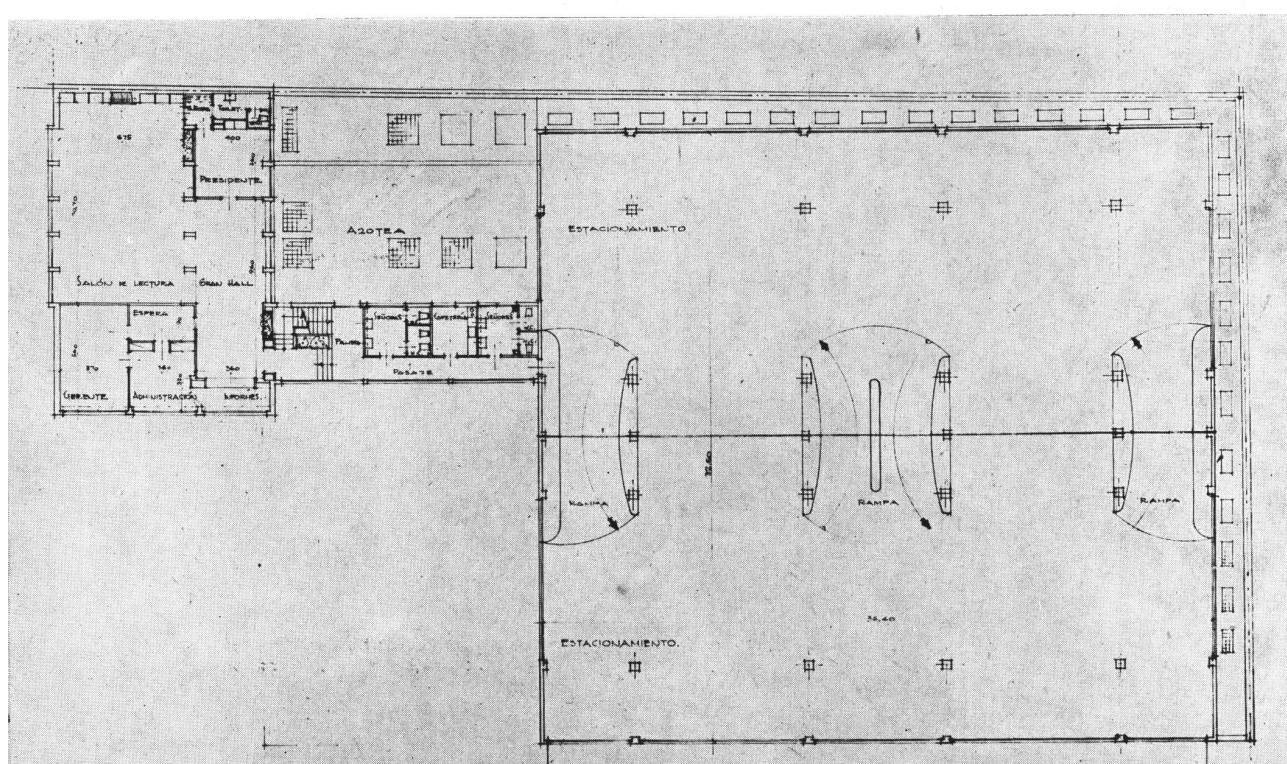
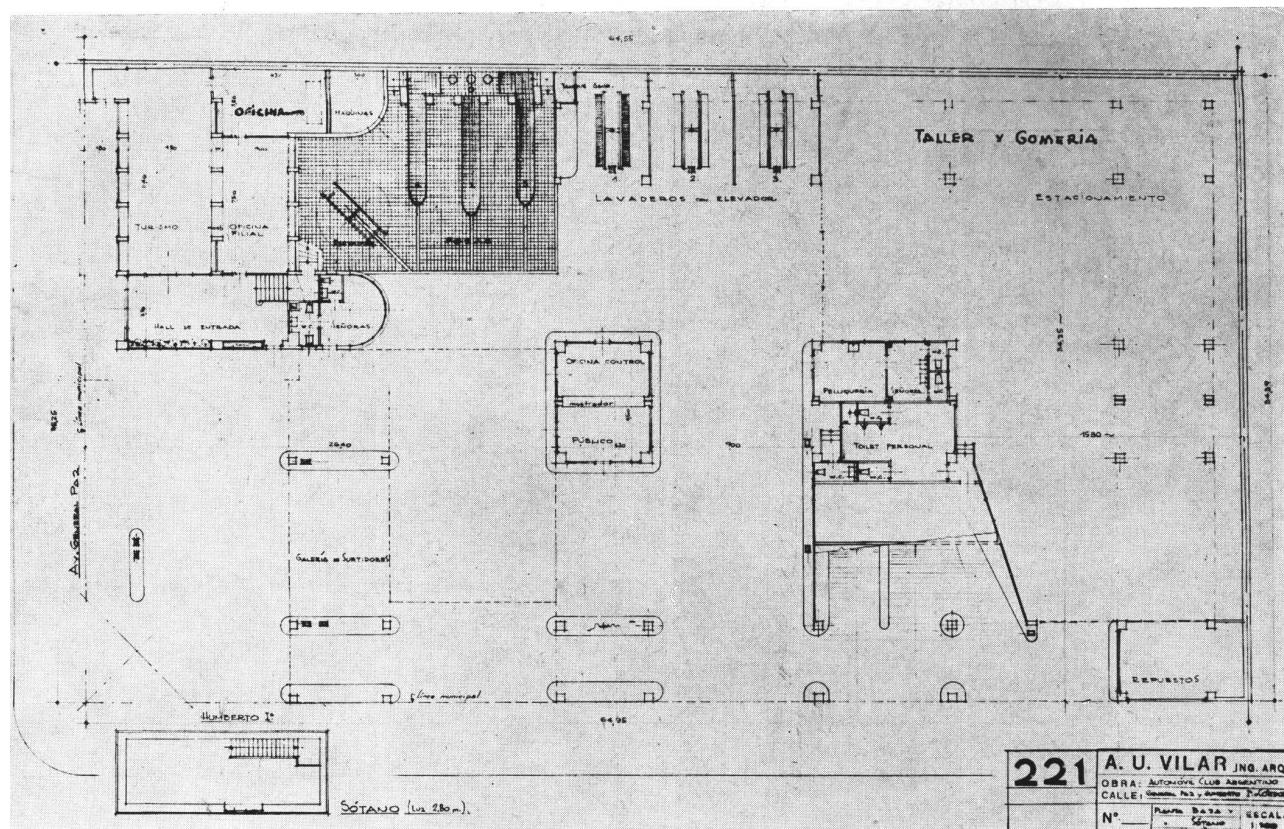
ESTACION DE SERVICIO LA PLATA



Los dos tramos del garage con su diferencia de altura que escalona el ventanamiento exterior, se arreglan sobre calle 9 con un gran paño de ladrillo intermedio que disimula la junta de dilatación y "une" dicho desnivel mediante grandes ojos de buey que iluminan la rampa sin establecer, al ser curvos, una tercera línea de altura.

15 - (2) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL CORDOBA

AVENIDA GENERAL PAZ Y HUMBERTO 1º



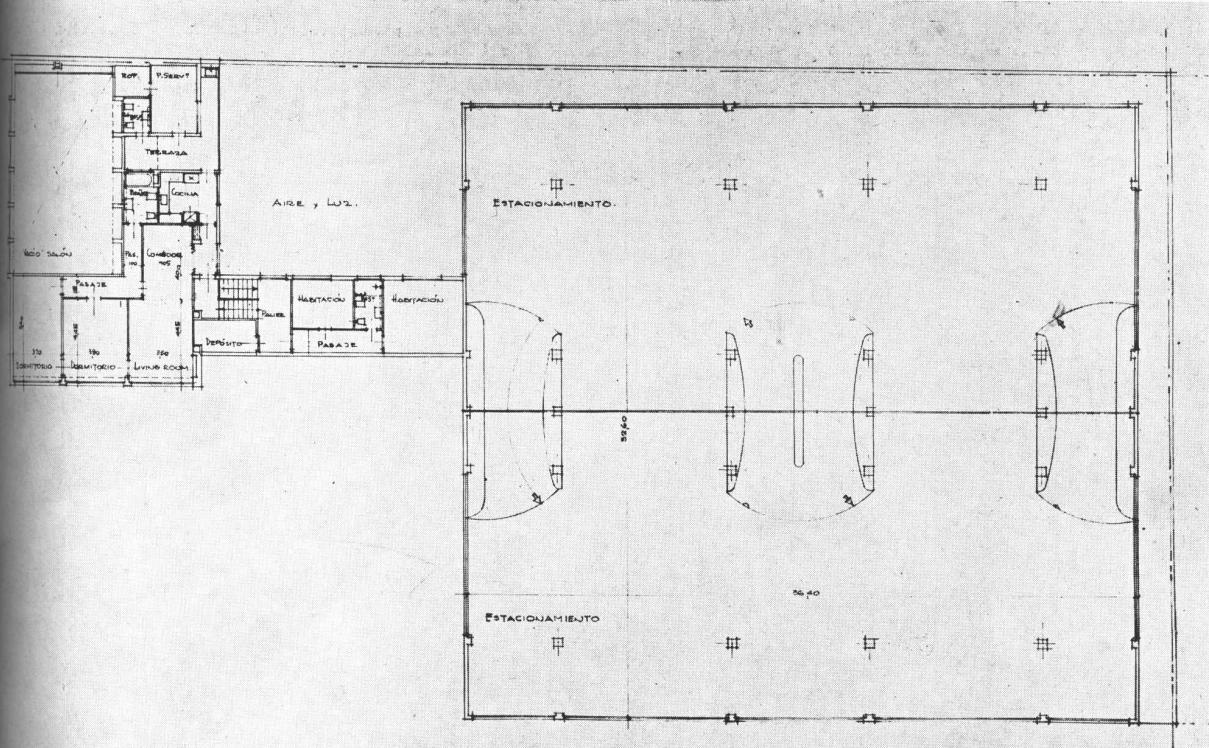


Perspectiva desde la esquina.

De características similares al edificio de La Plata, aunque con mayor terreno y en consecuencia mayor amplitud en los locales. En planta baja se dió especial importancia a la oficina de la filial ubicada sobre Gral. Paz, con la previsión de que pueda tener aplicaciones complementarias, relacionadas a la Dirección Provincial de Turismo y que requiera una entrada independiente para público. El acceso al garage es por rampa de doble mano, ubicada en el centro sobre Humberto Iº, cuya rampa se desdobra

en los pisos siguientes en que el garage está construido a medias alturas con junta de dilatación en el medio. Nótese la ubicación estratégica de la oficina de la estación.

Sobre Gral. Paz, dependencias de la filial con amplio salón de lectura, cuya altura toma parte del 2º piso. Comunicación con el garage donde se han ubicado las instalaciones sanitarias para socios, señoras y un office. En la planta del garage puede apreciarse la distribución

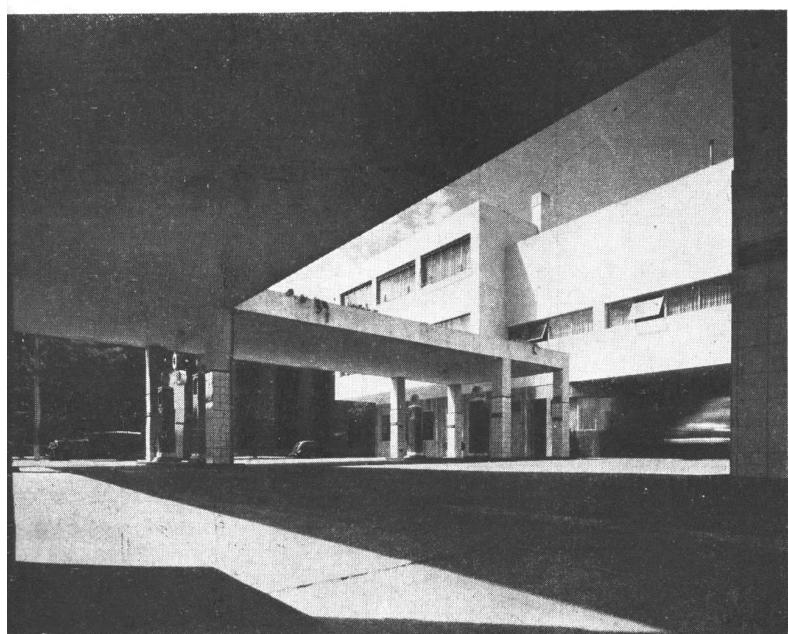




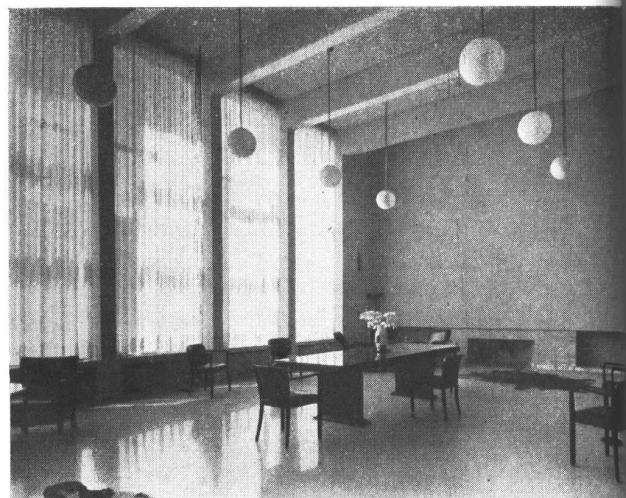
Frente del garage y rampa de acceso sobre Humberto I°



El interior de la oficina de la filial y portada de comunicación con la entrada a la sede social.



Vista desde la estación de servicio hacia Gral. Paz, bajo la galería de surtidores. Se aprecia aquí el voladizo del edificio social, para obtener una protección en torno a la oficina y destacar el prisma de las 2 plantas altas que forman el cuerpo principal.



El salón de lectura con los ventanales que dan a Gral. Paz. El gran panel sobre la chimenea se destina a una pintura mural con temas de la Sierra de Córdoba.



de columnas, distanciadas según los standards de estacionamiento y se ve también evitada la falsa escuadra mediante el patio continuo de luz y aire sobre la medianera. 2º piso con el vacío del salón y 2 departamentos para jefes de la estación. Similares a éstos son los construidos en todas las grandes estaciones mencionadas al describir el edificio de La Plata. En el garage se ha previsto una ampliación de 2 pisos, lo que justifica la disposición y comodidad de las rampas.

ESTACION DE SERVICIO CORDOB

Vista desde el vestíbulo del 1er. piso hacia el salón de lectura.



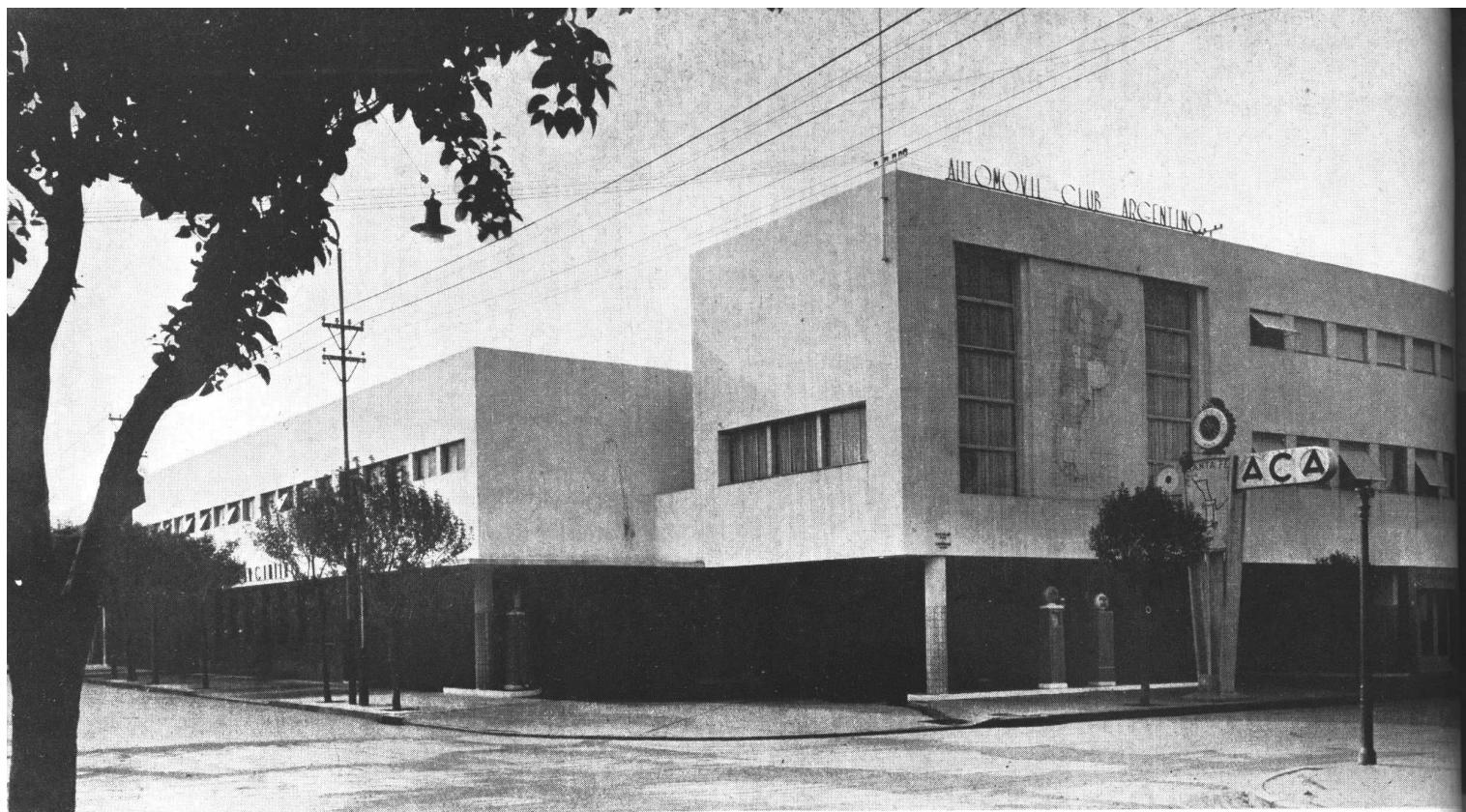
EL IGUAZU

Foto Thorlichen.

ds
da
uo

en-
os
es-
cio
na
is-

3A



Vista desde la esquina.

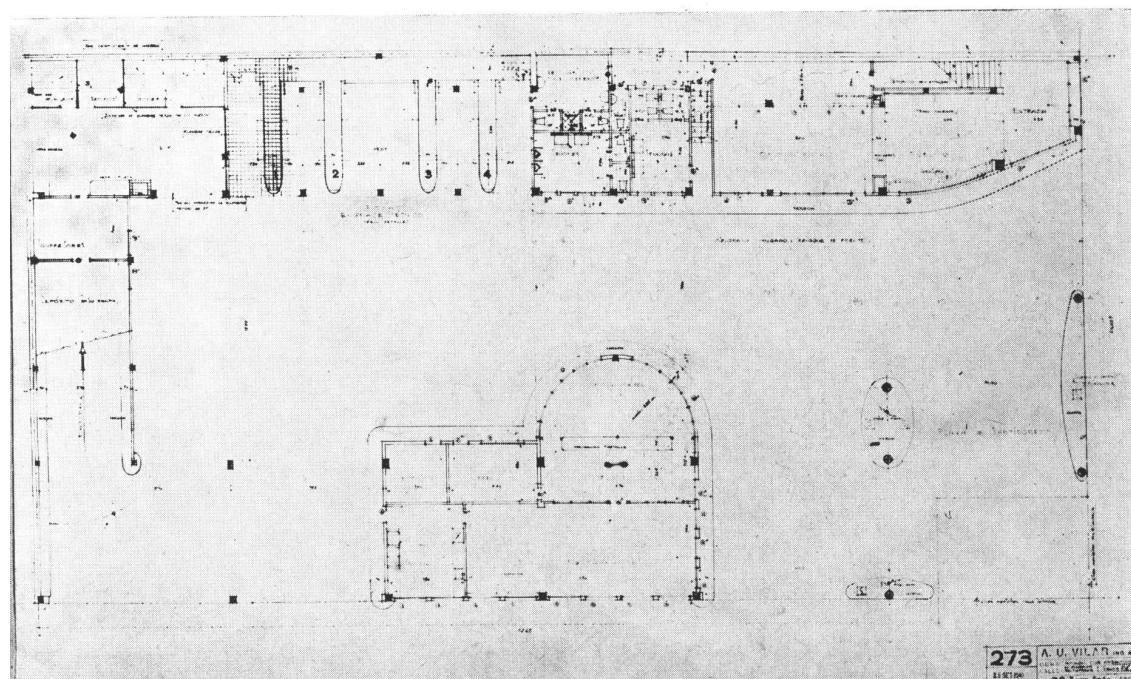
16 - (40) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL SANTA FE

CALLE RIVADAVIA ESQUINA SUIPACHA

Planta baja con dependencias similares a las de los edificios anteriores, pero se ha ubicado además un bar adosado a la oficina de la estación, procurando una mayor comodidad para los socios. En cambio los lavaderos, debido a la falta de espacio y deseando evitar la vista de los mismos desde la calle, se han instalado en planta alta. En planta alta, nótese el garage sobre calle Suipacha (la rampa ascendente corresponde a la futura ampliación). Se ven los 3 lavaderos y local de bombas. Sobre calle

Rivadavia, el salón de lectura en primer término y luego las dependencias de la filial y locales sanitarios para socios y señoras. En 2º piso sobre estas dependencias, existen 2 departamentos para los jefes y el resto está ocupado por el vacío del salón de lectura.

El techo del garage se ha hecho en fibrocemento con armadura metálica, para ser aprovechado en la futura ampliación y porque evita mientras tanto columnas intermedias.



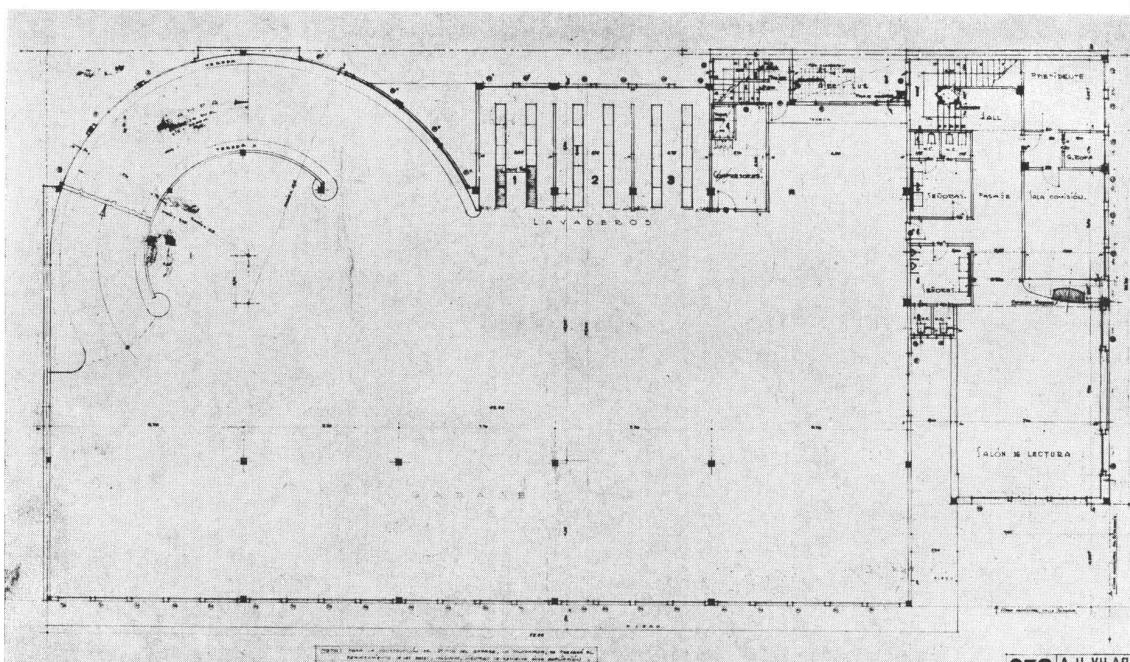


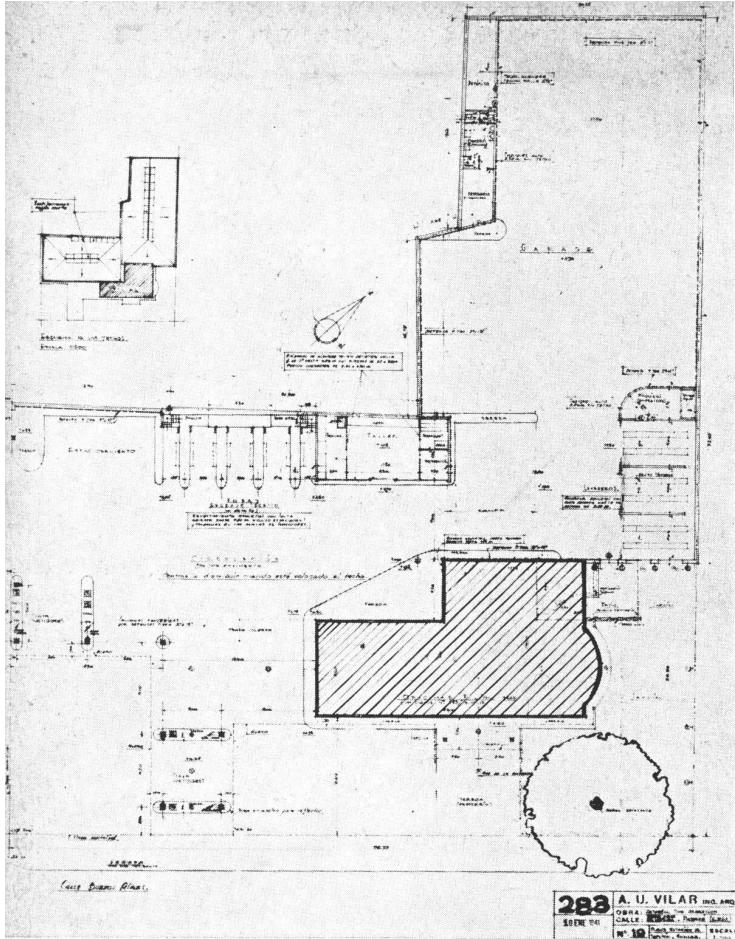
El salón de lectura.

Vista del bar en planta baja.



La playa de surtidores mirando hacia la oficina de la filial.





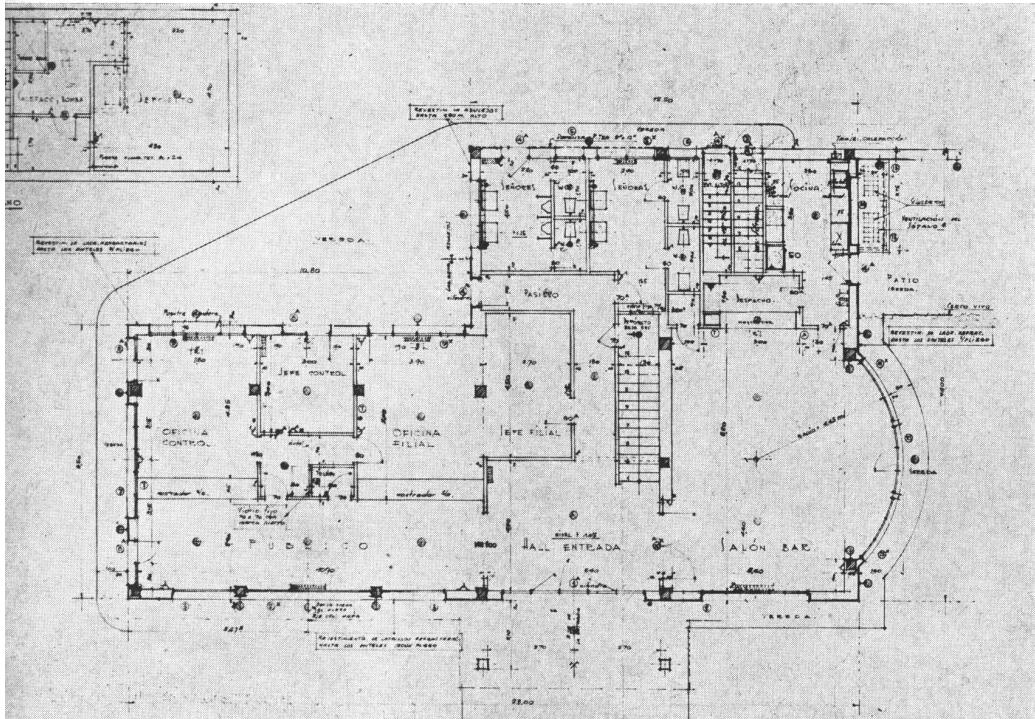
Plano de conjunto



Mirando desde la oficina hacia el bar

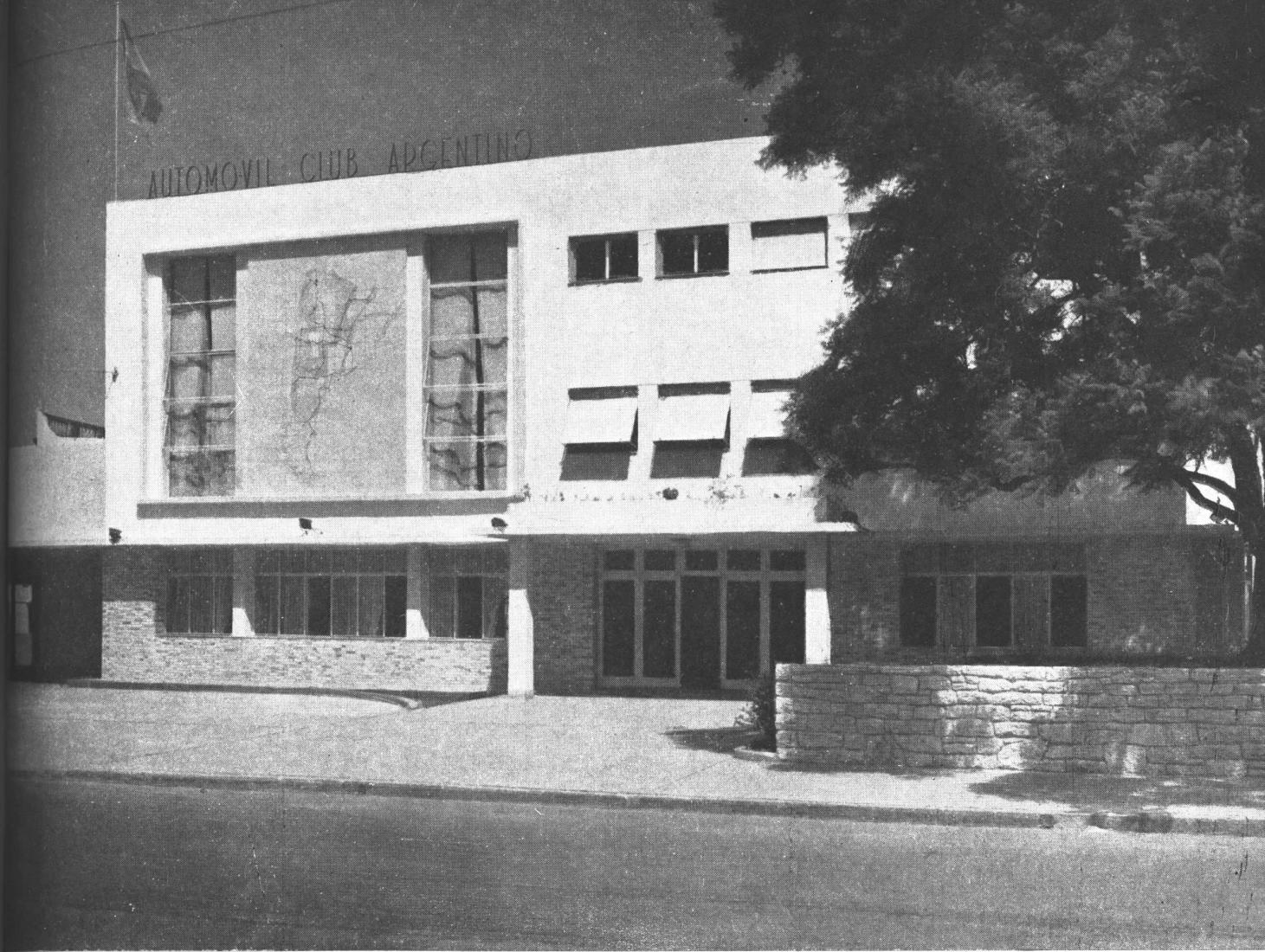
17 - (41) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL PARANA

CALLE BUENOS AIRES ESQUINA LAPRIDA. (FRENTE A LA PLAZA)

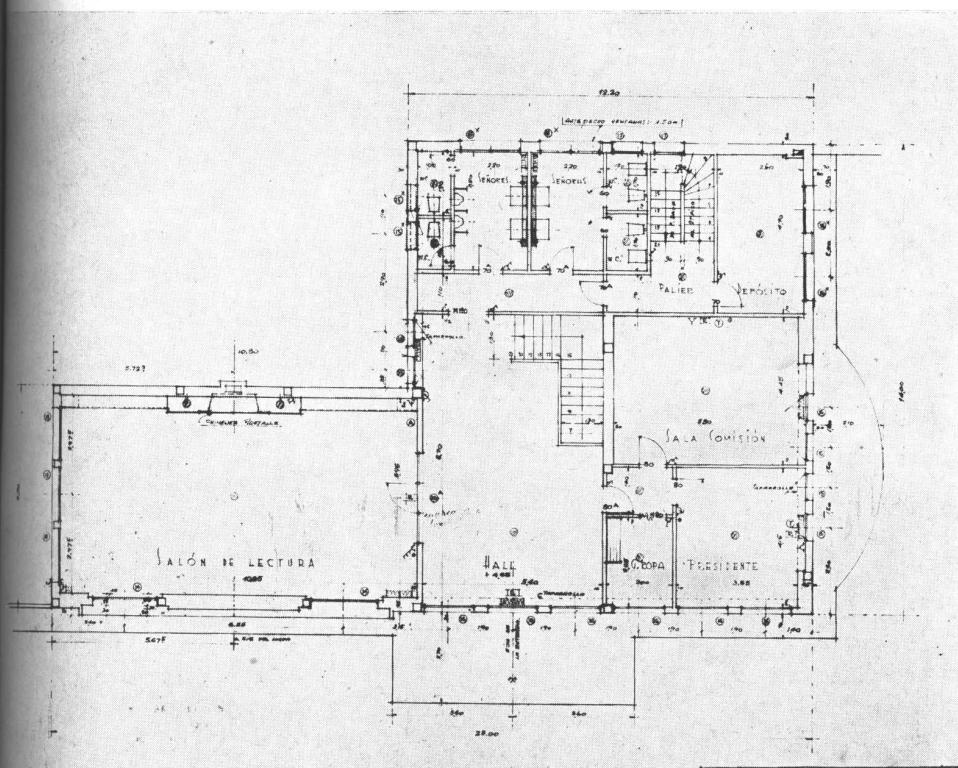


El terreno disponible tenía un gran martillo que se ha destinado a garaje. En el plano de conjunto e cuerpo de la filial y oficina de la estación se indica rayado y sin detalle y su ubicación ha respetado la existencia de un corpulento y hermoso jacarandá, que se indica con un círculo próximo a la medianera y sobre la línea municipal. El techo de la estación de servicio y del garage es de fibrocemento, con armazón metálico.

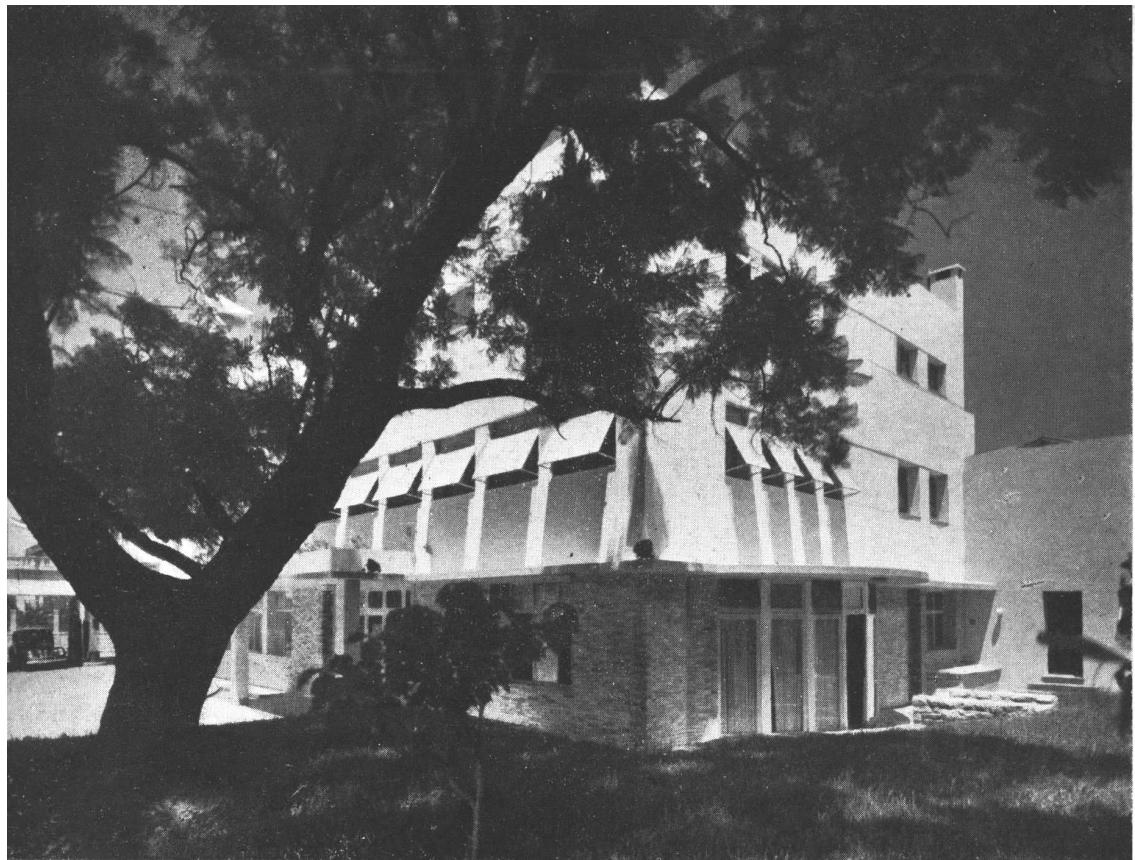
Detalle de la planta baja donde se ven las oficinas de la filial y de la estación, combinada con un mismo espacio de público y un gabinete telefónico (solución simplificada). Sobre el costado derecho, el bar y su ofice con amplio ventanal bombéé que mira sobre el jardín del jacarandá.



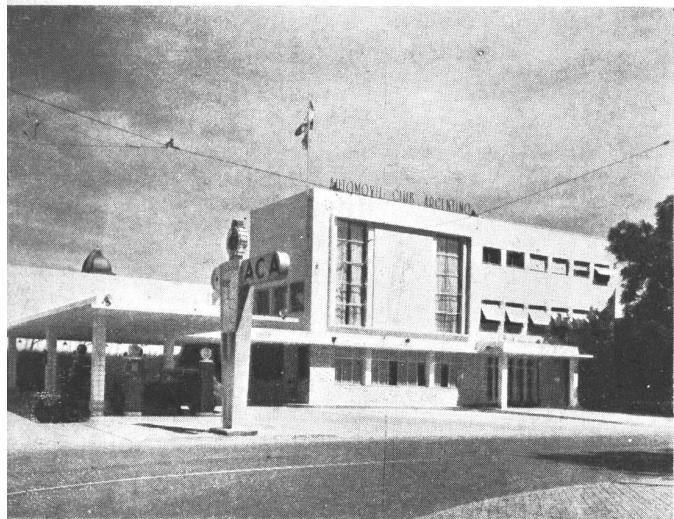
Fachada de la sede social, desplazada de la medianera para salvar el hermoso jacarandá



Planta alta con las mismas dependencias de los edificios similares y el salón de lectura con mayor altura. Sobre ésta planta y en un 2º piso, están como en los demás casos, los dos departamentos para jefes.



Otra vista del jacarandá con su parterre elevado sobre el cual mira el ventanal del bar.



Detalle de la fachada

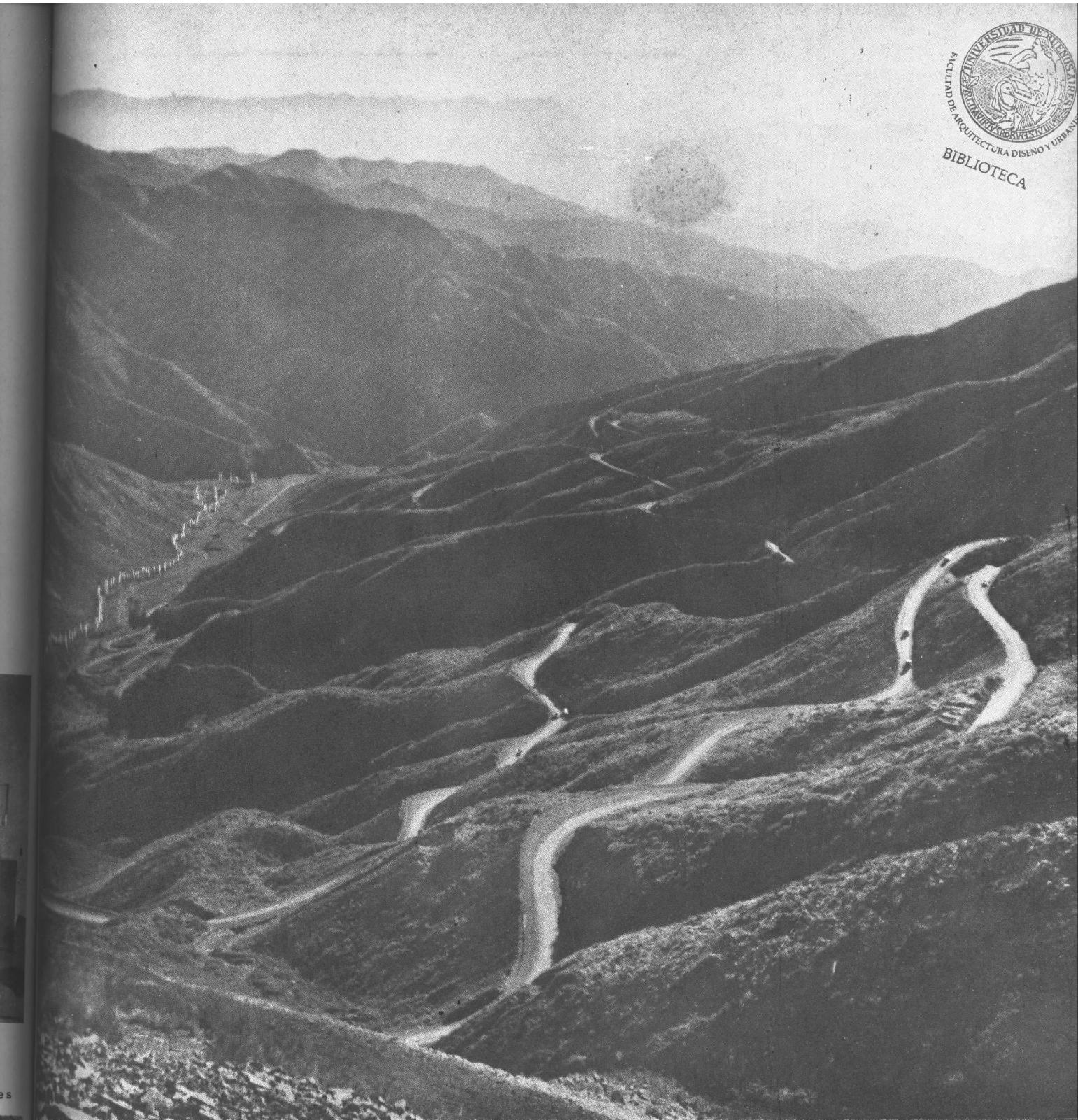
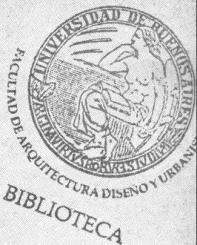
El bar con la salida al garage.



El salón de lectura.

Vista de la oficina de la estación desde la playa de surtidores





NIEBLA MATUTINA

En el valle de Villavicencio

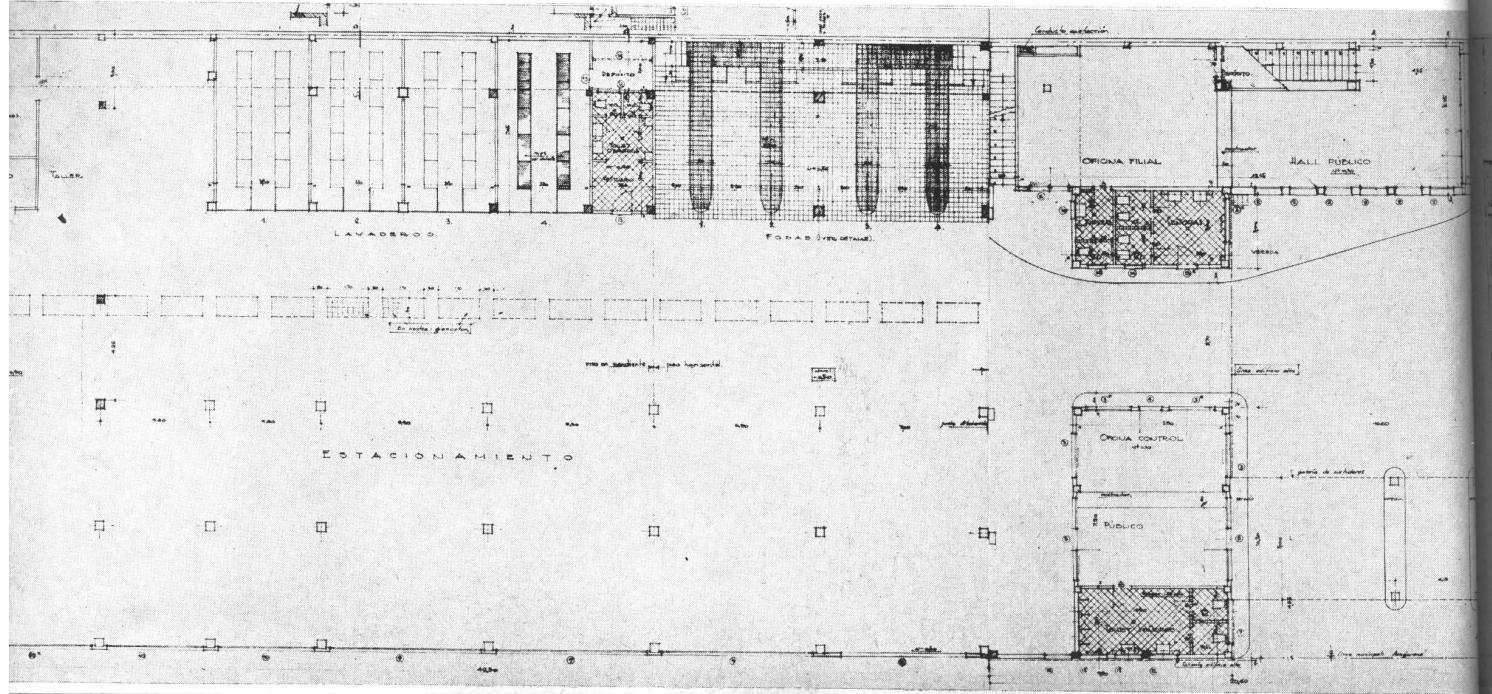
Cortesía del Automóvil Club Argentino

18 - (16) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL MENDOZA

AVENIDA SAN MARTIN ESQUINA AMIGORENA



Vista desde la esquina.



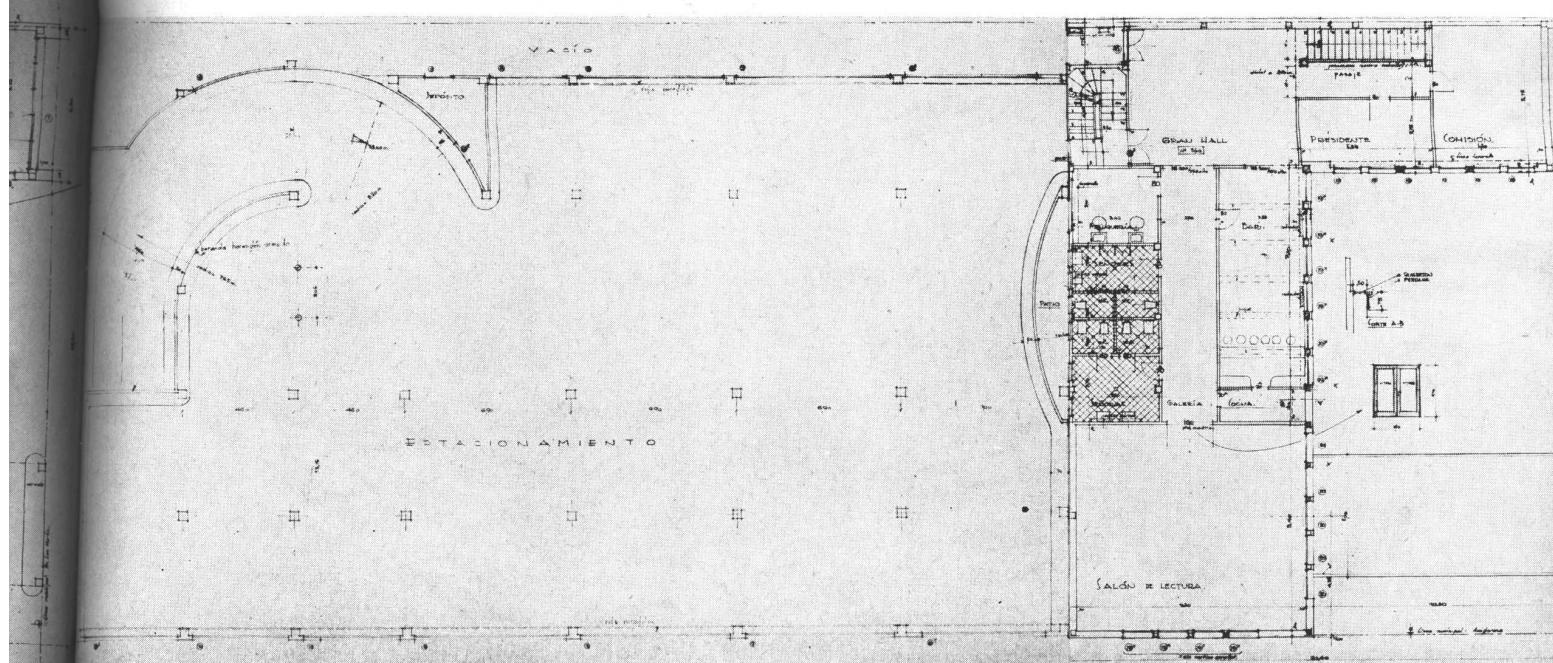
La construcción es antisísmica, lo que explica la proximidad de las columnas. Por razones similares a las de Córdoba, especialmente consideradas en este caso por tratarse de una estación próxima a la frontera, donde se ha previsto una especial atención para con el turista extranjero, la oficina de la filial está en la misma entrada al edificio social y en cuerpo separado, la oficina de la estación controlando todos los servicios.

Las dimensiones del terreno y la preocupación por no construir en altura, han aconsejado destinar a garage parte de la planta baja. La iluminación de fosas y lavaderos por patio corrido en planta alta sobre la medianera, como en los demás edificios.

En 1er. piso están las dependencias de la sede social y además un bar y peluquería; a la izquierda el garage. En 2do. piso se han ubicado los 2 departamentos para jefes similares a los de Córdoba.



Vista desde la Avda. San Martín frente a la entrada a la sede social. En el muro de fachada se ha suprimido el ventanamiento, aprovechando tan importante lugar para la colocación del mapa con una solución distinta a las anteriores, como consecuencia lógica de la planta.



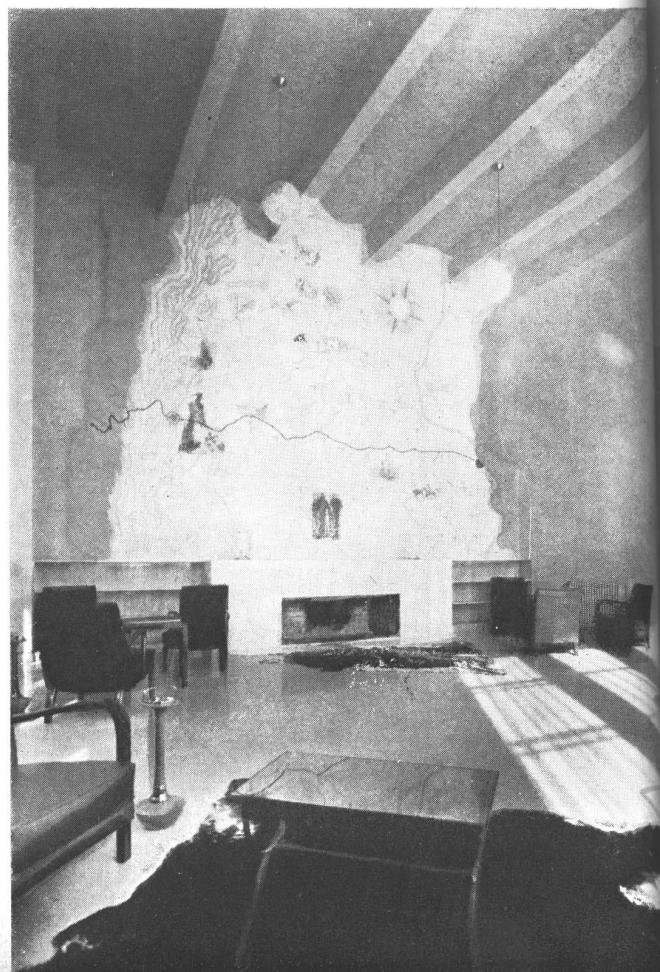


Otra vista desde esquina.

El salón de lectura.



El panel del Atlántico al Pacífico y la Virgen del Camino, sobre la chimenea del salón de lectura.



as actividades de esta filial y estación de servicio han alcanzado tal desarrollo, sobre todo con el recargo del Turismo con Chile, que se planteó la necesidad de ampliar el actual edificio, y al efecto adquirió el Automóvil Club Argentino el lote contiguo sobre la Avda. San Martín, con iguales dimensiones que el edificio, lo que ha permitido para el nuevo proyecto un arreglo en que la ley de la casualidad nos ha favorecido notablemente, pues se ha obtenido duplicar las instalaciones de la estación, sin destruir la actual y como se habría hecho de acuerdo a un proyecto original sobre los 2 lotes. En los planos adjuntos, se aprecia el empalme de la parte nueva con la existente la entrada a la estación por la importante Avda. San Martín. El aumento en los servicios de nafta se proyecta sobre Amigorena, que es una calle de poca importancia y sólo pierde algún estacionamiento interior. La planta baja actual, se introducen algunos pequeños cambios sin tocar la estructura, a fin de ampliar la oficina de la estación y locales sanitarios, lo mismo que la de la filial, conservando la entrada existente y previendo amplias comodidades para una futura oficina de turismo provincial e internacional.

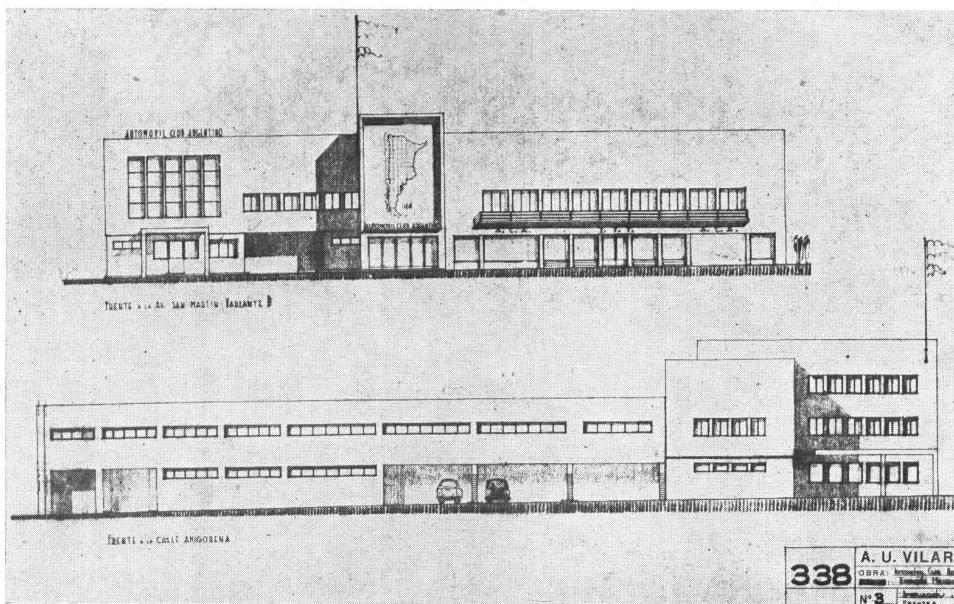
la plación, se proyectan locales para oficinas de Y.P.F. con un salón de exposición similar aunque más pequeño que el de Diagonal Norte, y también, un amplio sótano bien cerrado e iluminado.

Sobre la medianera, junto a la entrada a la estación, se proyecta una cómoda escasa y dependencias sanitarias de público conectadas con un salón auditorium que ocupa los 25 metros de la ampliación, y tiene sobre el frente adosada una gran galería o hall de espera para entreactos, destinado este local a aislar el auditorium de los ruidos de la calle y del fuerte sol mendocino (la tierra del ídem y del buen vino).



PROYECTO DE AMPLIACION DEL EDIFICIO AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO EN MENDOZA

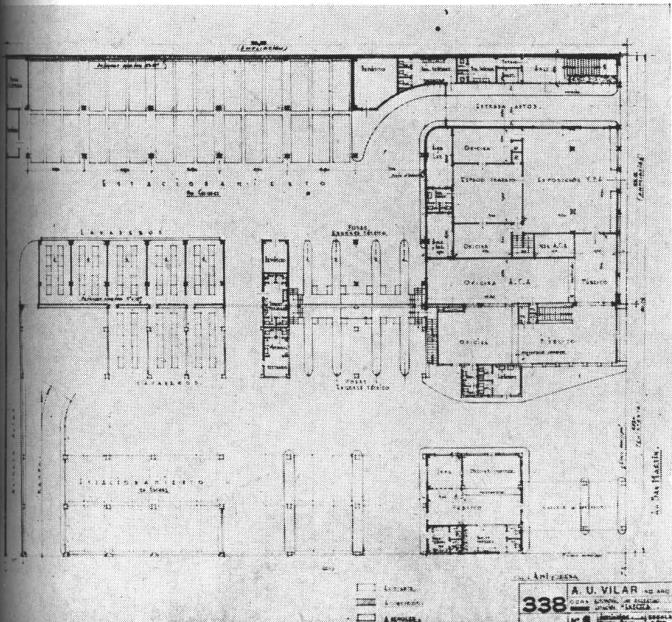
Fachada completa.



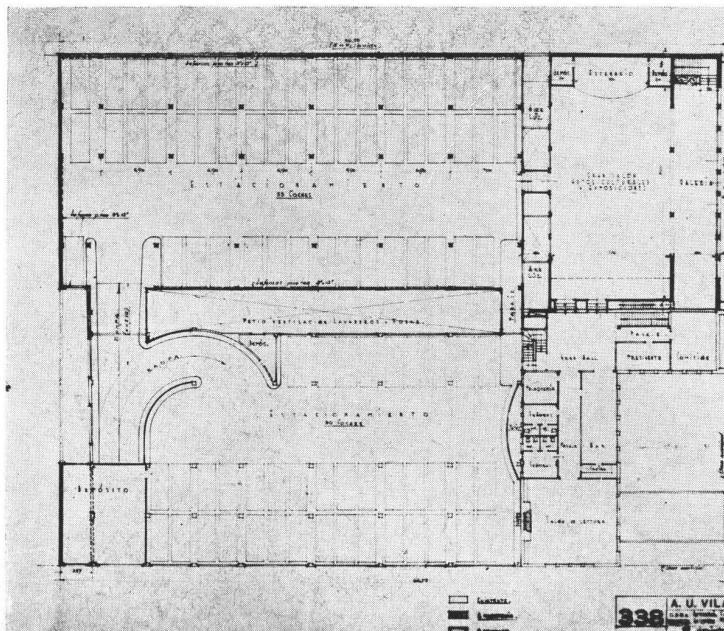
Perspectiva con la ampliación.

ESTACION Y SEDE SOCIAL MENDOZA

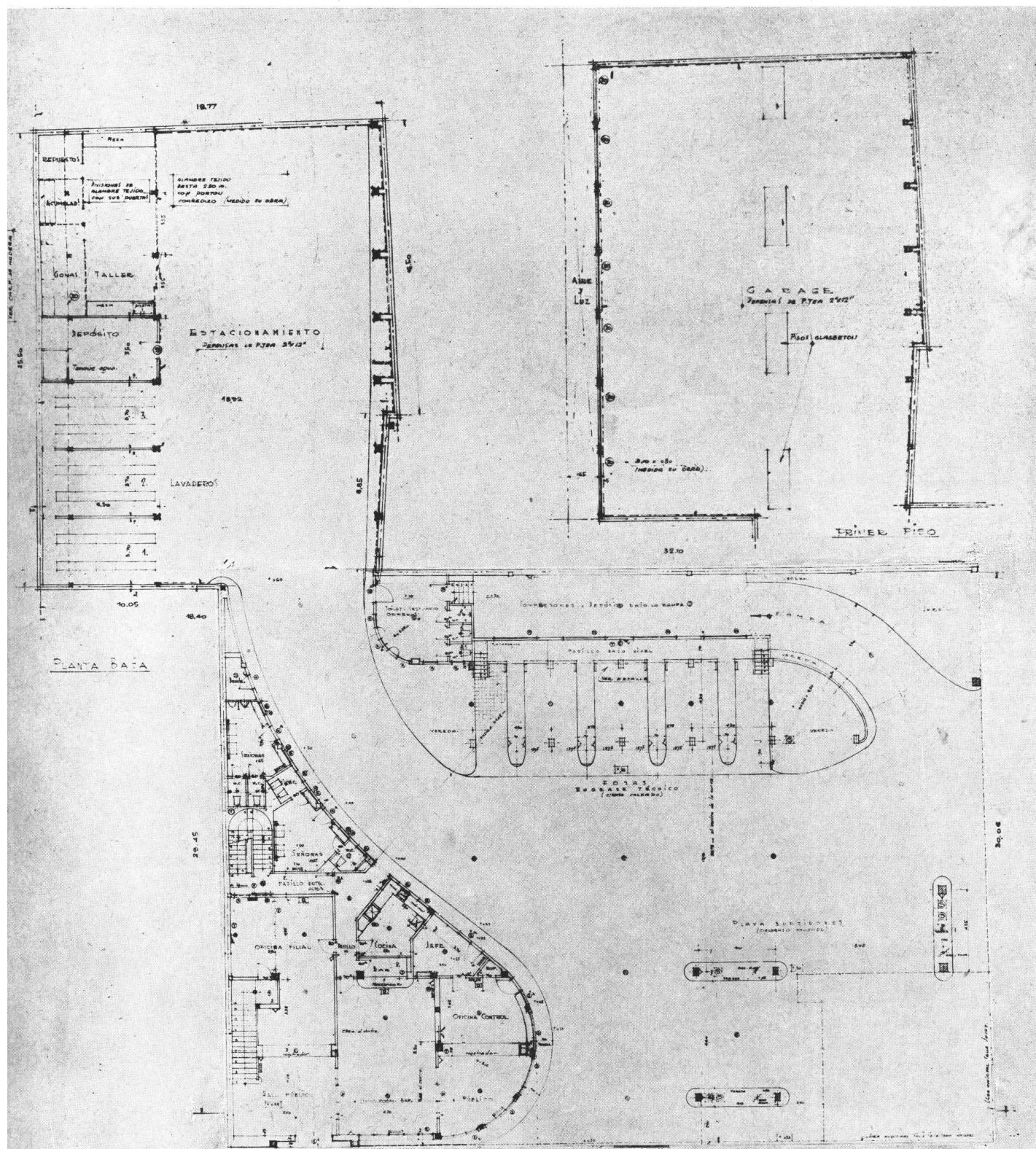
Planta baja del nuevo proyecto.



Planta alta del nuevo proyecto.



19 - (36) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL TUCUMAN
CALLE CRISOSTOMO ALVAREZ ESQ. JUJUY



282

18 NOV 1940

12 FEB 1941

A. U. VILAR ING. ARQ.

OBRA: AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
CRISTOBAL ALVAREZ, JUJUY, TUCUMAN

Nº 18

ESCALA
1:100



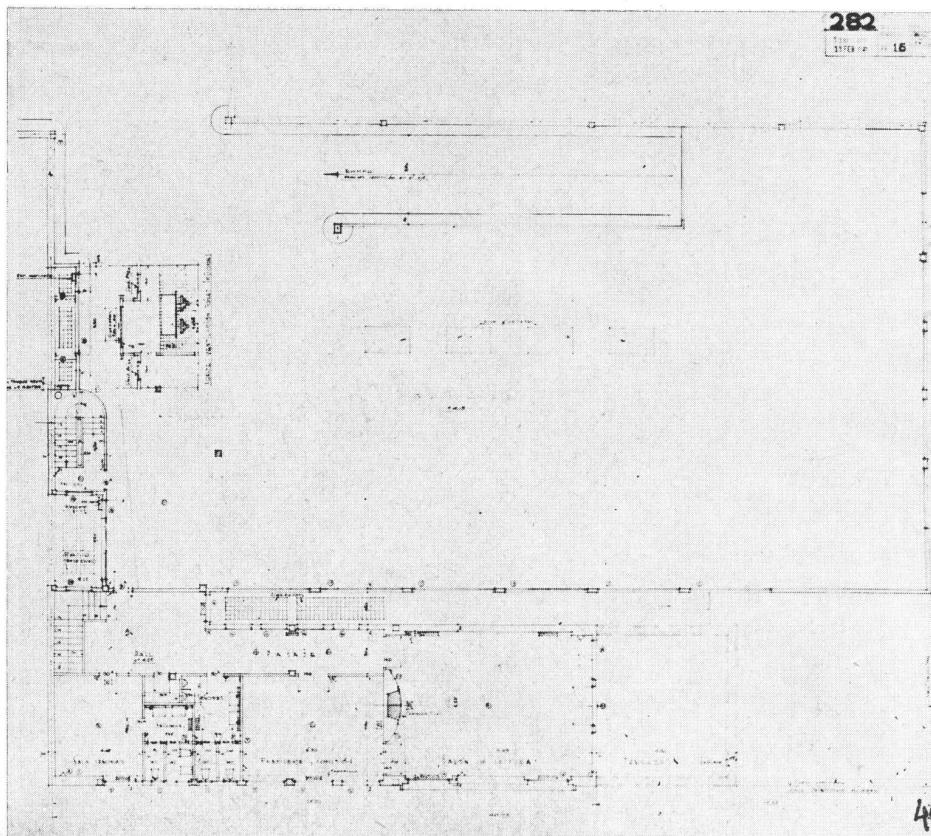
Vista desde la esquina.

características similares a las anteriores, aunque con distinta solución para adaptar el edificio a la forma especial del terreno, aprovechando el gran martillo del fondo para los lavaderos, taller y estacionamiento. La línea curva que contornea el block de oficinas, bar y dependencias sanitarias, responde a una forma adecuada para llevar a la única entrada posible en el martillo, respetando la circulación normal de los autos.

En este block se adoptó la solución más simple de adosar las 2 oficinas, el bar y el vestíbulo de entrada.

La rampa desemboca en la playa de surtidores, facilitando la comunicación con el garaje del piso alto en mal tiempo, solución que ha sido posible por la amplitud del terreno.

En el piso están las dependencias de la sede social y peluquería. El garaje, sobre Crisóstomo Alvarez; la parte de garage en un piso sobre el martillo está dibujada en el plano anterior. Sobre las dependencias de la filial, exceptuando el salón de lectura, están los 2 departamentos para jefes.





Salón de lectura.

ESTACION Y SEDE SOCIAL TUCUMAN

Otra vista del salón de lectura





PALO BORRACHO

En el camino de Ancasti a Catamarca

Foto Thorlichen



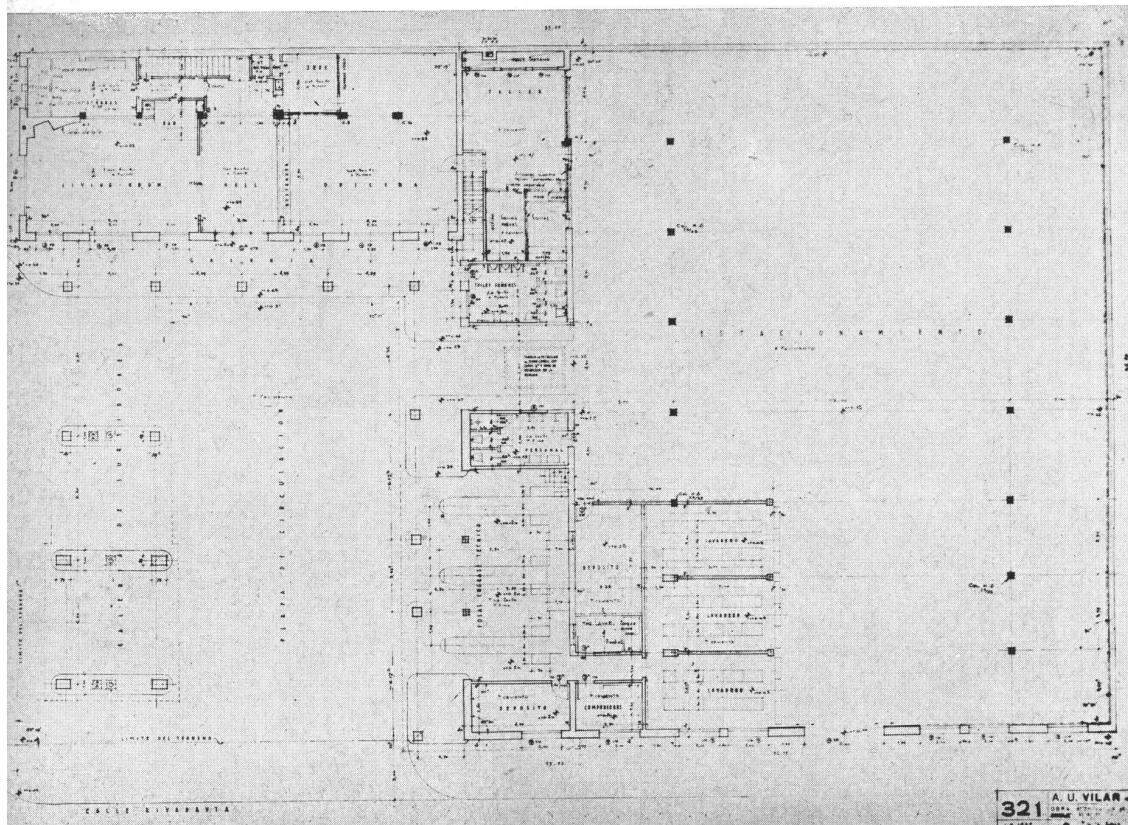
Vista desde la esquina. La planta baja se ha revestido con piedra arenisca de la región.

20 - (58) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL SALTA

CALLE RIVADAVIA ESQ. GRAL. MITRE. — FRENTE A LA PLAZA.

Corresponde al nuevo tipo de estaciones importantes en que se resolvió adoptar el techo de tejas y hacer garage en planta baja solamente. Tienen un gran patio de circulación al frente y galería de surtidores que empalma con

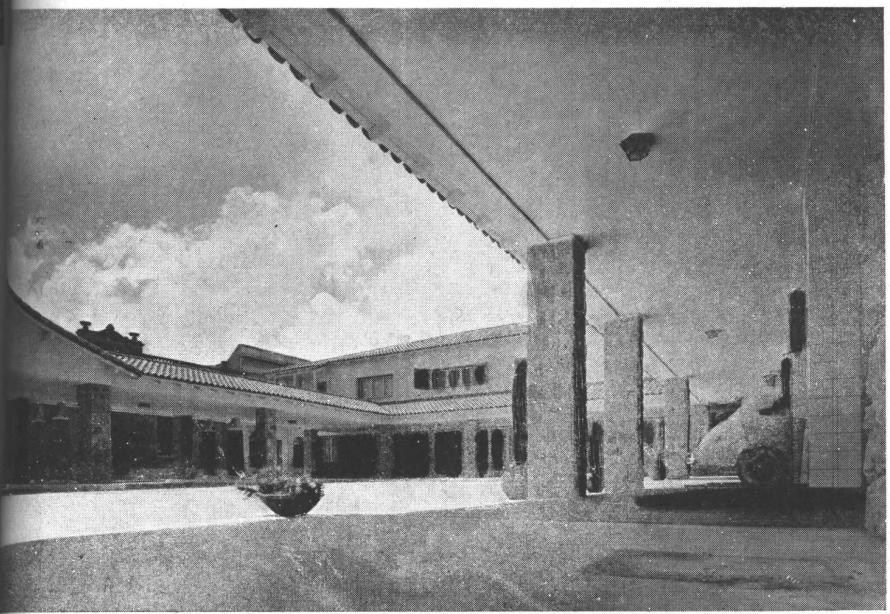
galerías de protección en forma de ángulo y frente a todas las dependencias, teniendo el garage acceso directo desde dicho patio y directamente desde la calle. La parte del edificio de oficinas y sede social adosado



La planta baja.



El living room y el bar (foto prematura, pues faltan las botellas y su contenido).



Detalle de las galerías de surtidores y fosas.

a la medianera consta de 2 plantas. En la baja, un vestíbulo de entrada con amplia oficina y salita para el jefe, un living room para espera, con bar, salita e instalaciones sanitarias para señoritas con acceso reservado y escalera al 1er. piso. En el rincón del ángulo, locales sanitarios para socios y escalera privada al 1er. piso, comunicación con el garage, locales sanitarios del personal con acceso desde el garage, equipo de fosas, depósitos, bombas, compresores, taller y 3 lavaderos. El techo del garage es de fibrocemento disimulado por un paramento o friso que contornea ese local.

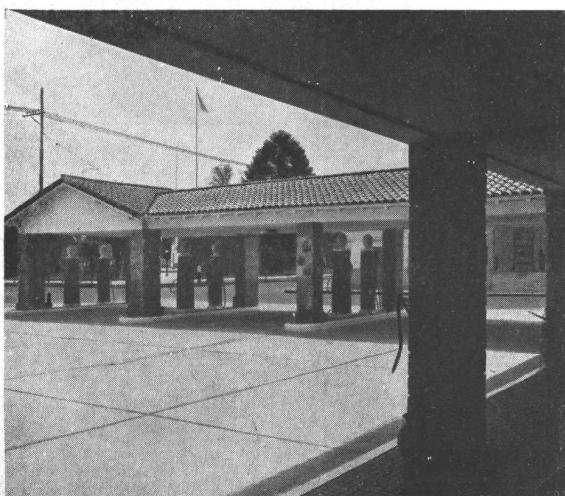
En la planta alta sobre las oficinas y living room, se han proyectado las dependencias de la filial, sala de reuniones, presidencia, y locales sanitarios y un cómodo departamento y habitaciones independientes para el jefe y personal de la estación, respectivamente.

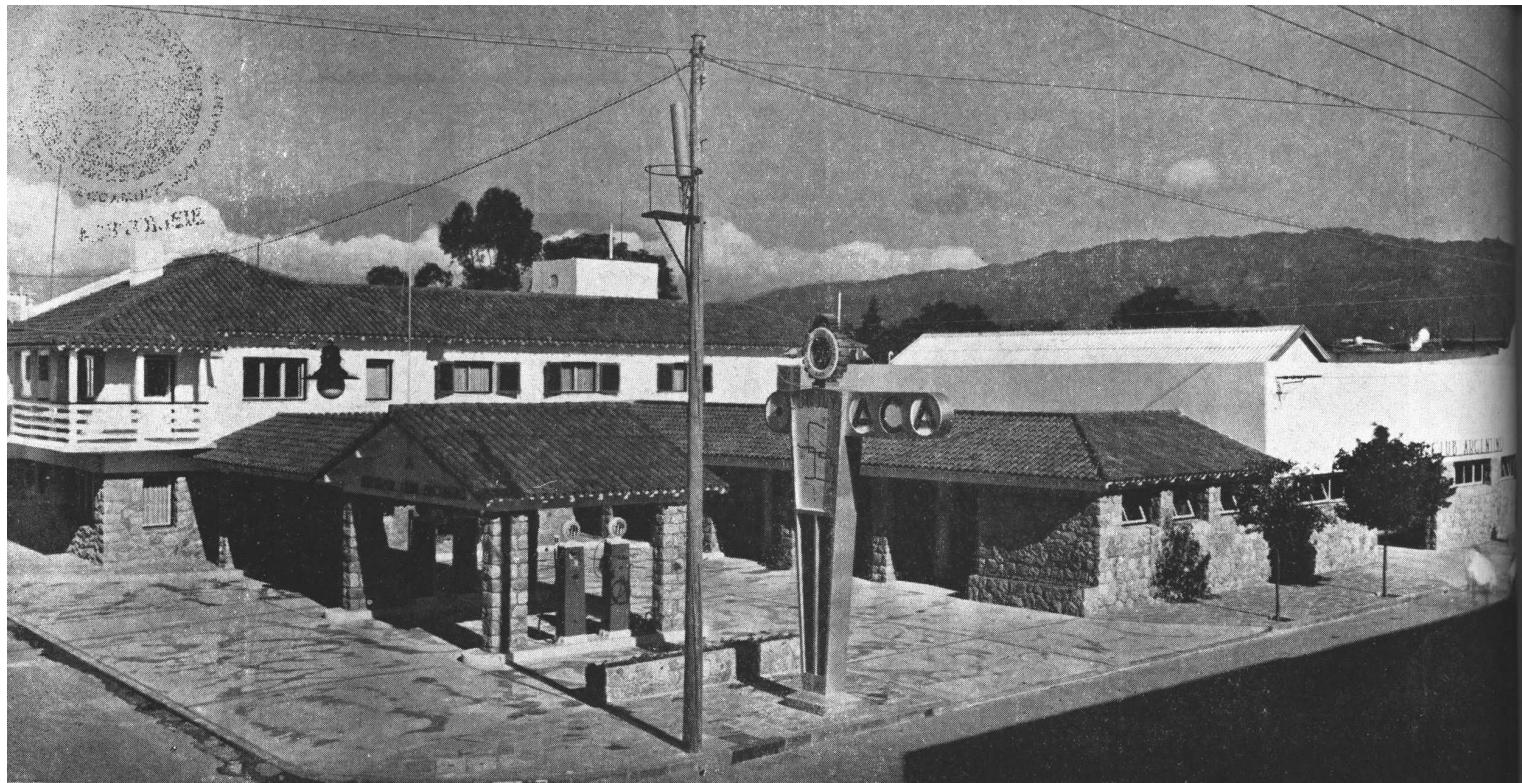
De características similares, aunque de dimensiones y con detalles relacionados a la forma del terreno e importancia de cada estación son los edificios ya construidos de: Jujuy, Santiago del Estero, San Juan, Posadas, Santa Rosa, Necochea y en construcción los de: Resistencia, La Rioja, Concordia, Gualeguaychú, Reconquista y Corrientes. Los de Catamarca y Bariloche, responden a las mismas necesidades, pero con solución de planta muy distinta,

Detalle del balcón en la fachada de la filial y la característica.



La galería de surtidores.





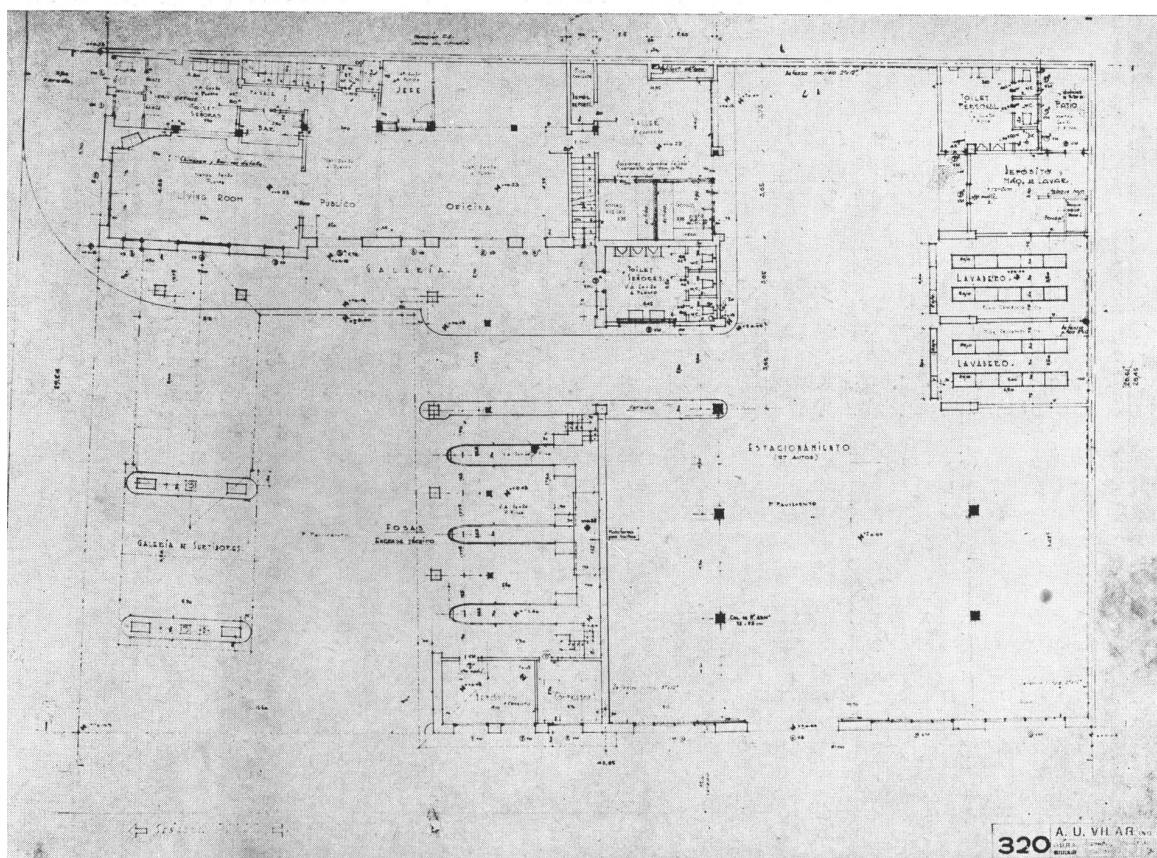
Vista desde la esquina. En los muros de planta baja se ha empleado la "bocha partida" de la región.

21 - (59) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL JUJUY

AVENIDA SENADOR PEREZ Y ALVEAR

Similar a la de Salta, aunque de dimensiones menores. Para no perturbar el alineamiento de las viviendas sobre Alvear y Senador Pérez, y resolver la falsa escuadra del terreno, he "articulado" el cuerpo principal del edificio,

en la unión del vestíbulo con el living room, formando una pequeña saliente. Las dimensiones, en general, se han ido relacionando al terreno para conseguir la ubicación de todas las instalaciones necesarias.





Detalle de la fachada sobre Alvear mostrando el revestimiento hecho en una vieja medianera que avanza sobre la nueva línea.



El living room y el bar.



El garage y los lavaderos.

22 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE DE DELEGACION EN SAN LUIS

AVDA. QUINTANA ESQUINA CONSTITUCION

Edificio similar a Río IV (38) y Villa Mercedes (37)



Vista desde la esquina. Detrás de la característica, parte del hotel.

23 - (35) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL CATAMARCA

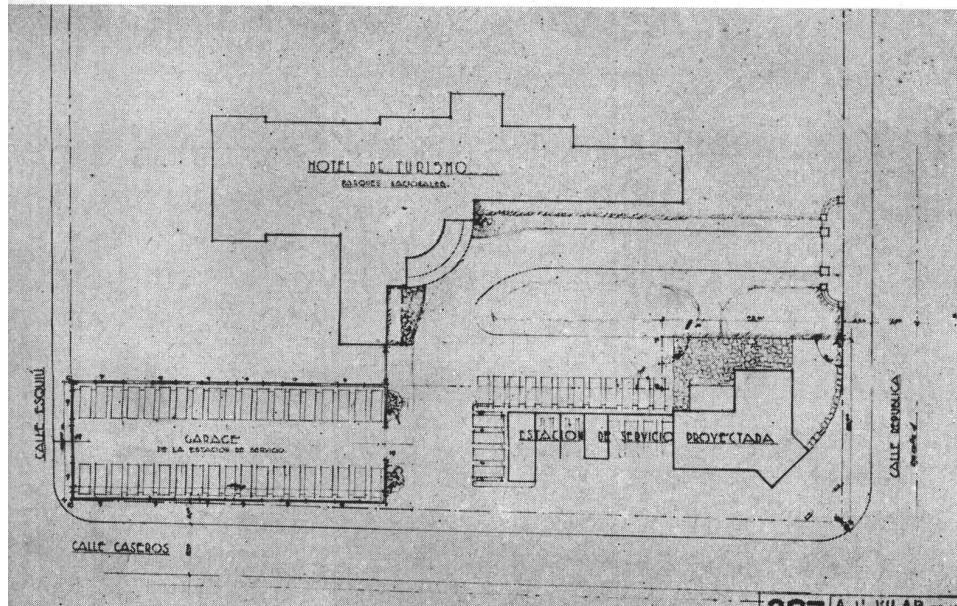
CASEROS ENTRE REPUBLICA Y ESQUIU, con todo el frente de la cuadra y en la misma manzana en que está construido el Hotel de Turismo.

El emplazamiento de esta estación fué el resultado de laboriosas gestiones entre Parques Nacionales, el Automóvil Club Argentino y el Gobierno de la Provincia de Catamarca (Intervención Nacional), en las que se consi-

deró la recíproca conveniencia de aproximar el edificio del A. C. A. al Hotel de Turismo que se hallaba en construcción. La solución adoptada ha complementado ambas obras, armonizándolas, y con indudable beneficio para

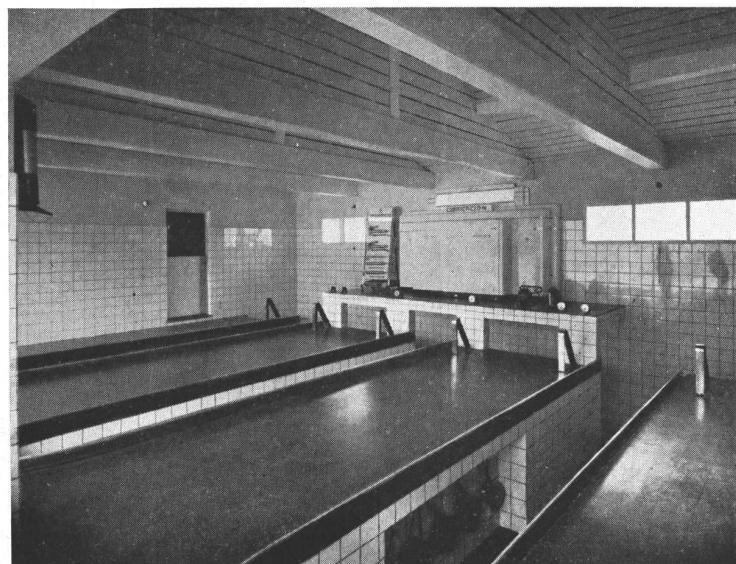
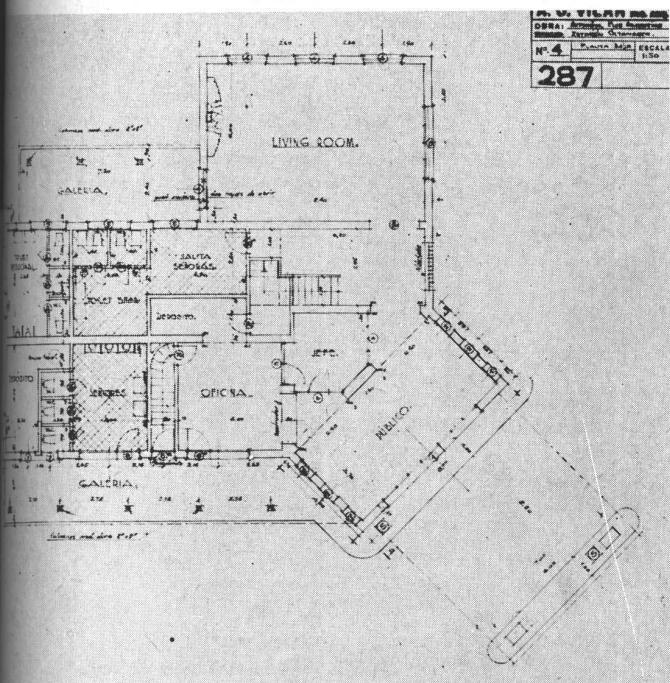
ambas y sobre todo para el público y para la ciudad de Catamarca.

La forma del terreno, la existencia del hotel y la conveniencia de la circulación, llevaron a la ubicación dada al garage sobre la esquina Caseros y Esquiú, concentrando en la esquina principal sobre República, el edificio social y, entre éste y el garage, la estación de servicio.





Perspectiva de los 3 blocks: la sede social, estación de servicio y garage. (La obra se hallaba en terminación al sacar esta foto). A la derecha asoma el edificio del hotel y al fondo se ve el garage.



Las fosas.

Planta baja de las oficinas, living room y locales sanitarios. La galería del living room con acceso desde este local, mira hacia el Hotel. En planta alta, sobre este cuerpo de edificio, se encuentran las dependencias de la filial, oficina de turismo y el departamento y habitaciones para el jefe y personal de la estación.

24 - ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL LA RIOJA

DALMACIO VELEZ ESQ. SALTA, FRENTE A LA PLAZA 9 DE JULIO

Edificio en construcción similar al de Salta.

25 - ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL CORRIENTES

CALLES 25 DE MAYO Y MENDOZA

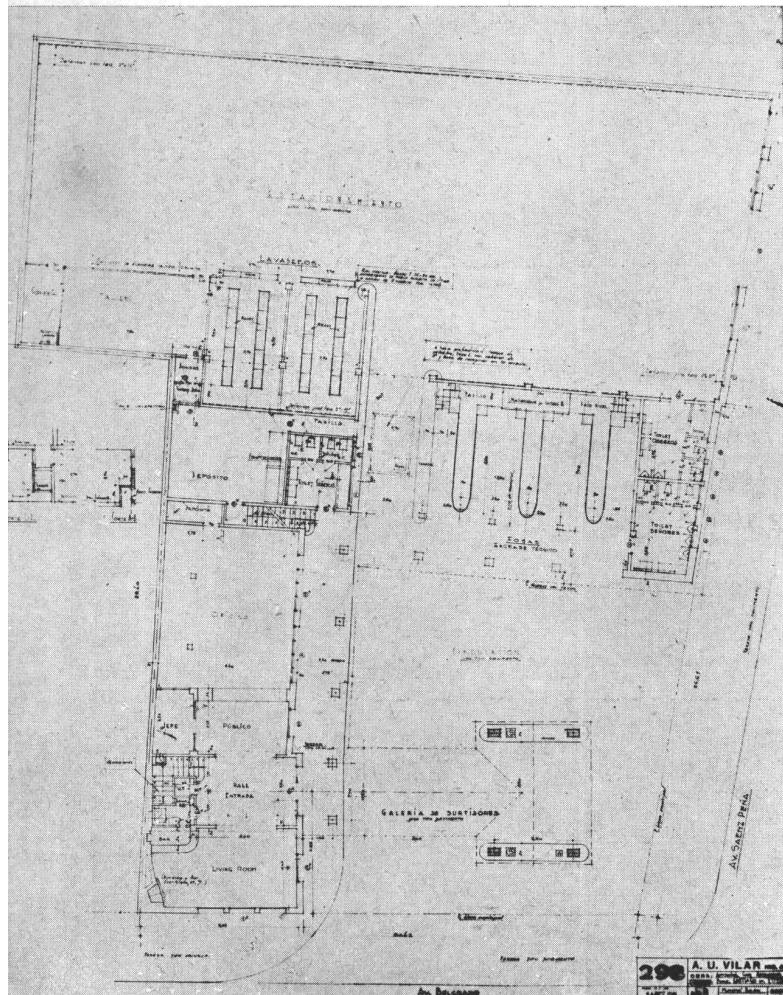
Edificio en construcción similar al de Salta.



Vista desde la esquina. El buen santiagueñito dice: "Pa que v'ia entrar, si io no pressiso nafta ni gomasss"

26 - (57) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL SGO. DEL ESTERO

CALLES BELGRANO Y SAENZ PEÑA



Edificio semejante, en sus líneas generales, a los Salta y Jujuy, presentándose la misma dificultad esta última estación, aunque el ángulo de la esquina obtuso en vez de agudo. La forma del terreno permitido aprovechar el martillo para el garage y tener el mejor rendimiento con la ubicación adoptada para los lavaderos. Las dimensiones que resultan tra los anchos de los garajes, provienen de las medidas de standard mínimo, 11, 16, 21, 26 metros, sea se trate de 1 hilera de coches, 2, 3 ó 4 hileras, teniendo siempre una sola calle de 6 metros.

El living room mostrando la escalera al 1er. piso y el gabinete telefónico. En el rincón donde está la lámpara de pie y los dos sillones, se ha colocado un bar similar a los de Salta y Jujuy hecho por la Nordiska que, en el afán de terminarlo "bien acabado", acabó por no terminarlo para cuando llegó mi amigo el fotógrafo, tan artista como paciente, pues no se quisieron quedar unos días más en Santiago, por temor de que se contagiaran las sssss!!



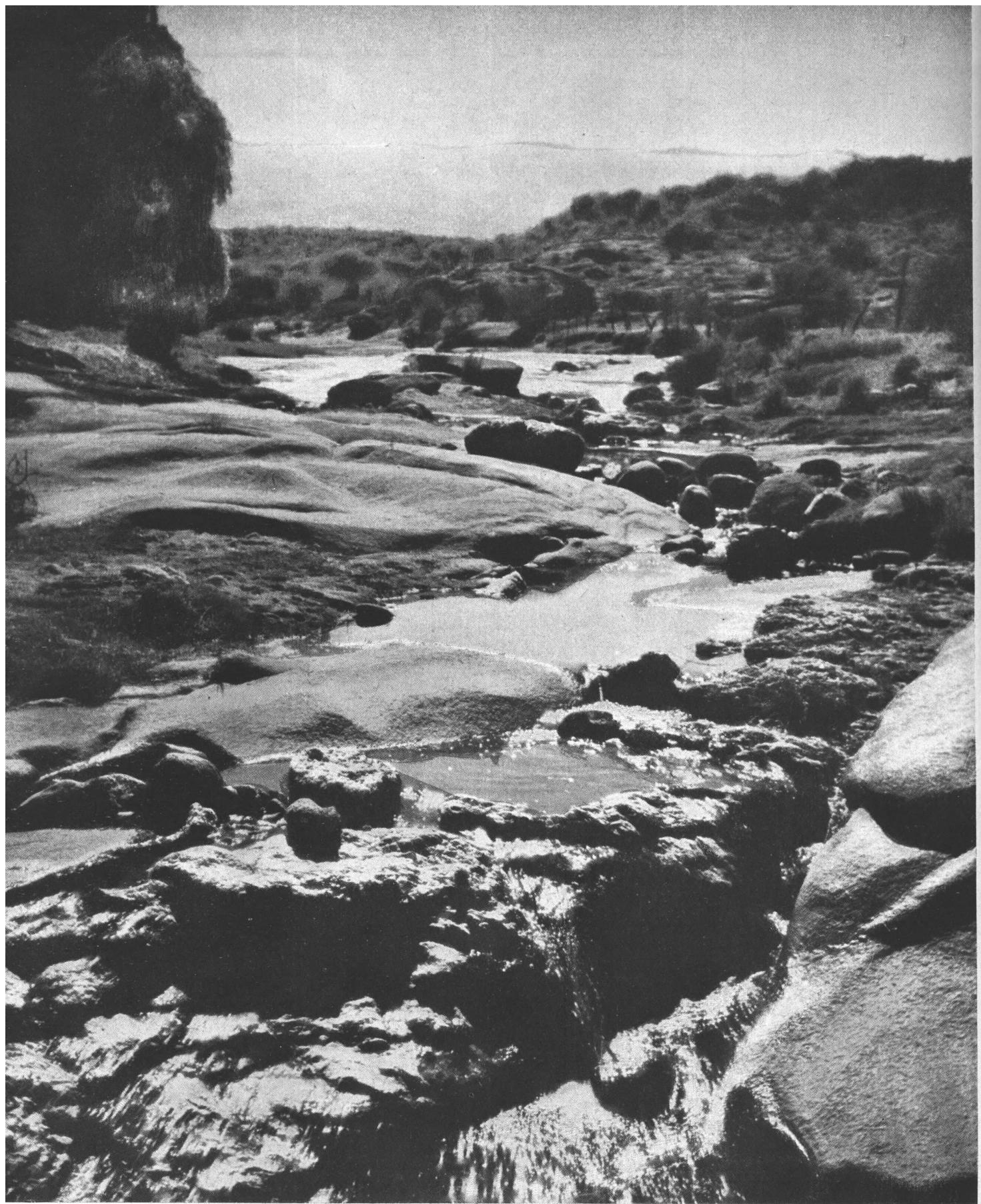


Vista desde el centro de la Avda. Belgrano

de
de
ina
ha
ob
ada
pa
edi
gún
en-

Vista que interesa... por las tortas.





SIERRA CORDOBESA

Foto Rosenthal

17 - ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL SAN JUAN
CALLE 9 DE JULIO ESQUINA GRAL. ACHA

Estación similar a las anteriores y recién terminada.

18 - ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL EN POSADAS
CALLE CORDOBA ESQUINA COLON

Edificio en terminación y similar a los anteriores aunque de menores dimensiones.

19 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL RESISTENCIA
AVENIDA 9 DE JULIO ESQUINA AVDA. ITALIA

Edificio en ejecución.

20 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL EN SANTA ROSA
BOULEVARD ROCA ESQUINA CORONEL GIL

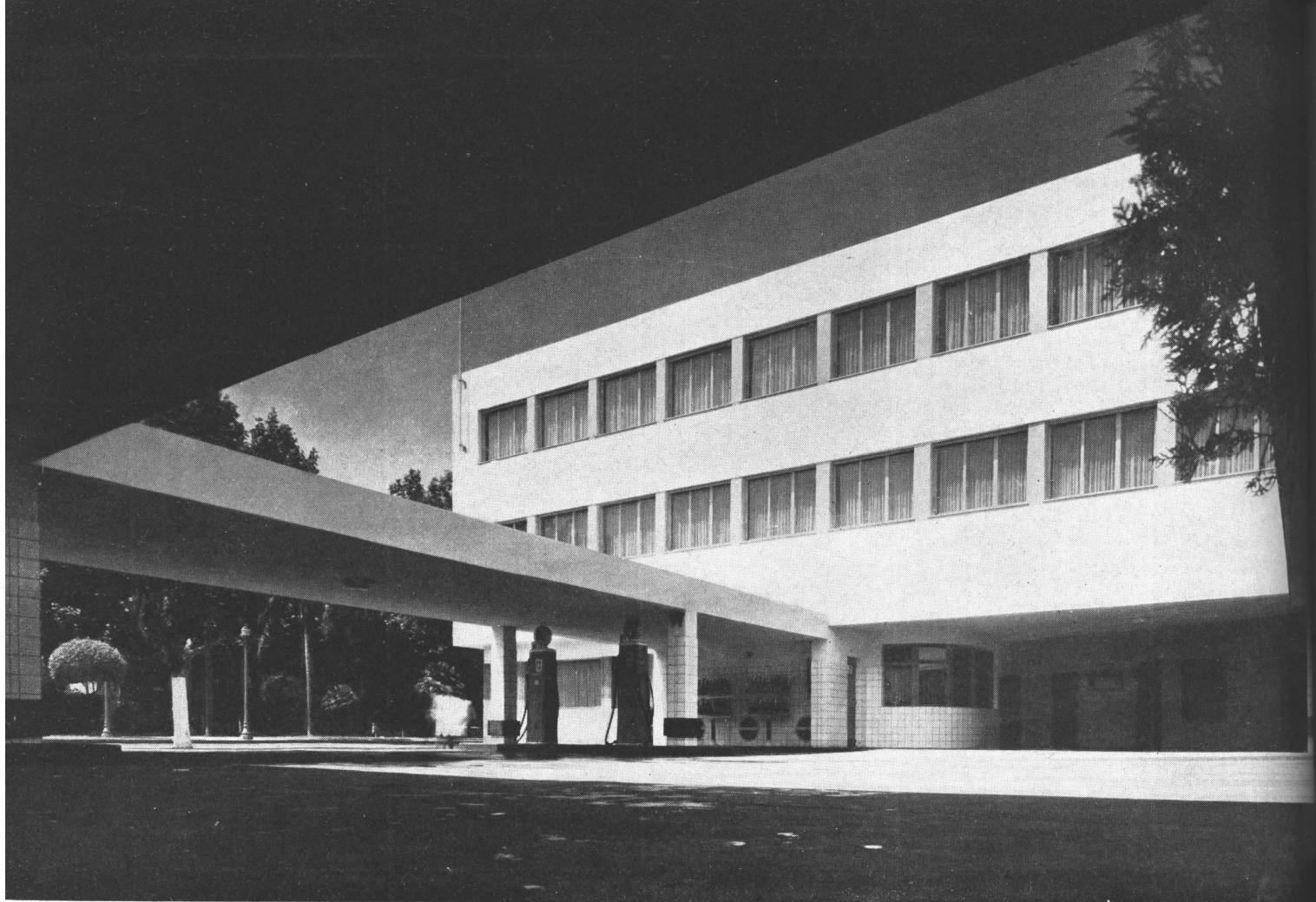
Edificio similar al anterior en terminación.

31 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL EN NEUQUEN
BOULEVARD 25 DE MAYO ESQUINA RIVADAVIA

Edificio recién terminado. Planta especial simplificada con menores dimensiones, en planta baja solamente y sin garage, similar a los de Reconquista, Oberá, El Dorado, y localidades importantes de la Provincia de Buenos Aires.

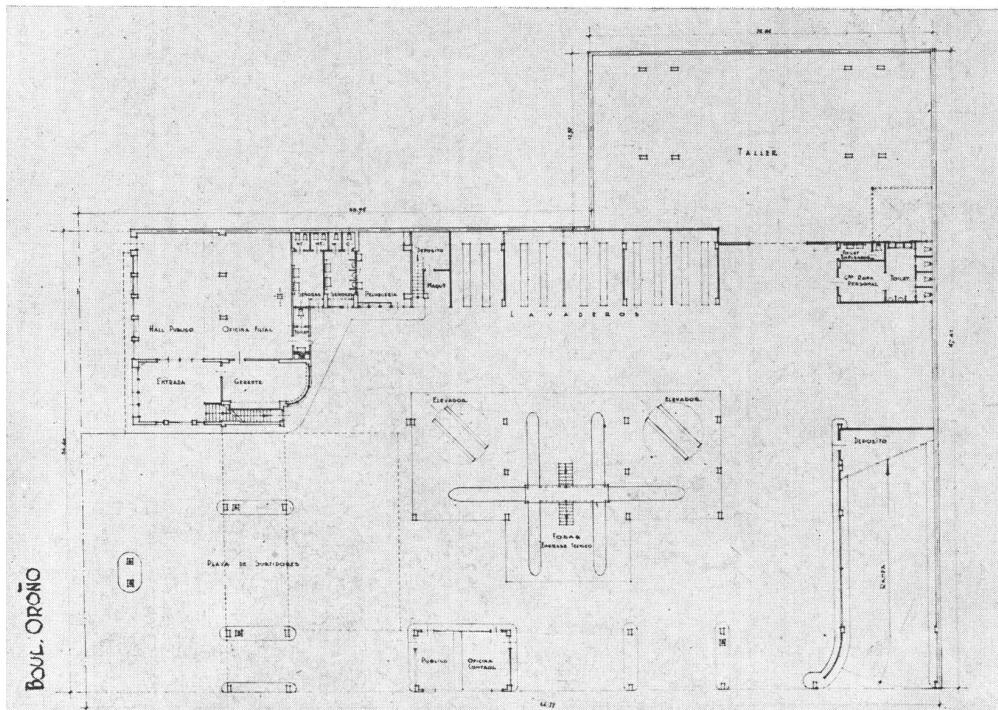
32 - (15) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL ROSARIO
BOULEVARD OROÑO Y 3 DE FEBRERO





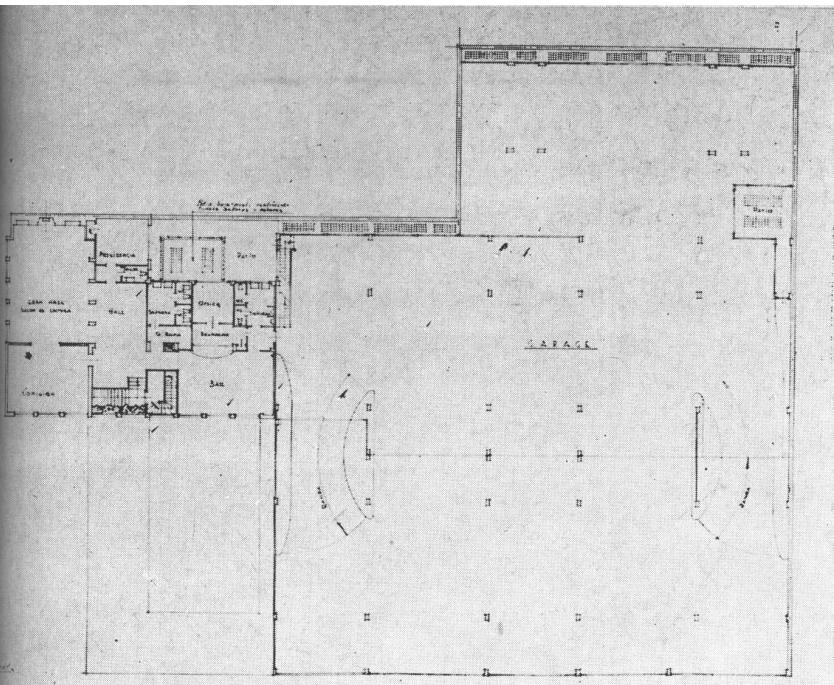
Galería de surtidores.

ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL ROSARIO



3 DE FEBRERO

239 A. U. VILAR ING. ARQ.
OBRA AUTOMOTRIZ LINDA ARGENTINA
CALLE: FILIA - BARRANQUILLA



239

A. U. VILAR INC. ARG
Calle 100 - 1000 - La Plata
Calle 100 - 1000 - La Plata
Nº 1000 - 1000 - La Plata



Detalle de la fachada mostrando el mapa de vitrolite con las rutas principales en metal.

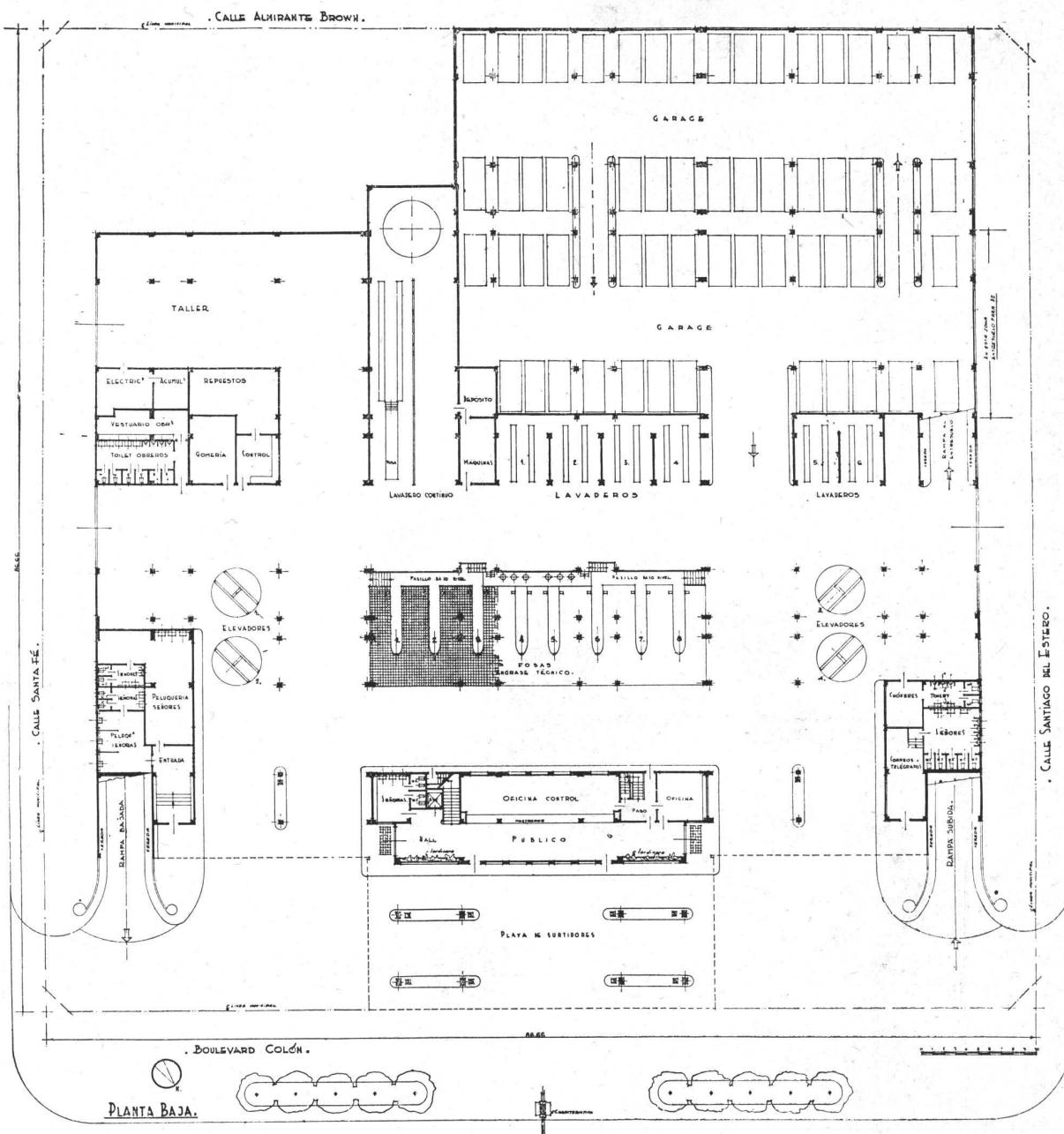
Salón de lectura en ler. piso.



33 - (8) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL MAR DEL PLATA

BOULEVARD COLON ENTRE SANTA FE, ALMIRANTE BROWN Y SANTIAGO DEL ESTERO

Tiene además a su cargo el A. C. A. las playas de estacionamiento de Playa Bristol y subterránea de Playa Grande.



Ocupa una manzana estratégicamente ubicada, y es el más grande de todos los edificios de esta índole construidos en el país, con excepción de la reciente obra para la sede central del A.C.A. en la Capital Federal. Ha tenido los elogiables "inconvenientes" de haberse realizado con un record de economía (suprimiendo cielo rasos, pisos y revoques en la estación de servicio y garage) y que a pesar de su amplitud y de haberse previsto una actividad extraordinaria en esa estación, haya resultado chica desde un principio. Sin embargo, el balance de

este resultado sería un acierto tratándose de Mar del Plata, adonde concurre probablemente una mayoría de los 50.000 socios del A.C.A. aunque sólo durante 3 meses en el año, lo que habría transformado en desastre económico la realización de una obra de lujo, con capacidad para los autos de todos los socios que van a Mar del Plata.

Así como está, la estación ha prestado enormes servicios, los que aumentan en eficiencia a medida que el personal y el público se habitúan al uso de la estación.

Dentro de una máxima simplicidad, se ha buscado una planta clara y un block de edificios de líneas correctas que, dentro del asunto, permita una impresión de monumentalidad sin pesadez.

La playa de surtidores, en el eje de la fachada sobre Boulevard Colón, queda también bajo el edificio de la sede social y las 8 columnas que lo sostienen con vigas en cantilever y a distancias standard para circulación, permiten la carga de 16 coches con 8 surtidores y 2 circulaciones que se cruzan detrás de la característica.

A continuación de esta playa y en forma centralizada, queda la gran oficina de informes y control con instalaciones sanitarias para señoras, escalera para los pisos superiores y ascensor, escalera privada y oficina del jefe. En el contrafuerte de la oficina (patio de trabajo), un gran ventanal desde donde se ve todo el movimiento de la planta baja. Detrás de la oficina y calle por medio, la gran batería de 8 fosas que se ilumina y ventila por una claraboya central en todo el largo y en la cual queda una de las juntas de dilatación del edificio.

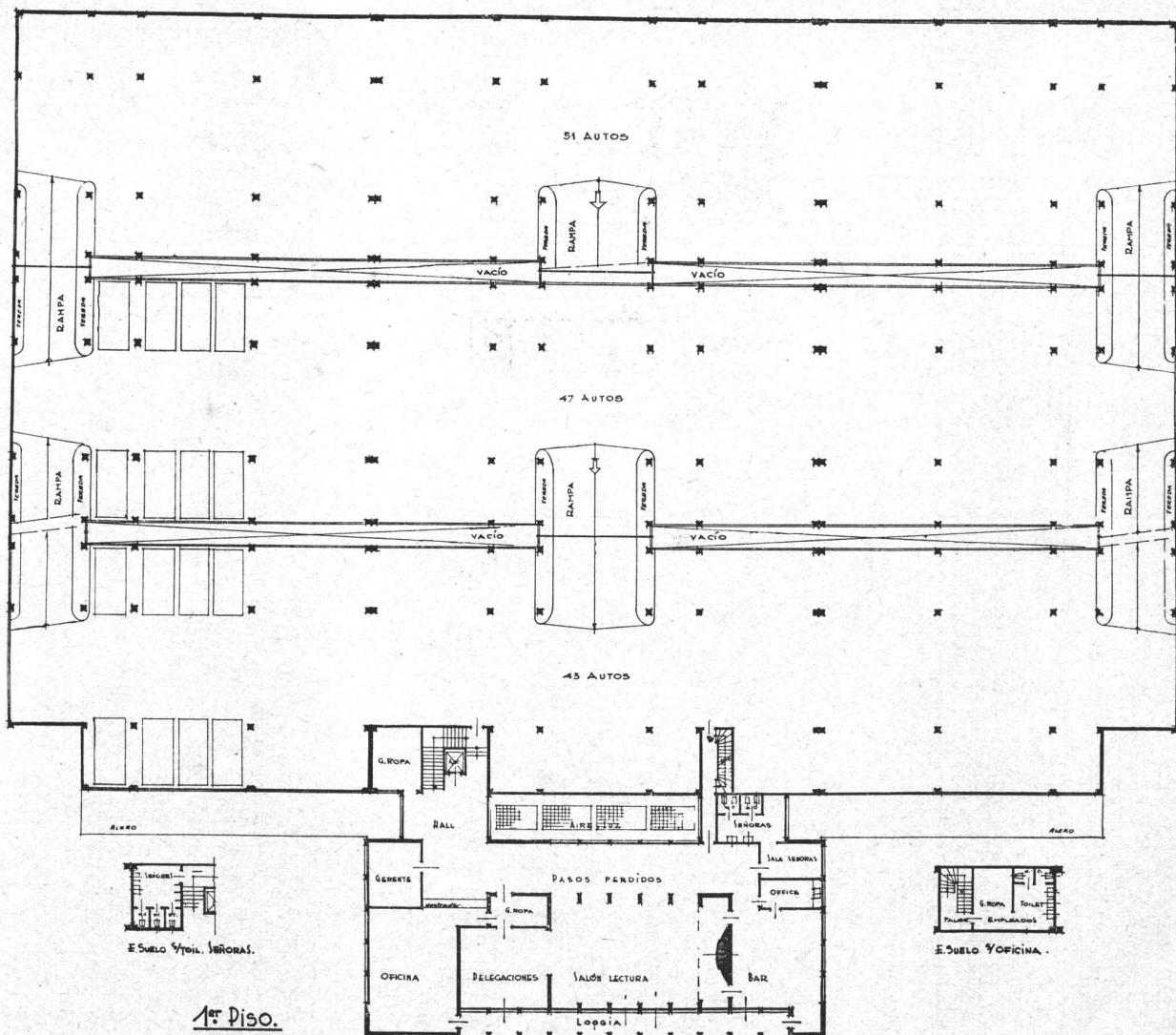
Detrás de las fosas, una calle central que atraviesa toda la planta y que comunica con las calles laterales del edificio. Luego los lavaderos, garage de invierno y de coches en servicio, taller, gomería e instalaciones varias. Las plantas altas del cuerpo de la sede social se destinan

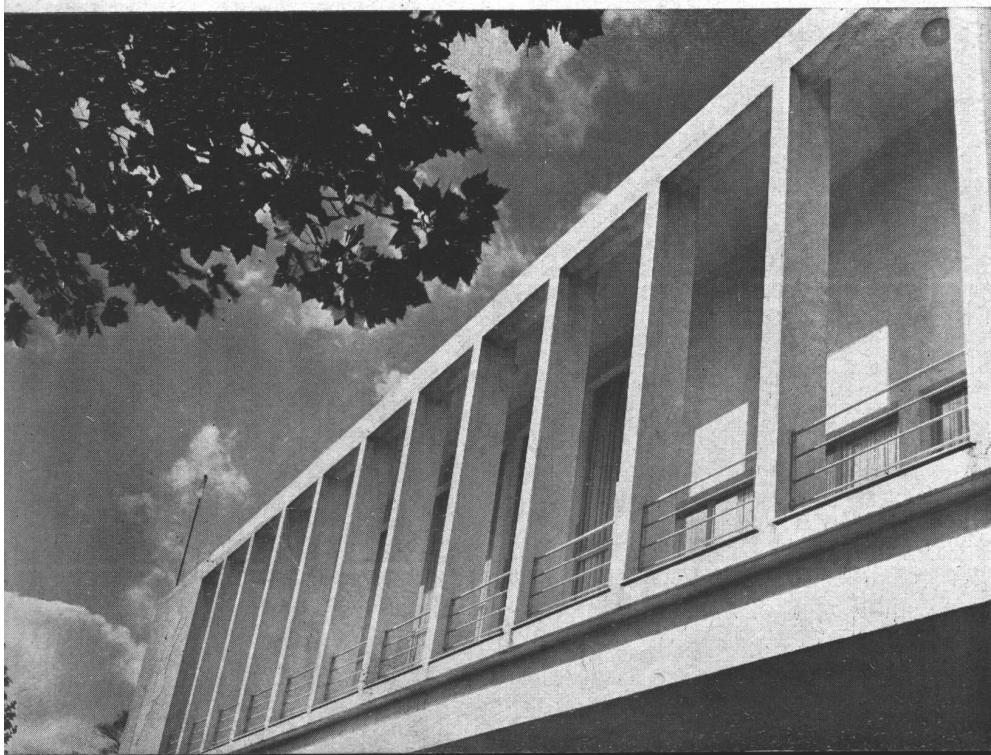
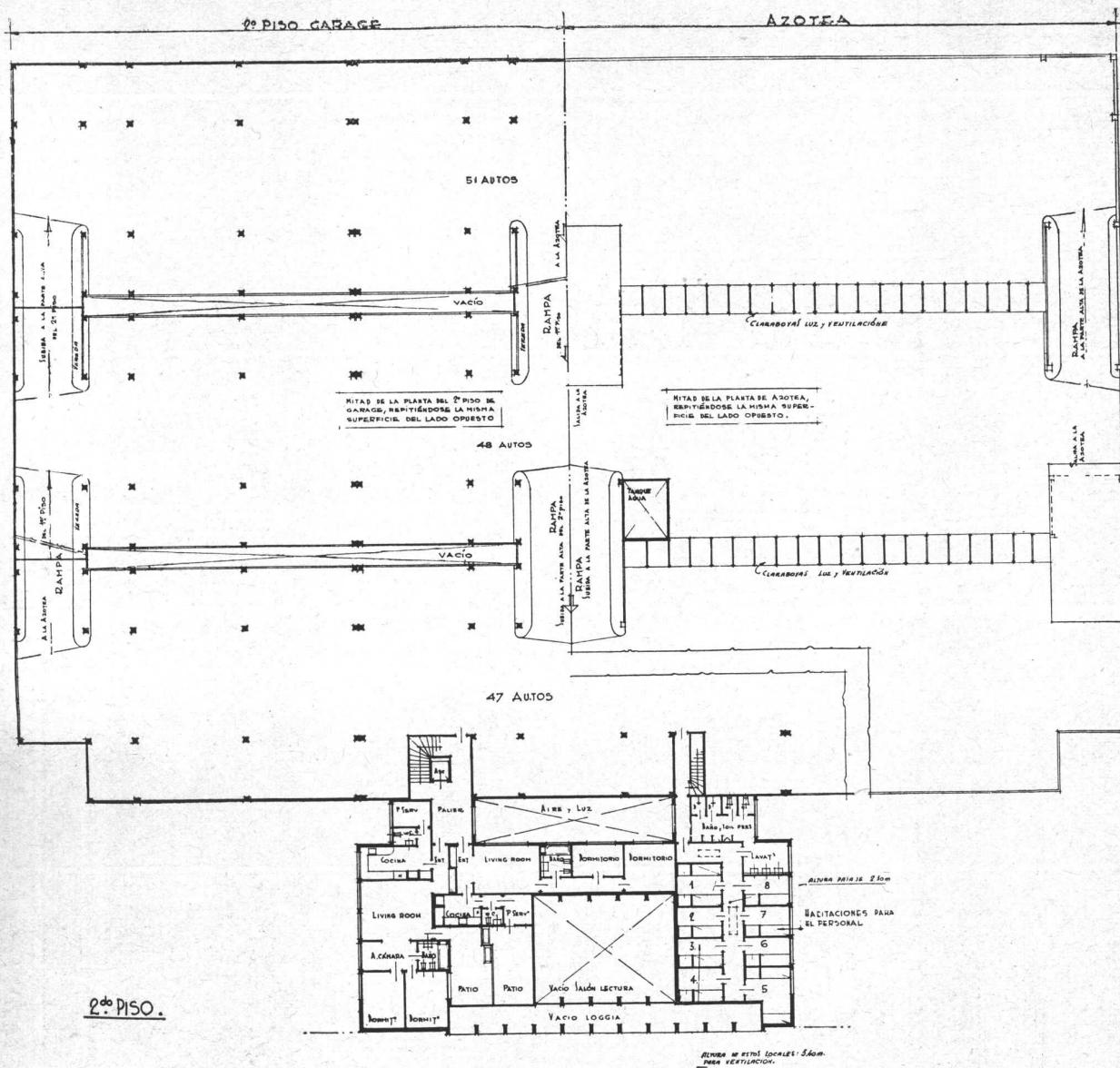
al gran salón de lectura, oficina de turismo, oficina de comisión e instalaciones sanitarias y dependencias anexas en 1er. piso y a 2 departamentos para jefes y habitaciones para personal en 2º piso.

El resto del edificio está ocupado en las plantas altas por el garage construido a medias alturas, con una circulación muy cómoda y ampliamente iluminado y ventilado por todo el exterior y por 2 patios longitudinales donde se produce el escalonamiento y las juntas de dilatación y que llevan también la luz y la ventilación a la planta baja. La comunicación de la planta baja con los pisos altos del garage, se efectúa por 2 rampas extremas, sirviendo la de la derecha para el acceso y la de la izquierda para el descenso; solución aparentemente contradictoria, pero que prevé que el socio pueda abastecerse de nafta antes de subir o después de bajar, sin recorridos innecesarios.

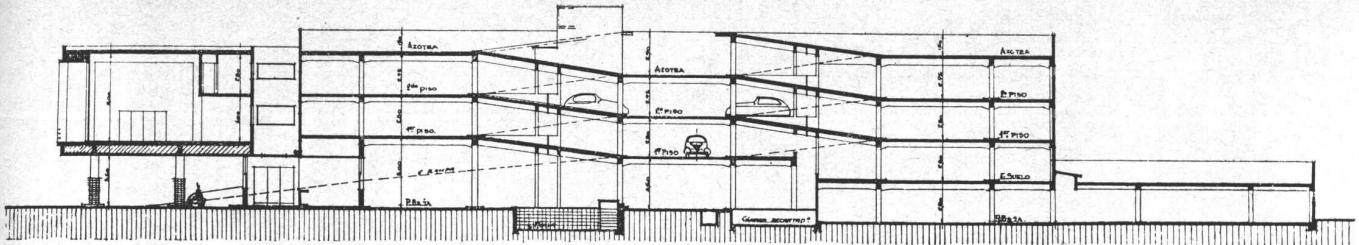
La circulación interna en los pisos del garage, se efectúa por estas rampas laterales que continúan en forma escalonada y por otra de doble mano ubicada en el eje del edificio, de modo que tal circulación viene a consistir en 4 espirales independientes, con lo que se evitan conflictos y recorridos innecesarios.

La planta del garage está calculada con tramos standard de 16 metros, y la separación de columnas con tramos de 3 coches, 4 de 1 coche y 2 de 2 coches.





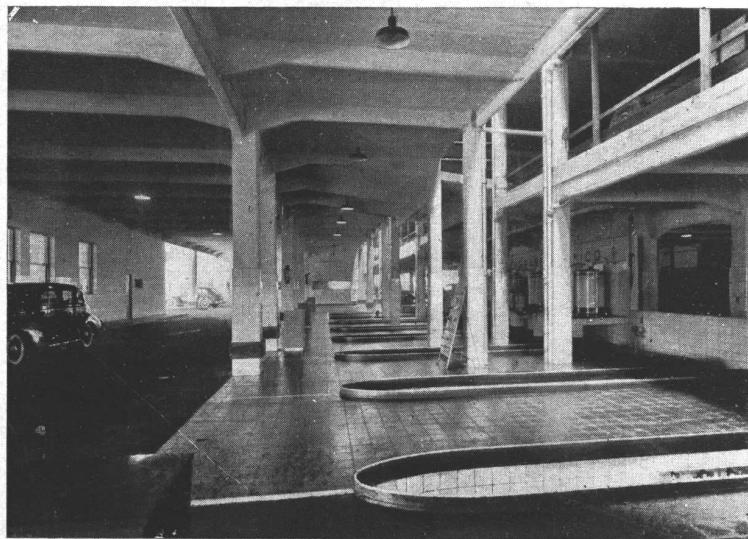
Gran pórtico de la sede social con el mapa en una cabecera y proporciones que, con elementos de lo más simples, procuran un aspecto monumental y sanas proporciones constructivas.



Corte sobre el eje donde se ve claramente la solución de los pisos a medias alturas.



Vista del costado de la sede social desde la entrada a la estación de servicio, con un gran pino protegido por un banco de piedra y que queda en el centro del acceso a la estación.



Las fosas.

La fachada principal con el mapa y la característica. Abajo, la playa de surtidores.





ARRIBA. El salón de lectura que exhibe las vigas y columnas de construcción, mirando hacia la sala de reuniones desde la chimenea.



El salón de lectura mirando hacia la chimenea construida en piedra de Mar del Plata y las 2 puertas que comunican con el bar.



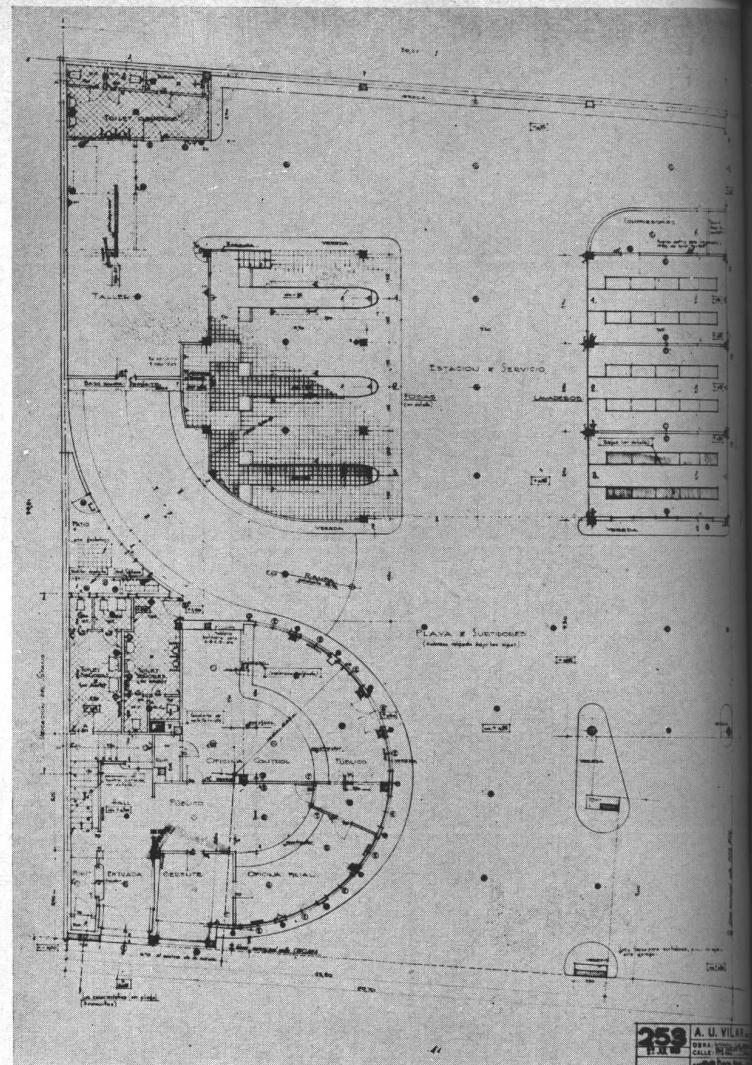
MAR DEL PLATA DESDE EL AIRE

Foto Thorlichen

34 - (24) ESTACION DE SERVICIO,
GARAGE Y SEDE SOCIAL BAHIA BLANCA

CALLE CHICLANA ESQUINA FITZ ROY

Dentro de las características generales de los otros edificios similares, esta estación tiene un arreglo bastante distinto en el arranque de la rampa curva, que se combina con la curva contraria dada al block de las oficinas, solución provocada por las dimensiones del terreno y a fin de no perder acceso a la playa desde la calle; pues deseando ubicar los lavaderos en planta baja y frente a un estudio racional de las columnas, no se halló mejor solución que enfrentarlo con las fosas aprovechando la misma calle de movimiento, poniendo a éstas en el lugar más visible y ocultando en cierto modo los lavaderos. La falsa escuadra de la esquina exigió la articulación que se produce en la columna redonda interior de la playa de surtidores, la que al quedar próxima de las que sostienen el prisma del edificio social, indujo a proyectar estas dos columnas como "fuer-



Planta baja mostrando el arranque de la rampa empalmando con el hemiciclo de la oficina.



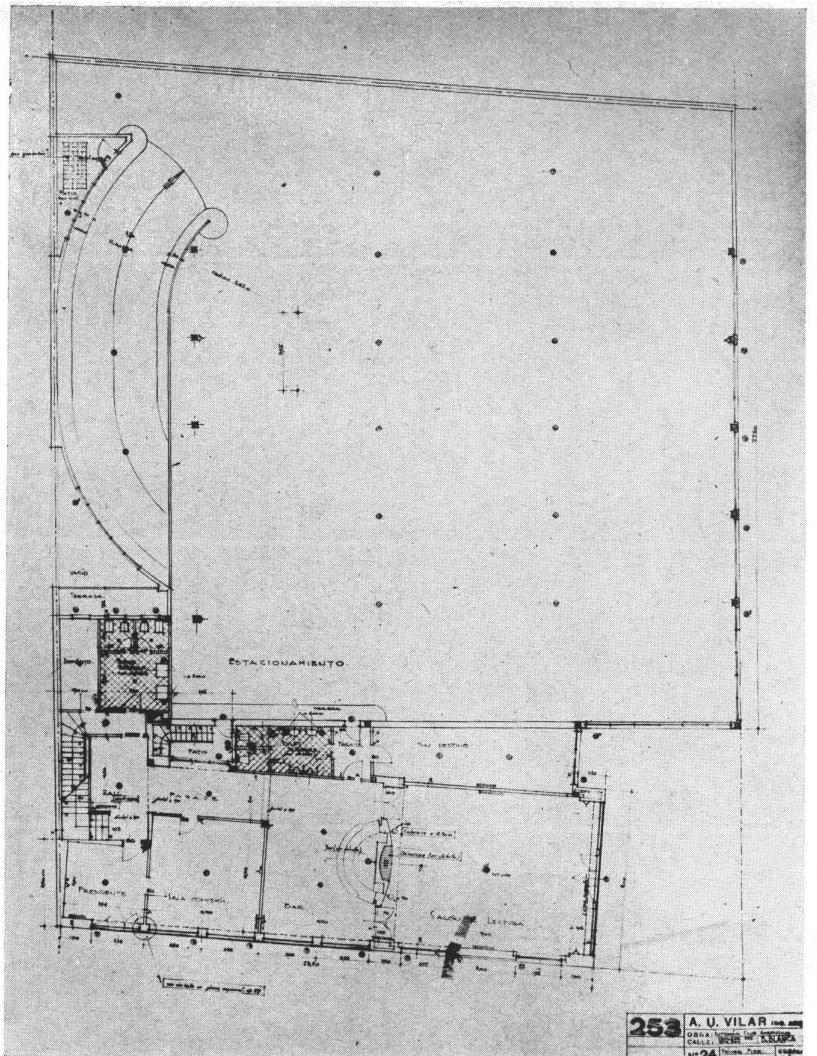
Fachada sobre la calle Chiclana donde se ve el arreglo en la ubicación del mapa, formando un tema con los 2 ventanales verticales.

"es" pilares rectangulares, aprovechándolos para la ubicación de cañerías.

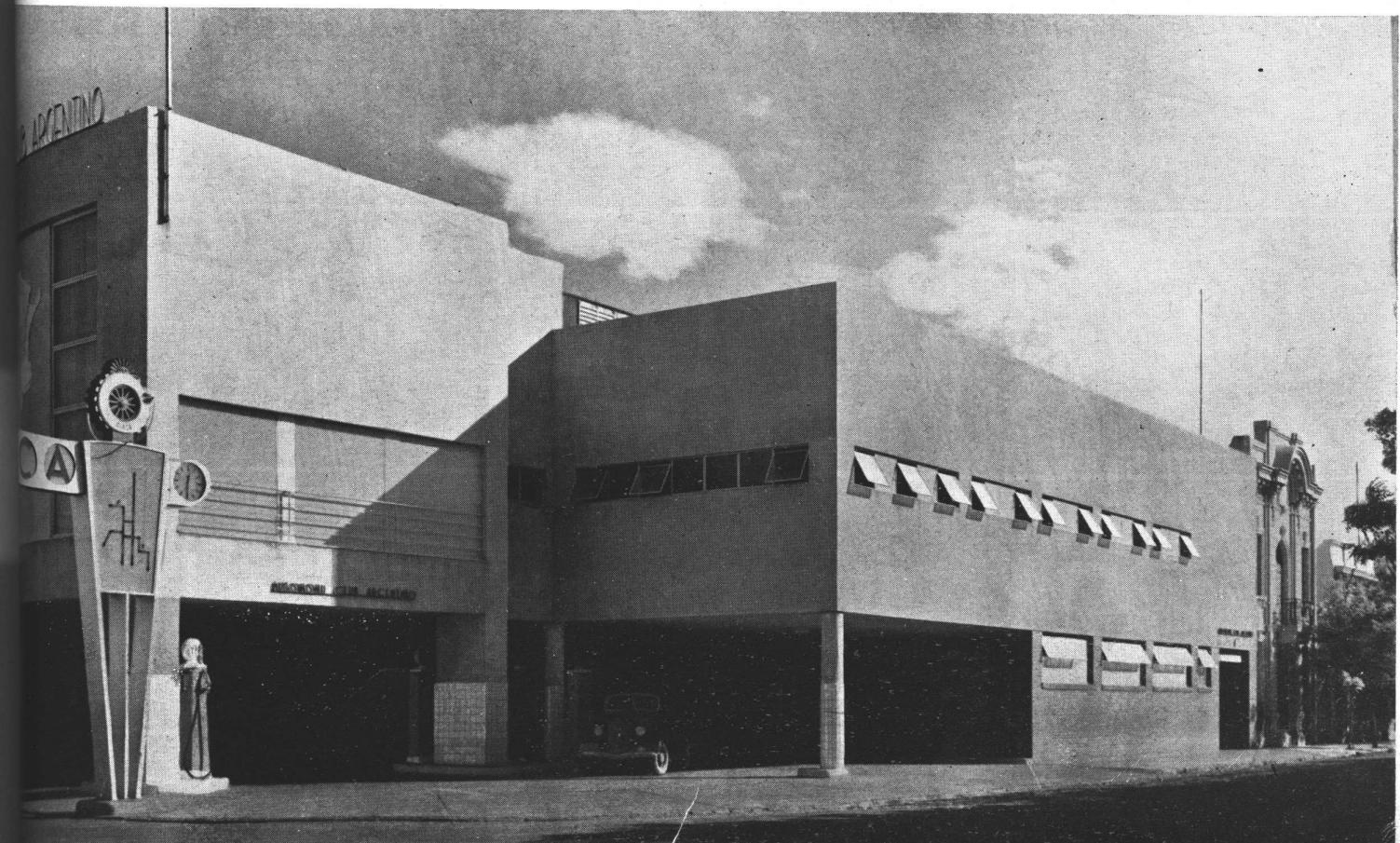
Se ha obtenido un arreglo sencillo y "limpio" para la entrada a la filial y la unión de las 2 oficinas, teniendo para la primera el público en el interior y para la segunda en el exterior, lo que facilita la visibilidad de la estación desde el lugar de los empleados.

En el 1er. piso están el salón de lectura y dependencias de la filial, en forma parecida a la de los demás edificios, aunque con las diferencias inherentes a la disposición de la planta y al distinto tratamiento buscado en los interiores (chimenea, ventanamiento, etc.). En el local alargado que queda entre el garage y el salón de lectura, se ha proyectado un bar no instalado todavía. En ese ambiente es donde se resuelve el problema de la falsa escuadra sin que se note desde el interior. El garage está cubierto con fibrocemento y armazón metálica y los ventanales y pasos de la rampa iluminan las fosas de planta baja. Sobre el block de la filial, excepto el salón de lectura, existen los 2 confortables departamentos para oficinas, de que disponen todos estos edificios.

1er. piso mostrando la solución de la falsa escuadra salvada con el Bar y patio que separan la parte social del garage.



253 A. U. VILAR
GRANADA, 10
CALLE SANTA MARÍA
Nº 24

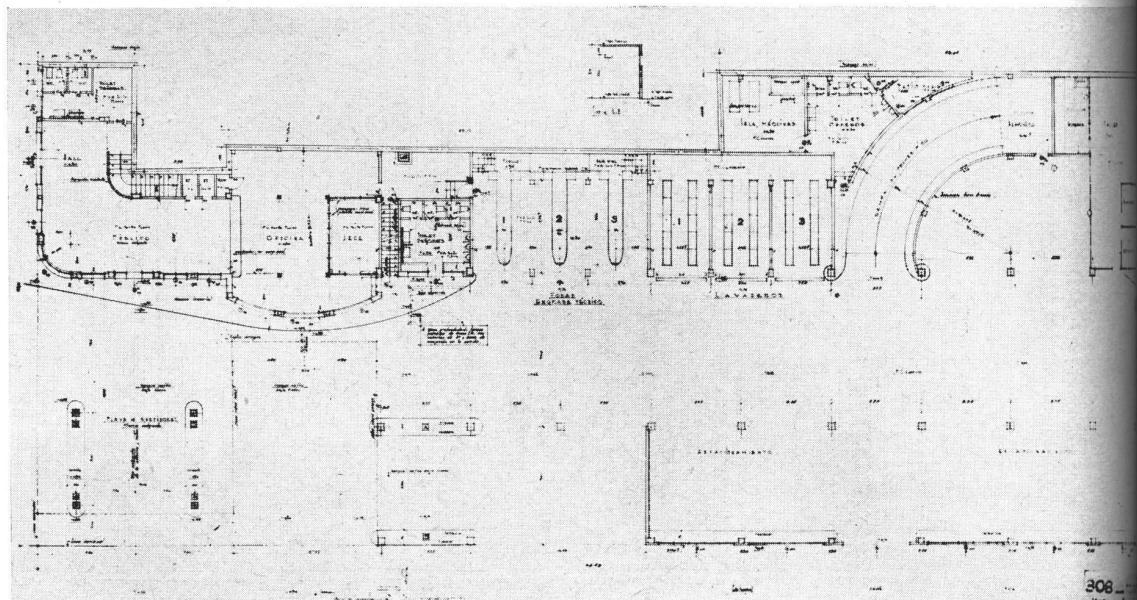


35 - (50) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL TANDIL

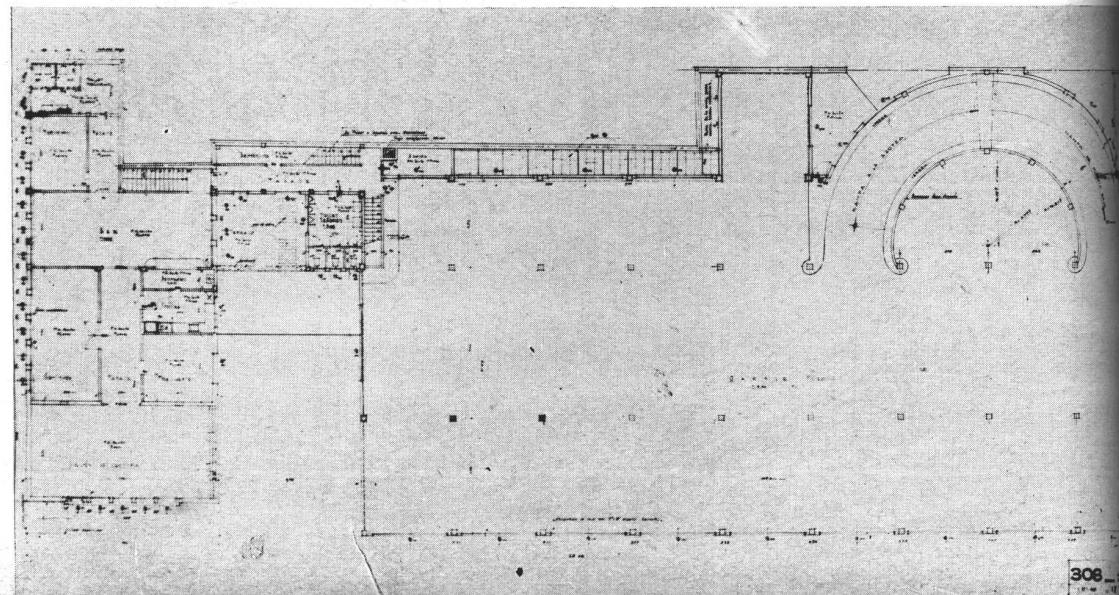
CALLE BELGRANO ESQUINA GENERAL RODRIGUEZ (FRENTE A LA PLAZA PRINCIPAL)



Las dimensiones y forma del terreno, a pesar de los recovecos que tiene en la pared medianera principal, han permitido una solución muy ordenada y simple, con una gran calle central en toda la longitud de la planta. Como en el caso de Bahía Blanca, la solución es muy distinta a las anteriores. La parte visible de la estación termina en las fosas y los lavaderos quedan dentro del garaje de planta baja con rampa circular interna y acceso directo desde la calle. El ventanal bombéee de la oficina permite controlar todo el movimiento de la estación. Los demás detalles se aprecian fácilmente, aunque es de notar el partido que ha podido sacarse de los martillos o quebraduras de la medianera. La iluminación de los lavaderos y fosas es por patio corrido sobre la medianera, similar al de las otras estaciones. La planta de la sede social es similar a la de las anteriores con las diferencias del caso, y tiene una terraza-jardín. La rampa se ilumina ampliamente con los paños rinconeros y en el garaje se ha previsto la posible ampliación de 2 pisos más. Sobre las dependencias de la filial y formando un 2º piso, exceptuando el salón de lectura, están los 2 departamentos para jefes de la estación.



Planta baja. Se aprovechan los martillados del terreno y se obtiene una ordenación interesante de los servicios de engrase y lavado.



2º piso, destinado al edificio social y garage con iluminación de este último, exterior y por patio longitudinal sobre la medianera, el que ilumina y ventila también las fosas y lavaderos.

L 36 - (48) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL NECOCHEA

AVDA. PELLEGRINI ESQUINA PUEYRREDON

vecos
nitido
calle
caso
ante-
fosas
baja,
calle.
do el
ecian
odido
a. La
sobre

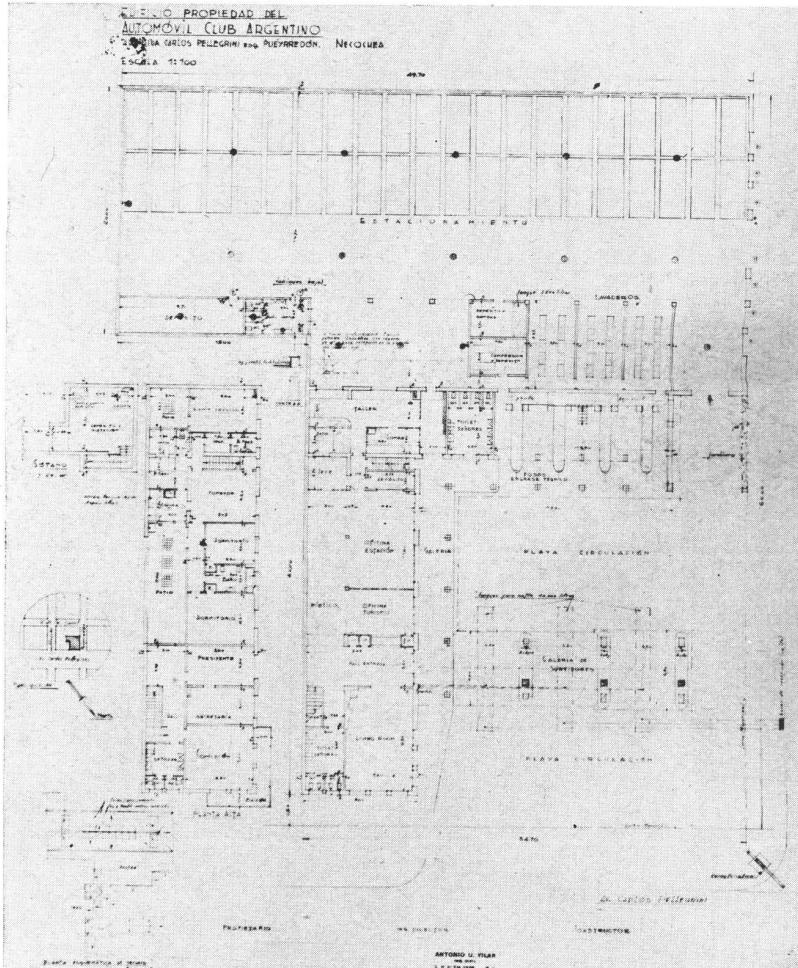
tores,
. La
os y
pisos
n 2º
arta-



La oficina con amplitud prevista para funciones de turismo.

De tipo semejante a las de Salta y Jujuy, aunque con las variantes inherentes al terreno y haber sido hecha con anterioridad a las mencionadas. En este plano figura la planta alta con las dependencias de la filial, el departamento de jefes y habitación del personal y una planta de techos con parte de azotea sobre las fosas y cubierta de fibrocemento sobre el garage.

Vista desde la Avenida.

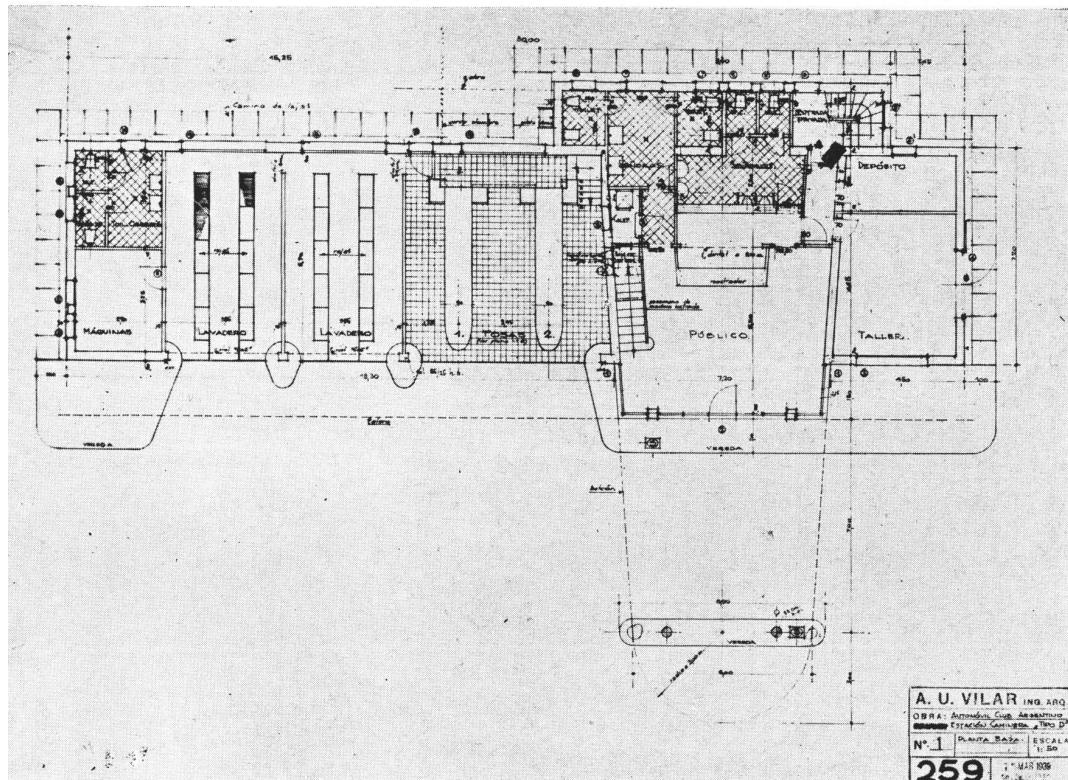


Planta baja.

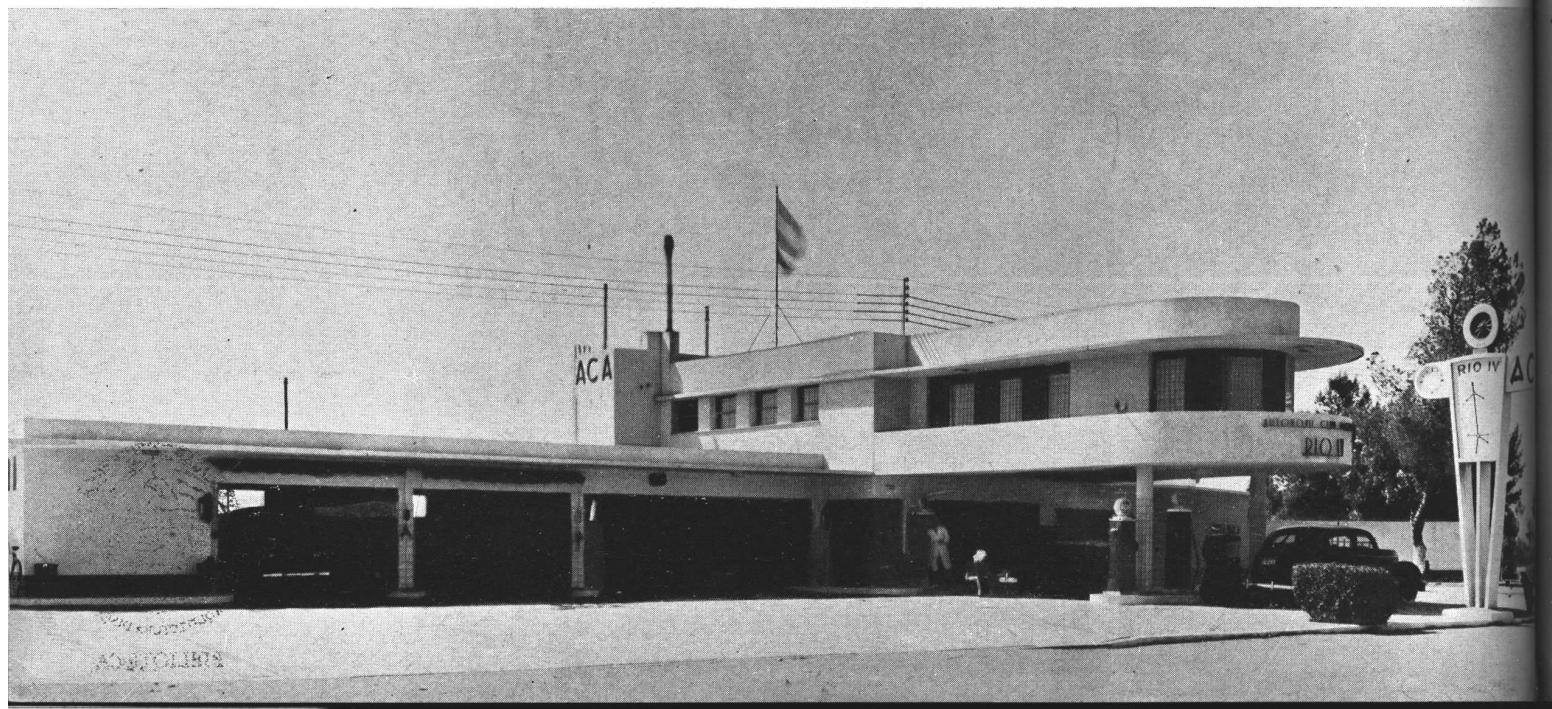


37 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE DE DELEGACION EN VILLA MERCEDES, S. LUIS

38 - (27) ESTACION DE SERVICIO Y SEDE DE DELEGACION EN RIO IV



Vista del frente.



Similar a las de San Luis y Villa Mercedes, es una estación con 2 fosas y 2 lavaderos y las dependencias inherentes. Fundamentalmente, es una estación de aprovisionamiento, aunque tiene en planta alta un salón de lectura y sala para la delegación. Sobre la parte de la oficina está la vivienda para el jefe de la estación.



Sala de lectura y comisión en 1er. piso, mirando hacia la sala de la delegación.



Sala de espera que da a la oficina.

ESTACION DE SERVICIO Y SEDE DE DELEGACION EN RIO IV

39 - ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL CONCORDIA

CALLE CORRIENTES ESQUINA PELLEGRINI

Estación de servicio similar a Jujuy, aunque de menores dimensiones. En construcción.

40 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL GUALEGUAYCHU

CALLE URQUIZA ESQUINA CHACABUCO

Dentro de características similares a Resistencia, aunque de menores dimensiones.

41 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL LA PAZ (Entre Ríos)

CALLES PELLEGRINI Y ESCALADA

Similar a la anterior aunque adaptada a un terreno más alargado.

42 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL RECONQUISTA

BOULEVARD GALVEZ Y PATRICIO DIEZ

Estación en planta baja, con las dependencias de la estación similares a la anterior y la vivienda adosada detrás del living room.

43 - ESTACION DE SERVICIO RAFAELA

BOULEVARD SANTA FE

Estación similar a la de Olivos, aunque de menores dimensiones, en terreno a mitad de cuadra. En terminación.

44 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL RUFINO

AVDA. COBO Y SAN JUAN (EN CONSTRUCCION)

Similar a la de Reconquista pero con la vivienda ubicada en un extremo de la estación, de acuerdo al terreno disponible.

45 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL LINCOLN

AVDA. MASSEY ESQUINA RAWSON

Semejante a la anterior.

46 - ESTACION DE SERVICIO Y SEDE SOCIAL BOLIVAR

AVDA. GRAL. LAVALLE ESQUINA M. S. PLAZA

Semejante a la anterior.

47 - ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y SEDE SOCIAL CARTHUE

AVDA. LOS LAGOS ESQUINA AVDA. SAN MARTIN

Semejante a la anterior pero con garage.

48 - ESTACION CAMINERA OBERA

RTA NACIONAL N° 14 AL IGUAZU, PROXIMA AL CENTRO DEL PUEBLO

Parecida a las de modelo 40 con vivienda adosada, aunque con mayor living room, fosas y lavaderos.

49 - ESTACION CAMINERA ELDORADO

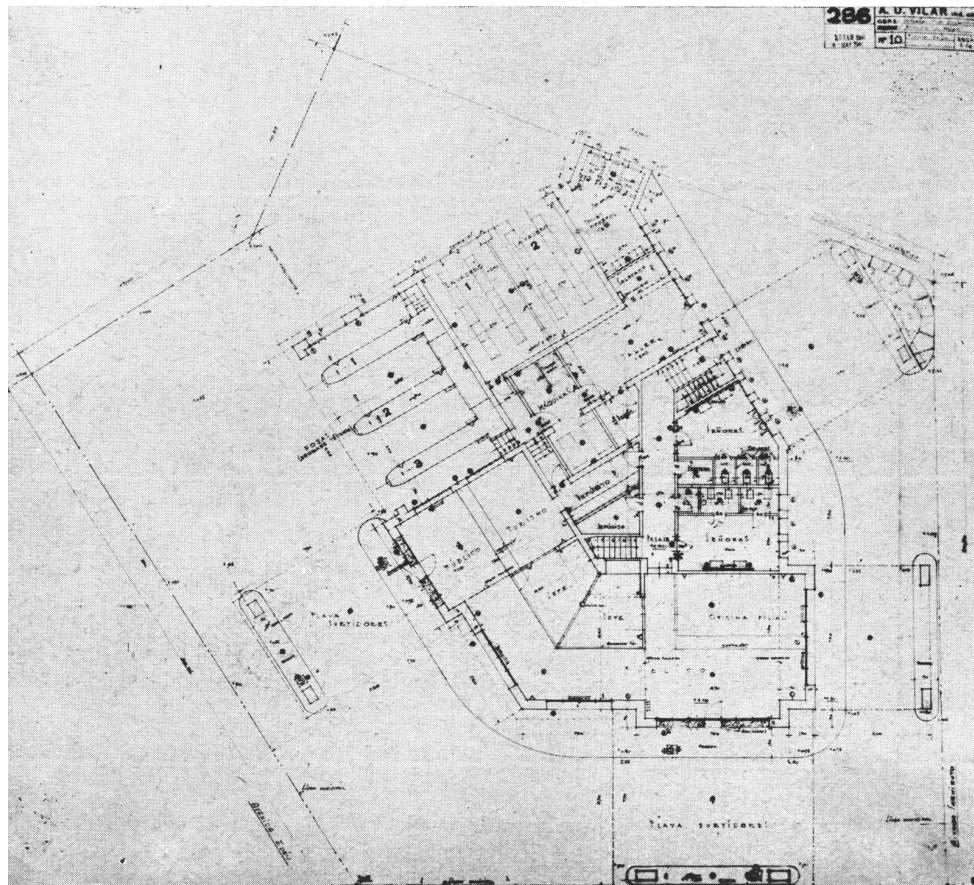
Algo mayor que la anterior, con un espacio para estacionamiento. Está ubicada sobre la Ficada Maestra, frente al Banco de la Nación.



Fachada principal con 2 galerías de surtidores y acceso a la oficina de la estación y la de turismo. A la izquierda, la batería de fosas.

50 - (42) ESTACION DE SERVICIO Y CENTRAL DE TURISMO LA FALDA

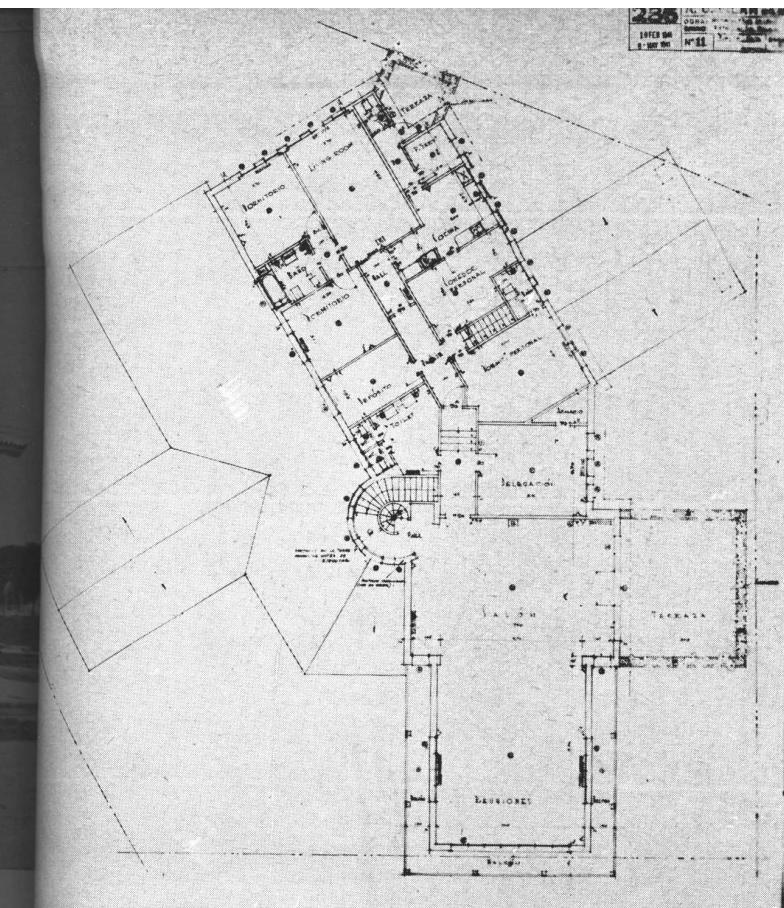
FRENTE A LA ESTACION DE LOS FF. CC. DEL ESTADO



Planta especial debido a la forma irregular del terreno y sus desniveles (más de 2 metros). Tiene gran amplitud en las oficinas previendo espacio para empleados de la Dirección Provincial de Turismo. Este espacio, lo mismo que en otras estaciones, lo cede el Club a la repartición oficial correspondiente, como un servicio a la comunidad facilitando informaciones de toda índole útiles para el viajero.

Desde la oficina de turismo, pasaje de acceso a los locales sanitarios, ganando algo del desnivel, escalera al 1er. piso y escalinata para acceso al contrafrente, salvando 2 metros del mencionado desnivel. Entre las fosas y los lavaderos, se produce una rampa en el espacio de circulación. Desde la oficina de la estación hay un contacto directo con fosas, lavaderos y taller.

En la planta alta se encuentra, a la llegada de la escalera principal, un vestíbulo, continuando dicha escalera en caracol hasta el mirador de la torre (tanque de agua inter-

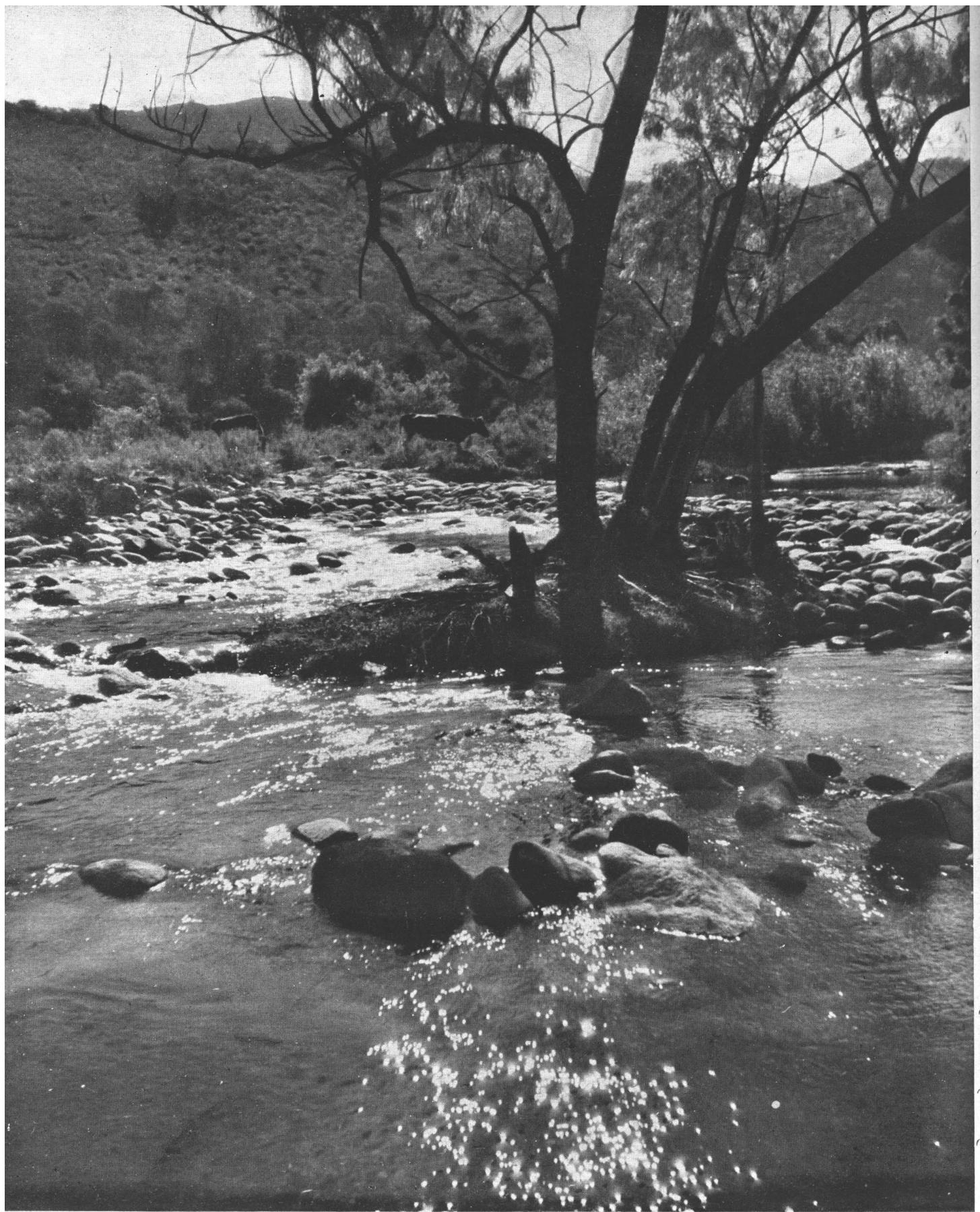


El salón de lectura y conferencias de turismo en el
ller. piso.

medio) y por el vestíbulo, acceso al gran salón de conferencias públicas, local de la delegación y locales sanitarios con escalinata que salva el desnivel. A continuación, el departamento del jefe y habitaciones del personal, a los que se llega por escalera independiente.

Vista del contrafrente mostrando, a la derecha, los lavaderos y a la izquierda, la tercera galería de surtidores, pues esta estación tiene en realidad frente a tres calles.





LA ISLA
Sierra de Córdoba

Foto Rosenthal



Vista de la estación llegando desde Jesús María. En primer plano, un refugio de hormigón armado para surtidores. Al frente, la curva del living room circular con su ventanal panorámico y la terraza. A la derecha, galería de surtidores. Al fondo, el pabellón ocupado por el correo y, en sombra, el pasaje de autos.

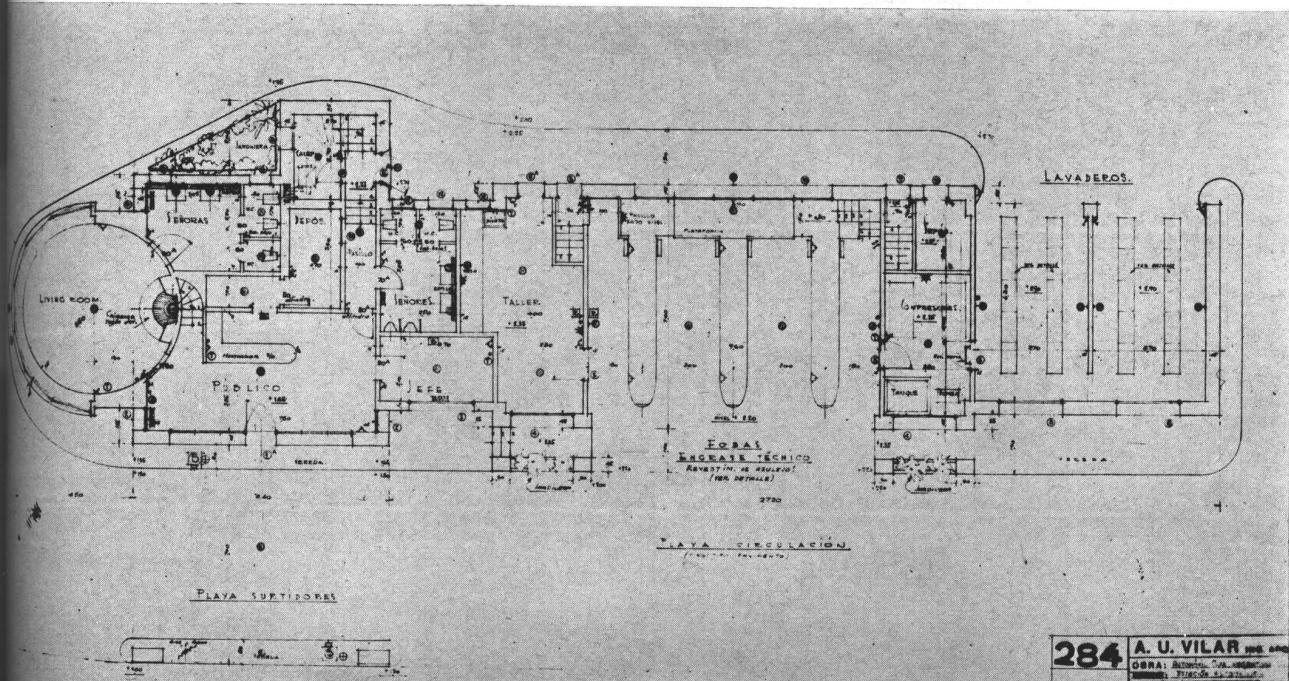
51 - (43) ESTACION DE SERVICIO EN ASCOCHINGA

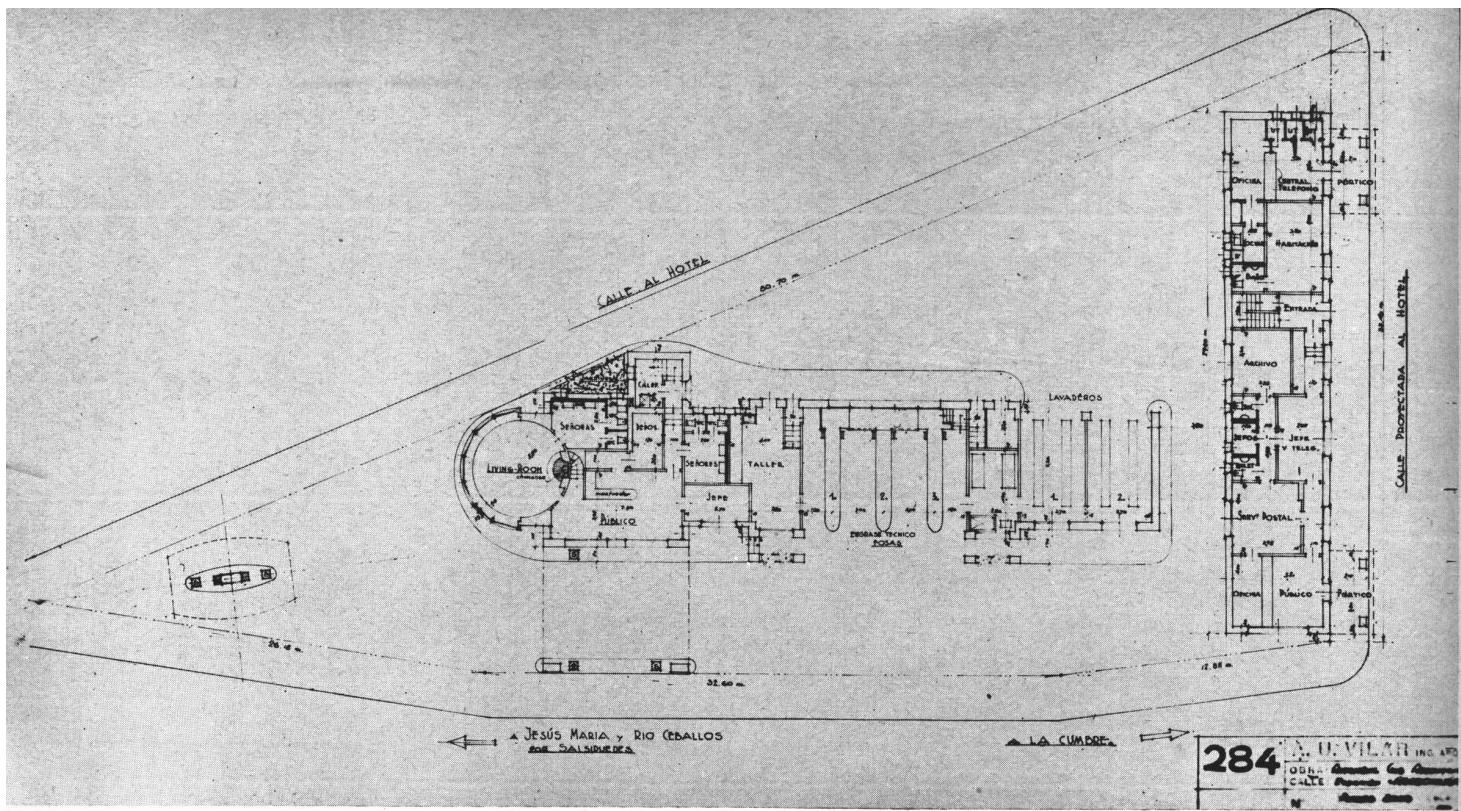
Terreno alargado irregular con fuerte desnivel, próximo al Hotel Ascochinga, en una ubicación excepcional por su emplazamiento y sus vistas panorámicas. Las fosas miran a la calle principal (camino de Jesús María a La Cumbre) y los lavaderos sobre la calle de acceso al Hotel. El plano permite apreciar la distribución y ubicación de la playa de surtidores. Nótese en planta baja el living room circular con ventanal panorámico en hemiciclo formando un asiento corrido, la escalera de caracol con la

chimenea alojada debajo, manteniendo el cilindro como una penetración en el living room y el conducto de humo en el núcleo de la escalera.

En planta alta, sobre las oficinas, el departamento del jefe de la estación y una terraza sobre el living room para ver el panorama. Desde planta baja, por escalera independiente, se puede llegar hasta el mirador de la torre (tanque intermedio) desde donde se goza de una vista extraordinaria.

La planta baja de la estación





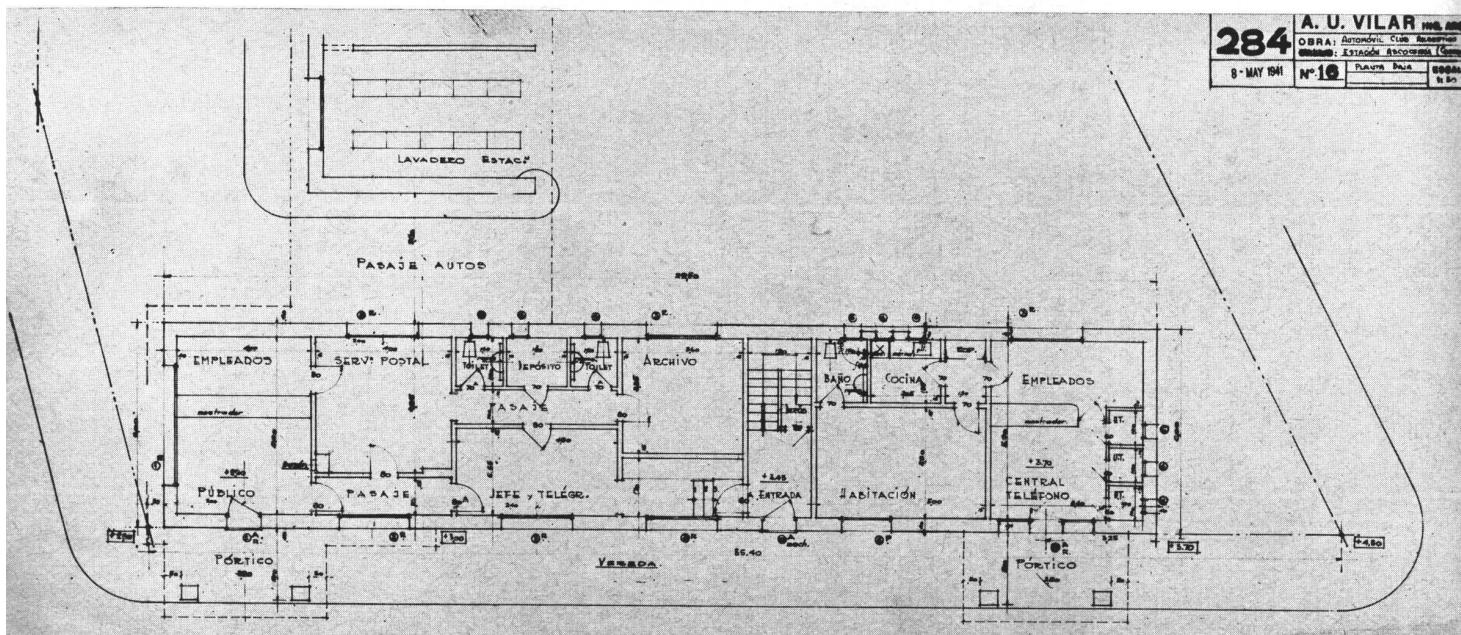
Planta de conjunto de Ascochinga. Croquis del terreno con el perfil de la estación y edificio anexo destinado a oficina de Correos y Telégrafos.

Publicamos también la planta del edificio para Oficina de correos y de la Unión Telefónica, construido sobre la calle cortada que limita el terreno. En más de una ocasión, al construir sus obras, el A. C. A. ha prestado a la comunidad valiosos servicios en asuntos ajenos a su propia misión. Al adquirir el terreno de Ascochingá y notando que la Oficina Pública de Correos y Telégrafos estaba funcionando en un rancho existente en el mismo terreno, se decidió a construir un cuerpo de edificio que permitiera instalaciones dignas de esa gran repartición y también una oficina pública de teléfonos, con vivienda

para el encargado. En la planta adjunta se aprecian los detalles de este cuerpo del edificio que estando adosado a la estación y armonizando con ella arquitectónicamente, tiene una total independencia y es igualmente cómodo para el público en general y para los socios del A. C. A. Las entradas a las oficinas de Correos y Telégrafos quedan en los extremos de la planta sobre la calle cortada y con 2 porches que protegen contra el sol o el mal tiempo.

En planta alta se ha hecho un confortable departamento para el jefe de Correos y Telégrafos y para algún personal.

PLANTA DEL EDIFICIO PARA OFICINA DE CORREOS





La oficina de correos y telefónica sobre la calle cortada.



El contrafrente con los lavaderos y la torre



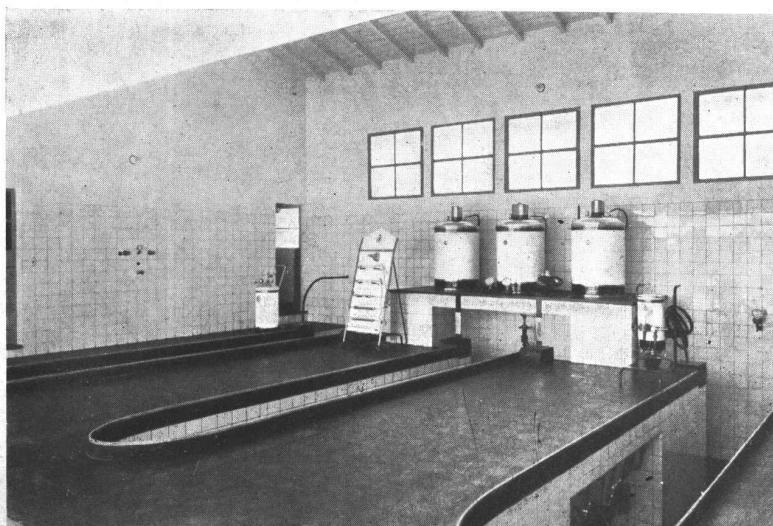
El frente de las fosas.

ESTACION DE SERVICIO EN ASCOCHINGA

El living room con el ventanal curvo.



Las fosas.



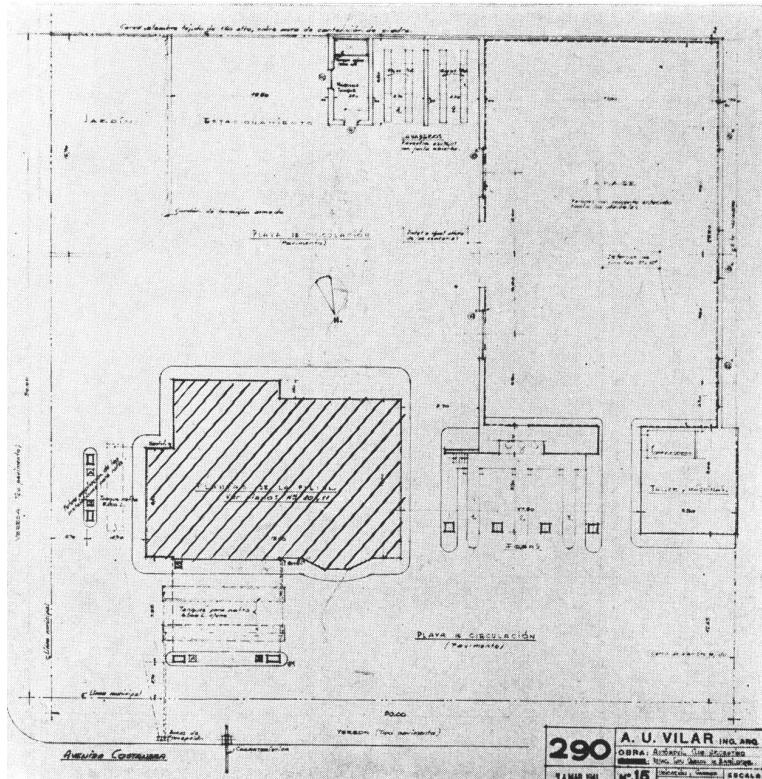


Vista desde la esquina.

52 (47) ESTACION DE SERVICIO, GARAGE Y DELEGACION SAN C. DE BARILOCHE AVDA. COSTANERA y OTTO GOEDEKE

Bariloche es la más importante del grupo de las estaciones de la región lacustre de Neuquén y Río Negro. En la planta de conjunto se indica la ubicación de las distintas

Planta de conjunto



secciones de la estación. El terreno de forma cuadrada está muy bien situado a orillas del lago Nahuel Huapi, sobre la nueva Avenida Costanera y a la entrada del pueblo. La construcción se ha previsto para la nieve con tejas planas, empleando como en las demás obras donde ha sido posible, la piedra, maderas y demás materiales de la región. Creo suficientemente explicativas las plantas de conjunto y de detalle para no extenderme en explicaciones.

En la parte de la planta que corresponde al cuerpo principal (2 pisos), es de notar la ubicación esquinera de la oficina atendiendo las 2 playas de surtidores y, por la

La Avenida costanera llegando a la entrada.

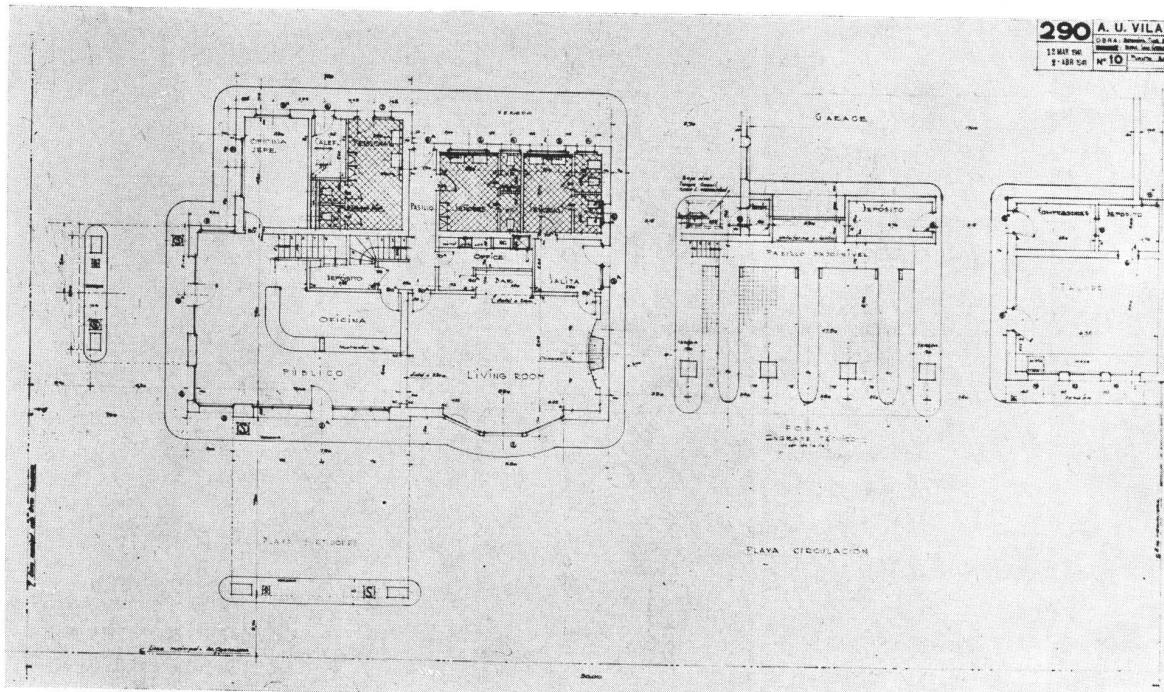




Otra vista desde el lago.

oficina del jefe, el patio de lavaderos y estacionamiento. El bay window del living room, se ha hecho para obtener el máximo arco visual sobre el lago. El living room tiene un bar y acceso directo a la salita de señoritas. En planta

da región de Neuquén y Río Negro, la de San Martín de los Andes (85), Traful (en la confluencia), Villa Angostura (cerca del Correntoso), Mascardi (próximo al Hotel) y Bolson (en el pueblo) ya terminados y los de Catán-lil y



alta, sobre la oficina y playa de surtidores, existen otro living room y una amplia terraza que permite una hermosa vista sobre el lago. El resto del 1er. piso, está ocupado por el departamento del jefe de la estación y del personal. Además de Bariloche, integran el grupo de la menciona-

Mencué o Piedra de Aguilá, no iniciados aún por no estar definido el paso de la ruta.

Con el 85, al referirnos a las estaciones camineras, se adjuntan las fotos de San Martín, de idéntica construcción a las otras 4.

ESTACIONES CAMINERAS DE ABASTECIMIENTO

Son de un mismo tipo (B) y similares a Dolores, las

- 53 SANBOROMBON (4).
- 54 DOLORES (5).
- 55 PIRAN (7).
- 56 ARRECIFES (10).
- 57 SAN NICOLAS (11).
- 58 TORTUGAS (12).

Similar a la de Villa María, es decir, con la misma planta de las anteriores, aumentada con una fosa y un lavadero (tipo A') la

- 59 VILLA MARIA (13).

Del modelo mínimo (C'), similares a Río III, las de la ruta 3 desde Buenos Aires a Bahía Blanca y que son

- 60 GORCHS (19).
- 61 AZUL (20).
- 62 JUAREZ (21).
- 63 IRENE (22).

Entre Azul y Tandil, es también similar la

- 64 NAPALEOFÚ (23).

Entre Santa Fe y Córdoba, la

- 65 LA FRANCIA (18).

En la zona del embalse de Río III, próxima a Villa del Dique, la

- 66 RIO III (17).

Y en la ruta de Buenos Aires a Mendoza, las

- 67 COLON (25).
- 68 CANALS (26).

Luego se han construido las de modelo 40, similares a Luján ya descriptas y que son las de

- 69 LA PAZ (Mendoza) (44).
- 70 FIRMAT (Santa Fe) (37) con azotea.
- 71 SOTO (Córdoba). (39) Ruta a La Rioja.
- 72 GOBERNADOR GORDILLO (La Rioja) (38).
- 73 SAN ANTONIO DE LA PAZ (Catamarca) (34).
- 74 VILLA ALBERDI (Tucumán) (33).
- 75 ROSARIO DE LA FRONTERA (Salta) (45).
- 76 HUMAHUACA (Jujuy) (46).
- 77 CERES (Santa Fe).
- 78 CARMEN DE ARECO (Buenos Aires) (55).
- 79 9 DE JULIO (Buenos Aires) (54).
- 80 VILLA ALBA (La Pampa).

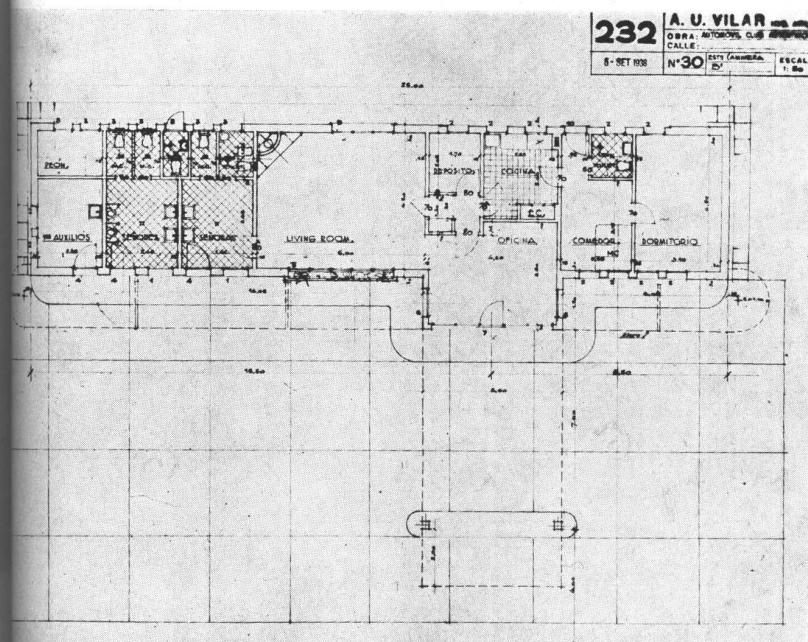
y finalmente corresponde anotar las hechas en Neuquén y Río Negro ya mencionadas de

- 81 TRAFUL.
- 82 VILLA ANGOSTURA.
- 83 MASCARDI.
- 84 EL BOLSON.
- 85 SAN MARTIN DE LOS ANDES (49).

A continuación, algunas fotos referentes a estas estaciones.



54-(5) ESTACION CAMINERA DOLORES



El extraordinario movimiento de esta estación es estratégicamente ubicada a mitad de camino entre Buenos Aires y Mar del Plata (cerca de 30.000 litros de nafta en un día, o sea un promedio de 1.500 coches a 20 litros cada uno) exigió una ampliación y considerando que el camino es angosto, con doble mano, resultó como solución más adecuada y eficiente, construir otra estación igual sobre el lado opuesto del camino. El resultado práctico ha sido categórico, con ventajas de seguridad en la circulación realmente inapreciables, al evitarse atravesar en el camino frente a coches a gran velocidad.

Planta de Dolores y sus similares. Algunas de éstas tienen un taller y un depósito adosados al dormitorio, alargando la planta.

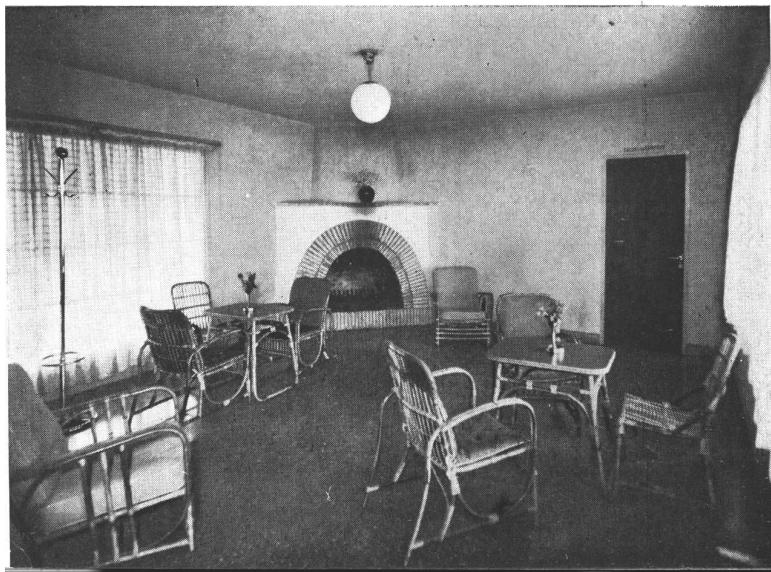




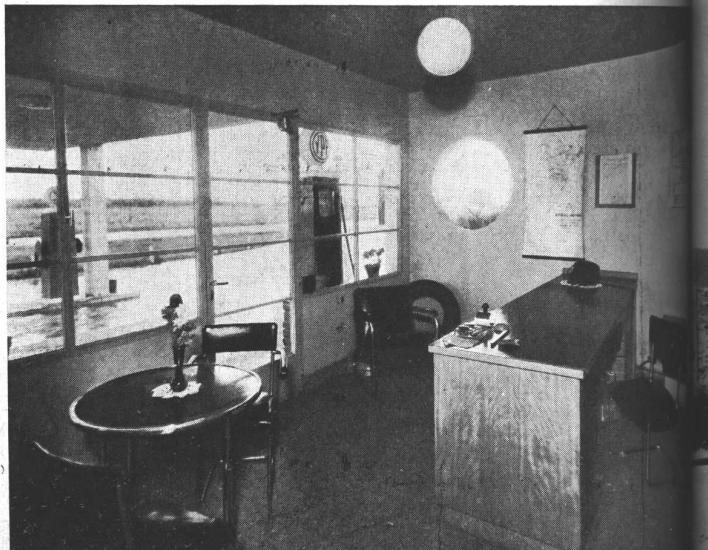
Vista entrando a la estación.

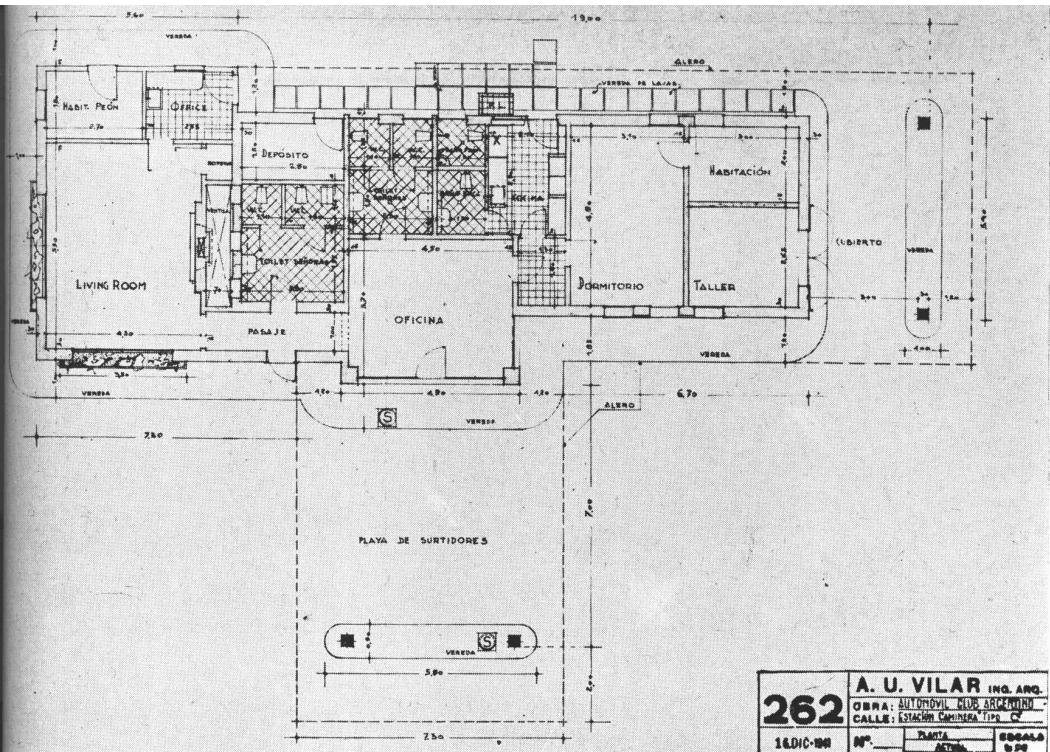
56 - (10) ESTACION CAMINERA DE ABASTECIMIENTO ARRECIFES

El living room.



La oficina.

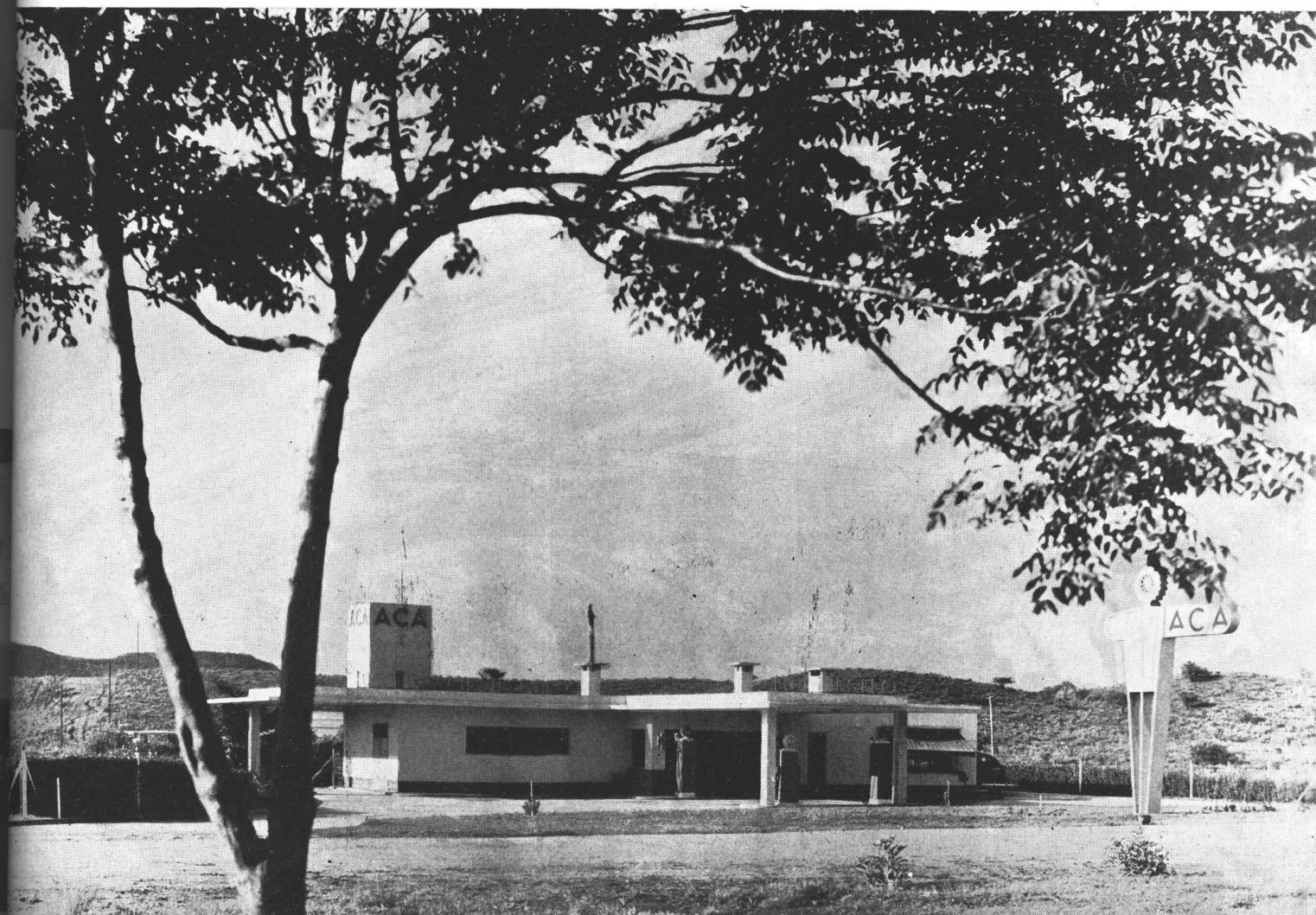




La planta.

66 - (17) ESTACION CAMINERA RIO III

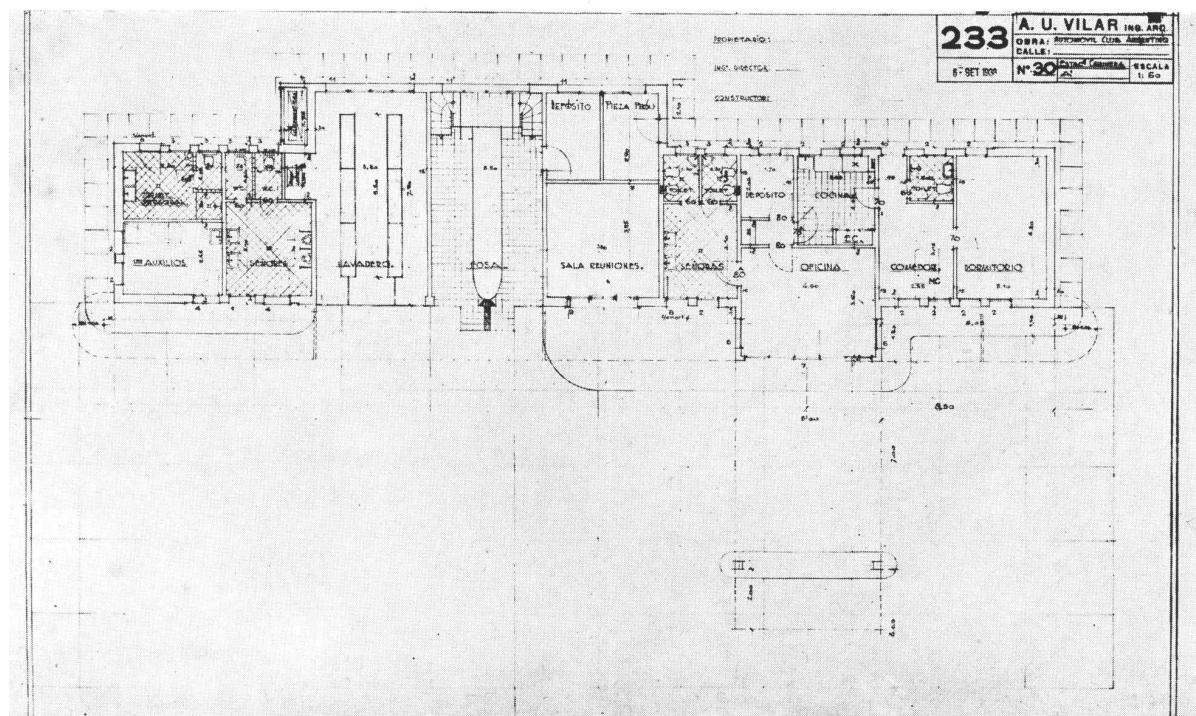
Vista desde el camino.





Vista desde el Boulevard.

59 - (13) ESTACION CAMINERA VILLA MARIA



La planta, variante de
la de Dolores.



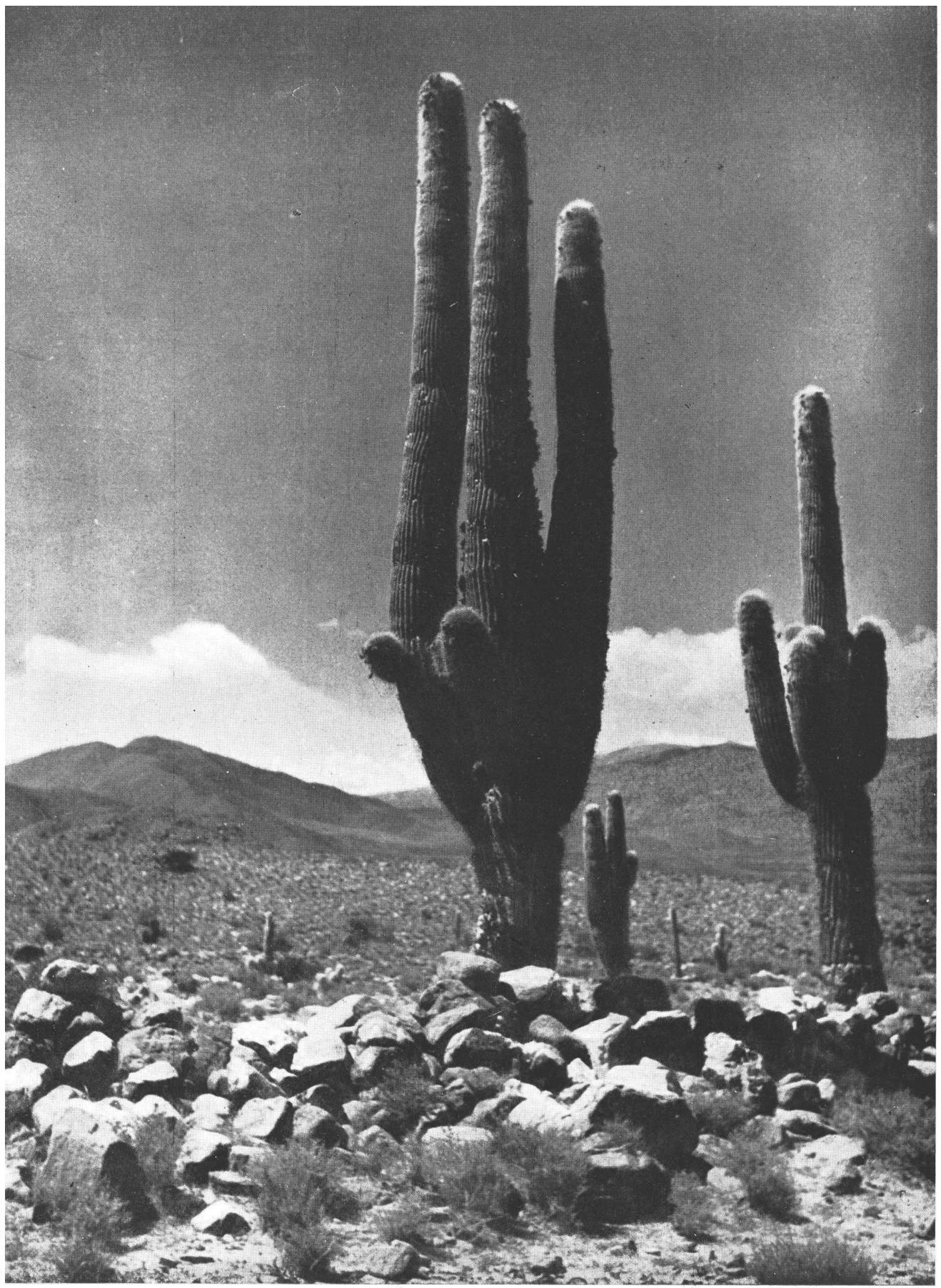
72-(38) ESTACION CAMINERA GOBERNADOR GORDILLO



La planta de esta estación corresponde a la de Luján ya descripta y a la de sus similares.

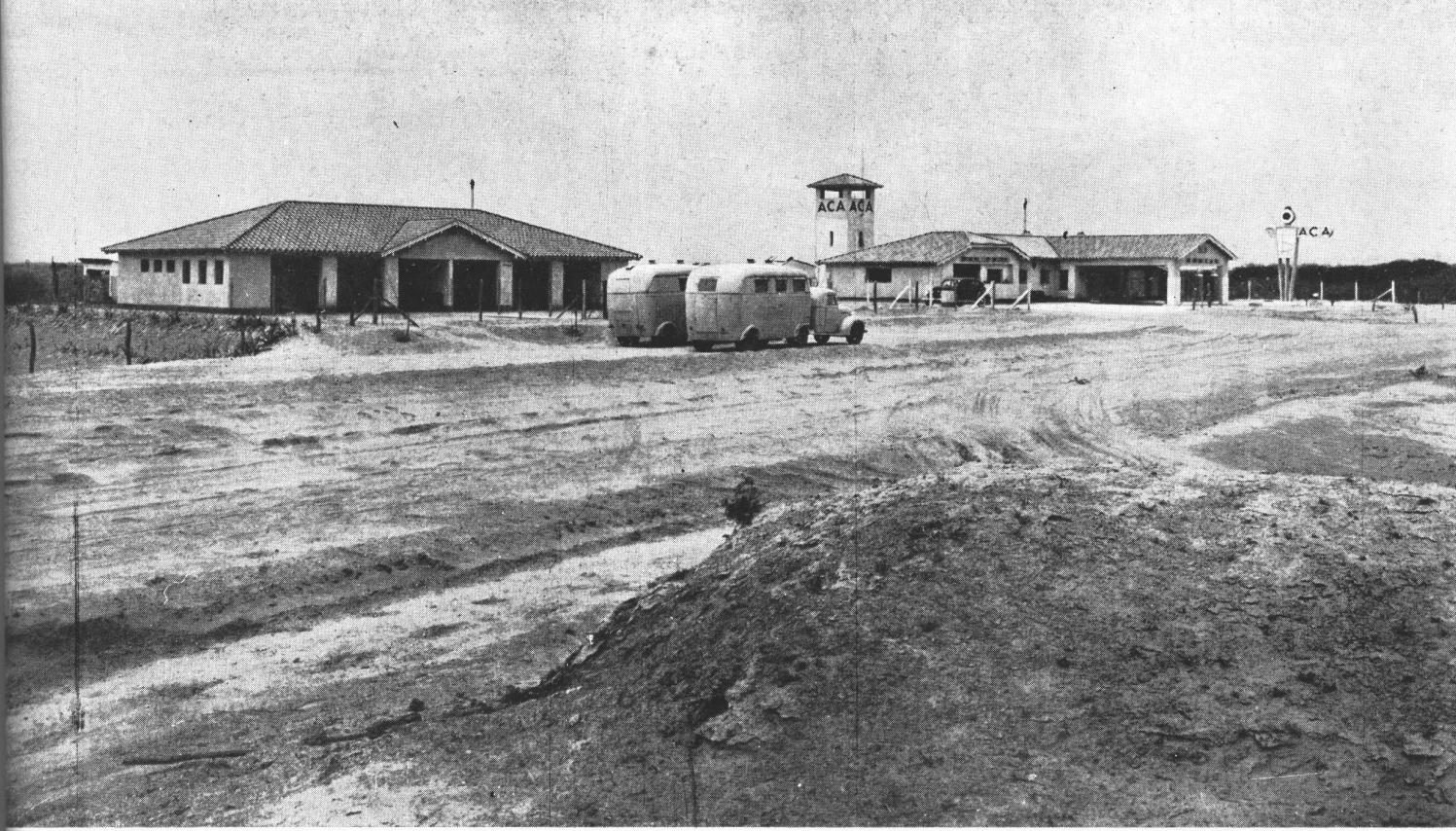
Gobernador Gordillo, ubicado en el camino de Córdoba a La Rioja, está en una región bastante árida y poco poblada, desde donde arranca también el camino a Chepes por Olta, que sigue a San Juan. Hoy una exagerada desproporción entre el placer que causa al turista o viajero encontrarse con esta estación y el rendimiento económico que el exiguo tránsito produce.

En la fotografía de arriba se ve un algarrobo que tiene prioridad para seguir viviendo, aunque entorpeza un poco la circulación, porque tenía posesión del terreno antes que el A.C.A. y porque proporciona, sin cobrar nada, un poco de la escasa y valiosísima sombra que se anhela en ese paraje.



LOS CARDONES

Foto Thorlichen



Vista de los 2 edificios, la estación y el pabellón sanitario, con 2 ambulancias, mostrando un pedazo del camino sólo transitable, y muy transitable, gracias al tesonero e imponente esfuerzo de la Dirección Nacional de Vialidad.

73-(34) ESTACION CAMINERA SAN ANTONIO DE LA PAZ

Esta es una estación digna de ser condecorada como en realidad lo ha sido en el Libro de Quejas, en el que el A. C. A. ha tenido la agradable "decepción" de no encontrar una sola queja, pero sí el libro lleno de elogios

que sólo le parecen exagerados a quien no ha cruzado por ese paraje, en el rigor del Verano o durante una tormenta de arena, que son allí casi cotidianas. Pero además merece la condecoración, porque gracias a esta estación

Vista de la estación con todo el jardín que ha conseguido el jefe después de afanosos esfuerzos





Esta foto es por demás expresiva sobre lo que el A. C. A. significa en lugares como ese, y tiene el gran valor de apelar a nuestra conciencia, reclamando la atención primordial que los gobiernos y la opinión pública deben prestar a las regiones pobres del país, con preferencia a toda otra preocupación por casos semejantes del extranjero, por respetables que sean.

tiene el pueblo de San Antonio de la Paz y la extensa y seca comarca que lo rodea, un pabellón para asistencia materno-infantil y una sala de primeros auxilios, que

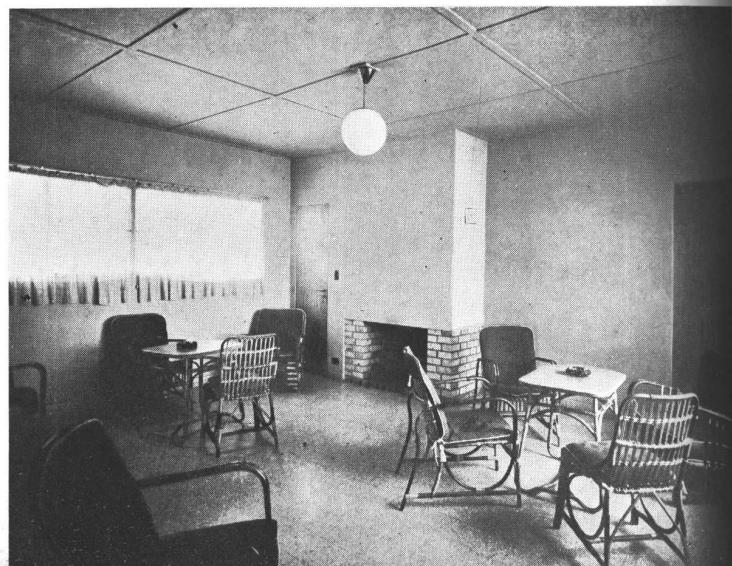
son el único pedido que el Presidente de la República, Dr. Castillo ha hecho al Presidente del A. C. A., en pago de su constante y patriótico estímulo.

ESTACION CAMINERA SAN ANTONIO DE LA PAZ

Vista desde la galería. El comentario lo hace la foto.



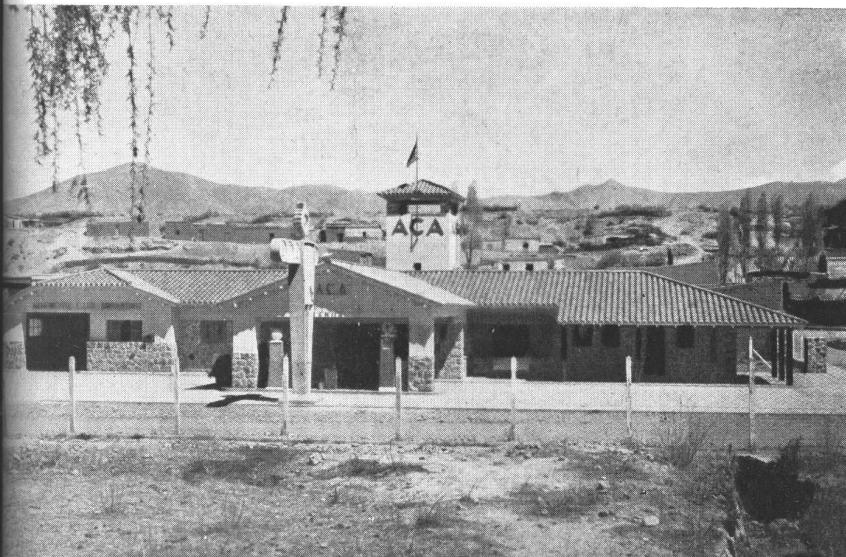
El living-room.



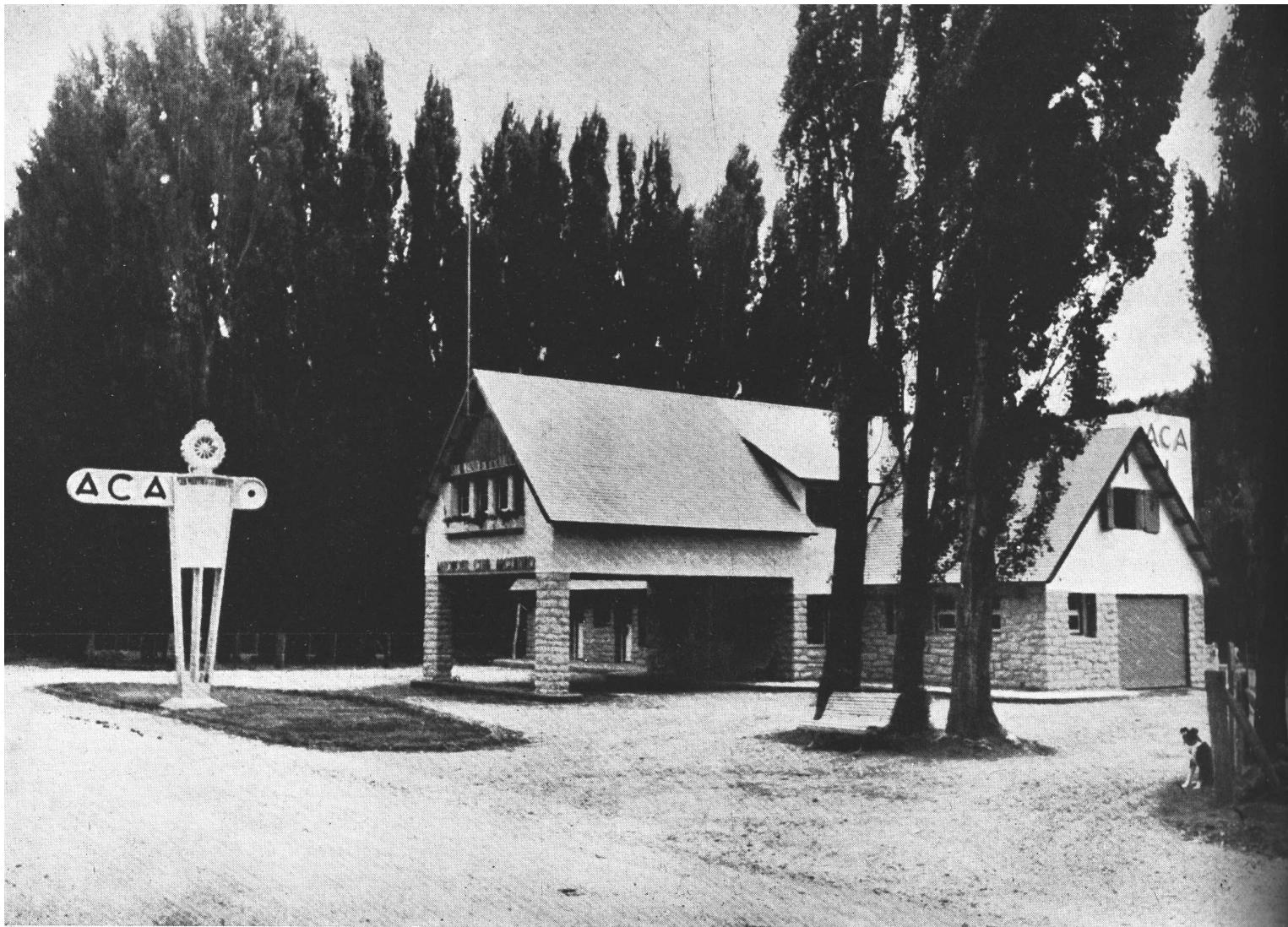


75-(45) ESTACION CAMINERA ROSARIO DE LA FRONTERA
EN EL CRUCE DE LA RUTA 9 CON EL CAMINO AL HOTEL TERMAS

76-(46) ESTACION CAMINERA HUMAHUACA
EN EL CAMINO A LA QUIACA

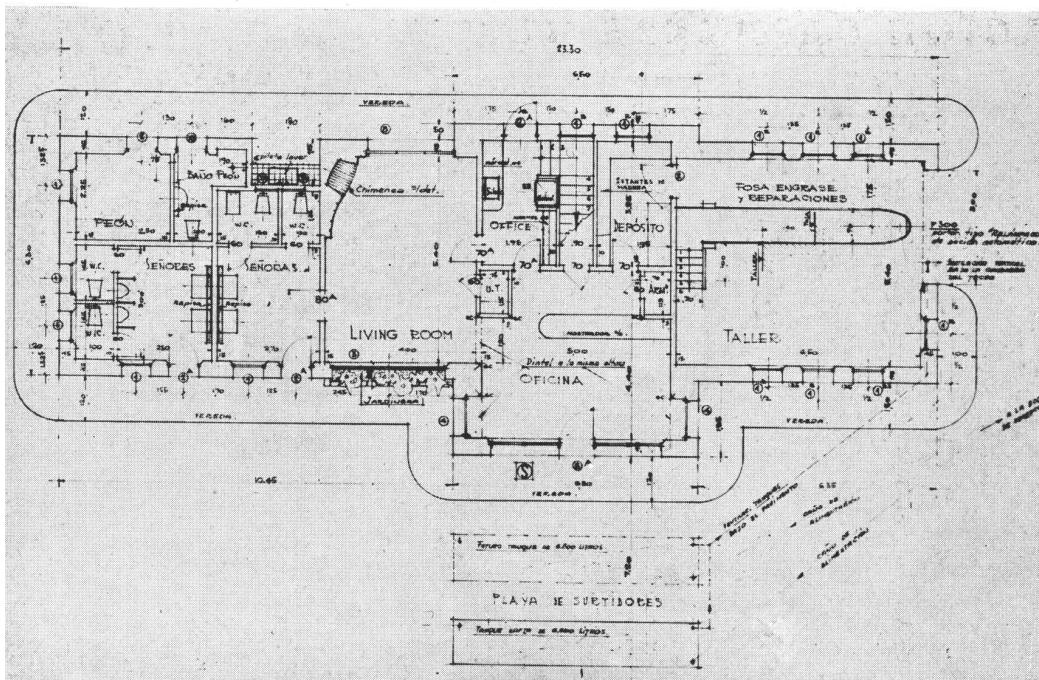


La estación más septentrional del país
(3.040 metros sobre el nivel del mar). Se
ha empleado piedra de la región.



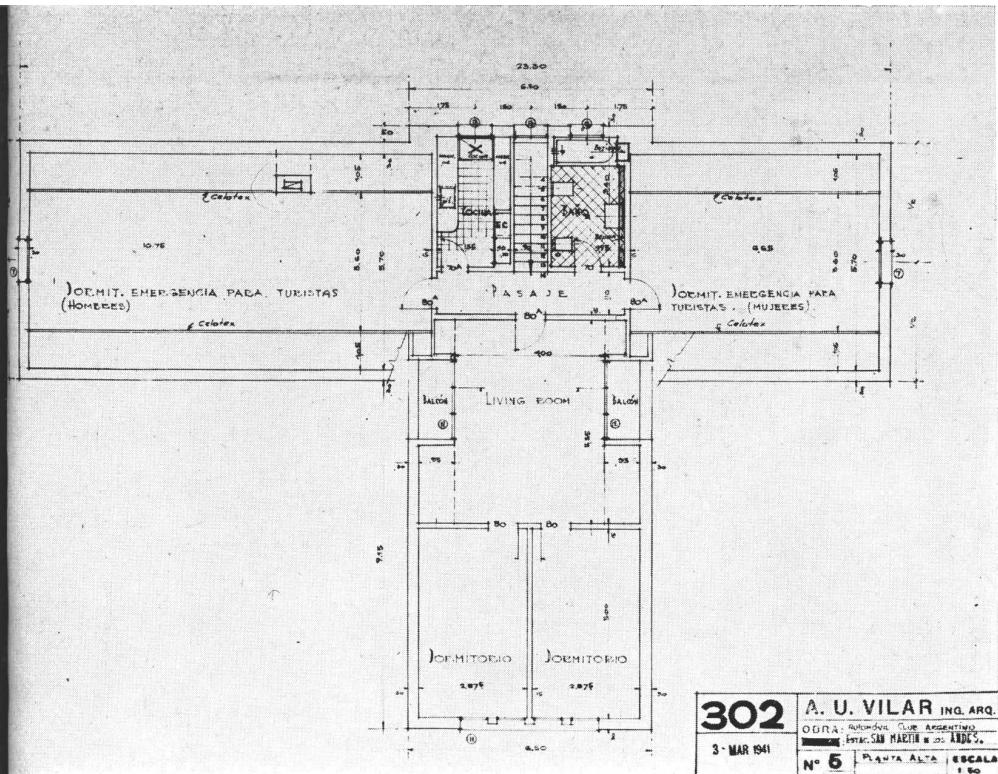
Vista hacia el costado del taller.

85-(49) ESTACION CAMINERA SAN MARTIN DE LOS ANDES



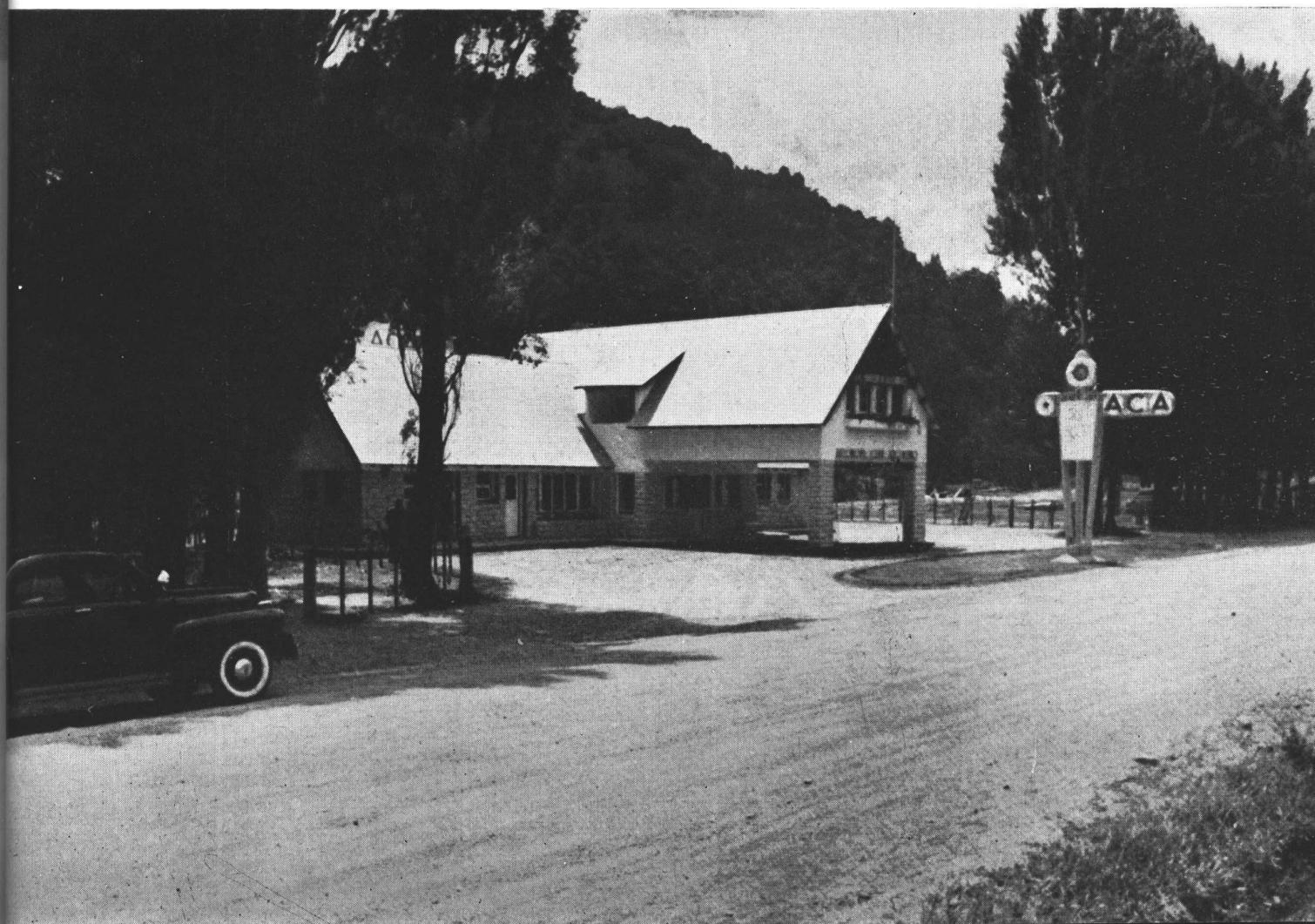
Similar a las mencionadas de su tipo, en la planta baja tiene una fosa protegida con acceso desde la oficina y un office bar para el living room.

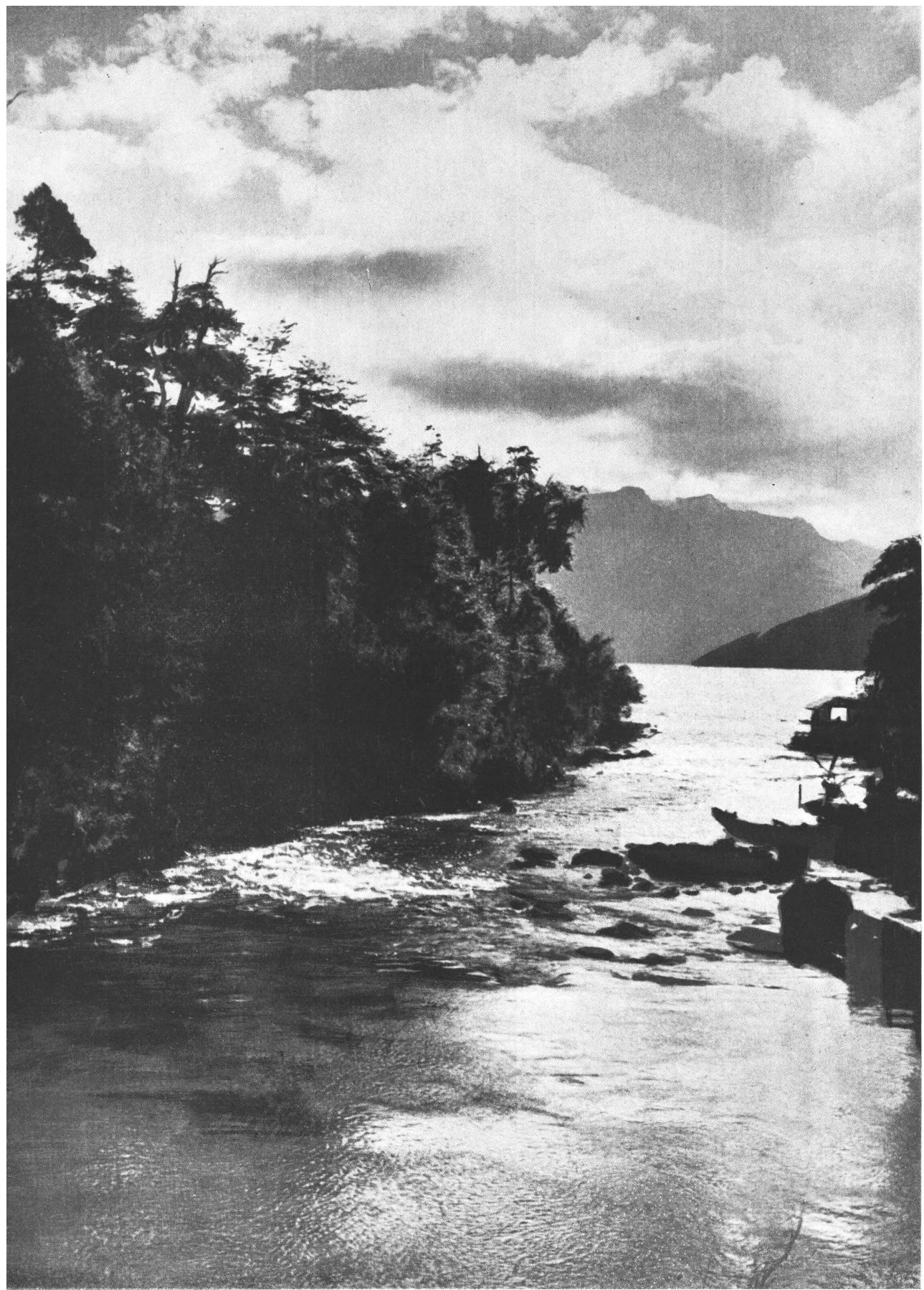
En 1er. piso, aprovechando el vacío del techo construido para la nieve, está en 1er. término el departamento para el jefe con baño y cocina, dispuestos éstos en forma tal, que pueden ser utilizados en casos de emergencia como complemento de los 2 amplios locales, obtenidos en el vacío del techo longitudinal y destinados a refugios de emergencia en casos de nevadas extraordinarias u otras inclemencias. El salón menor para mujeres y el grande para hombres, comunicables con el living room de la planta baja e instalaciones sanitarias anexas.



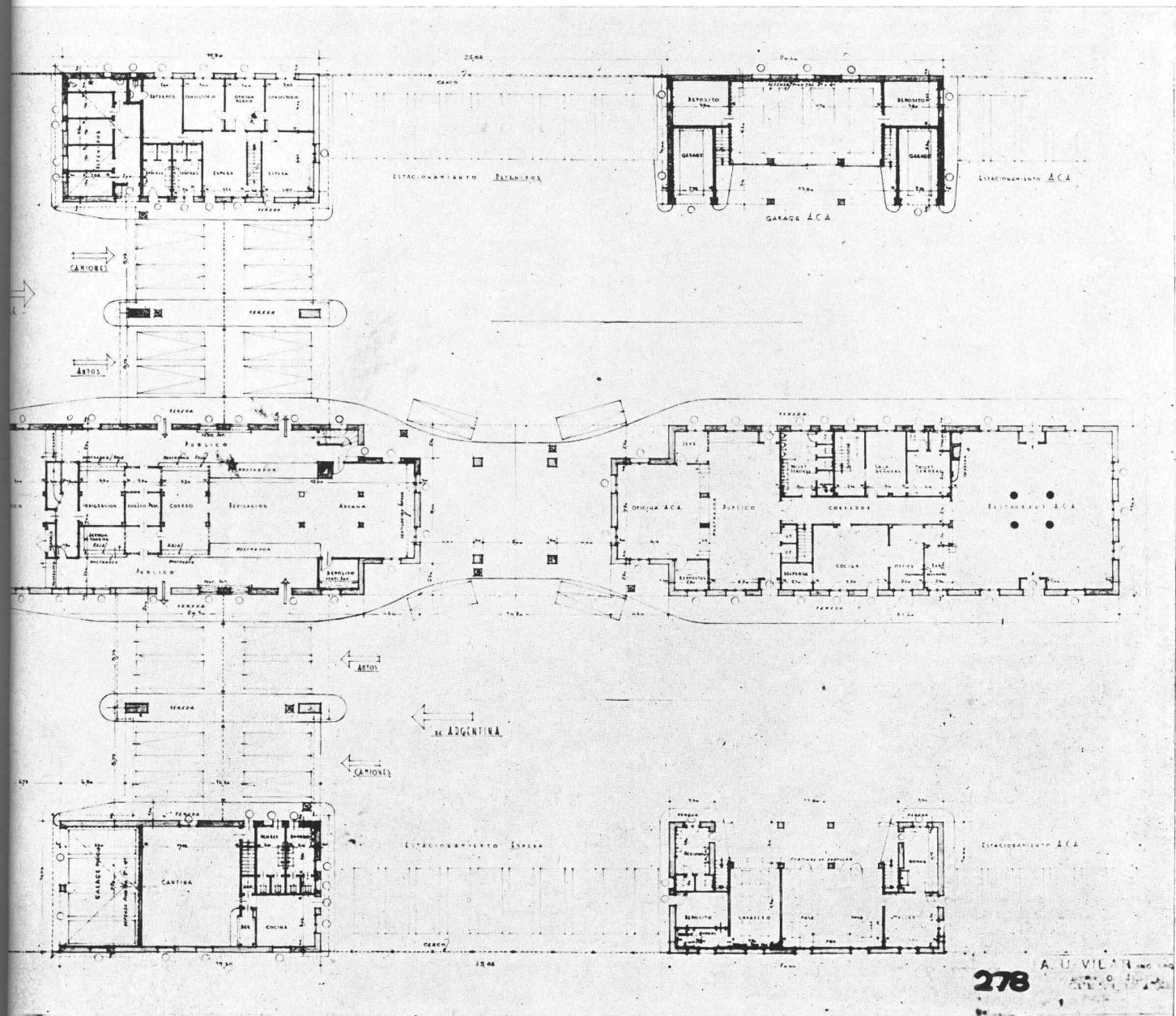
ESTACION CAMINERA SAN MARTIN DE LOS ANDES

La vista opuesta mostrando el hall como terracita que ilumina al living room del jefe sobre cada costado. Se ve también la jardinería del living room en planta baja.





ENTRO FRONTERIZO LAS CUEVAS



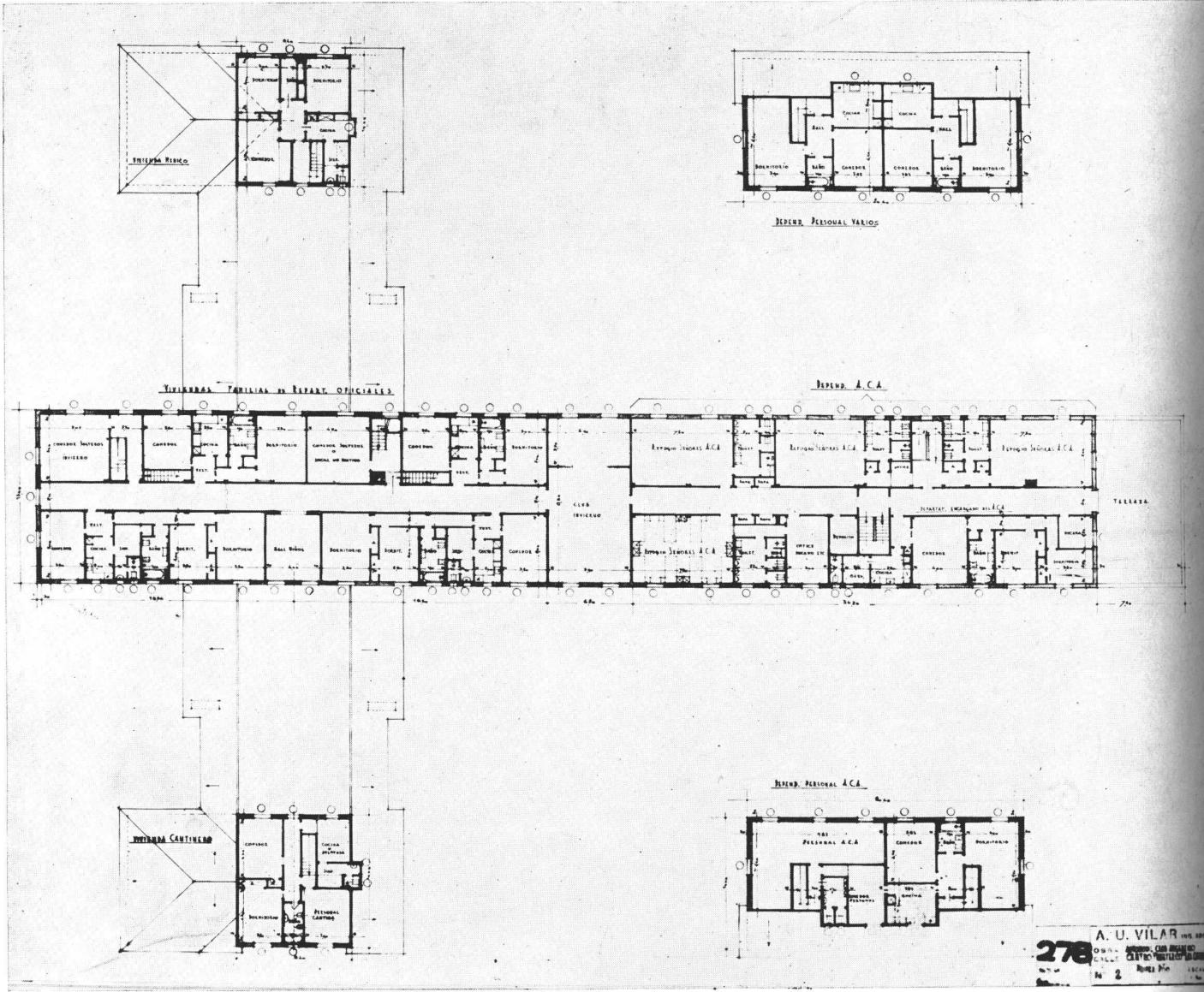
Después de una serie de estudios y consultas con las autoridades oficiales y un especial asesoramiento de la Comisión Mendoza, se llegó al adjunto proyecto que se ha denominado "Centro Fronterizo de las Cuevas" a construirse en las proximidades de la actual estación ferroviaria sobre el camino que va de Mendoza a Chile. Será un edificio de gran importancia, dadas las dificultades para construir en ese lugar (3.000 metros de altura), con diez meses que permiten trabajar durante el año y seis dificultades en los transportes.

La planta forma una gran cruz con 2 cuerpos independientes que la recuadran. En el eje longitudinal, que es el eje del camino, se levantará el cuerpo principal del edificio, dividido en dos en planta baja, para permitir una comunicación entre las dos vías de circulación que

quedan a ambos lados de este eje. La base de la cruz estará ocupada en sus tres plantas por dependencias del A. C. A. y también lo será el cuerpo aislado que se indica en la parte inferior.

La cabecera de la cruz se destina a las dependencias de policía, aduana, inmigración, Correos y Telégrafos y Banco; distribuída en forma que permita la atención simultánea sobre ambas calles de circulación (paso hacia Chile o paso hacia la Argentina), clausuradas por las barreras de práctica y que restringe el cruce de las personas de un lado al otro.

En ambos brazos de la cruz se proyecta un amplio andén con refugio intermedio, destinado a columnas de sostén, y al personal, previendo circulaciones próximas al centro el tráfico de autos y en las más alejadas el de camiones.



En el centro, un amplio lugar destinado a Club o lugar de esparcimiento durante las grandes nevadas de Invierno en que la planta baja puede quedar "bloqueada" (aunque accesible desde la planta alta). En 2º piso (vacío del techo) se proyectan locales para solteros (con comedores en el 1º) lavaderos, depósitos, etc.

Los vehículos a sangre y la hacienda, circularán por el exterior de la planta, dentro de cercos convencionales. En el extremo del brazo superior se han ubicado instalaciones para el servicio médico y de sanidad, con instalaciones sanitarias para hombres y mujeres y, a la izquierda, en forma aislada, 4 celdas para detenidos, bien visibles desde las oficinas policiales.

Sobre el extremo del brazo inferior se proyecta un garage para la policía y una cantina con locales sanitarios para hombres y mujeres.

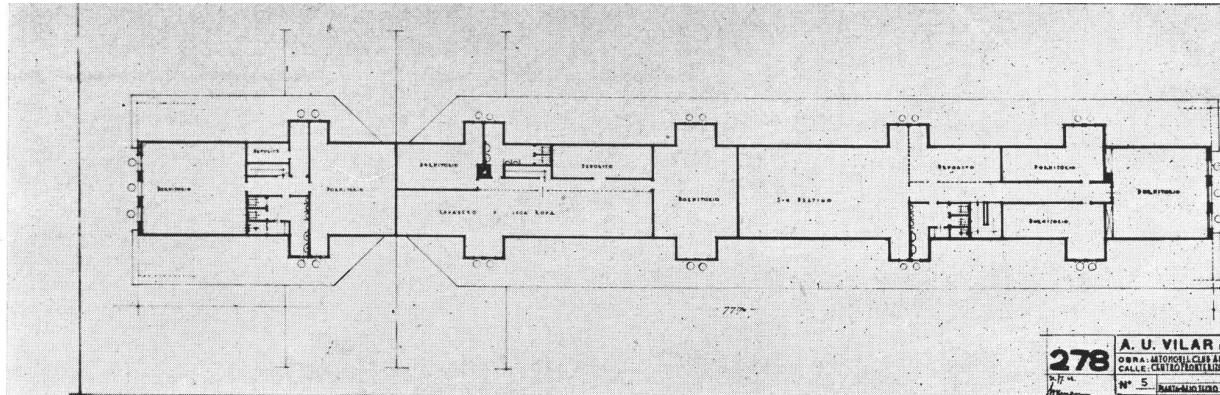
En la base de la cruz, las dependencias del A. C. A. consisten en una amplia oficina con entrada desde cada lado, salón comedor y sus dependencias y locales sanitarios para socios y señoras, todo accesible desde un pasaje central. Además dos escaleras independientes para los refugios.

Todos los cuerpos del edificio tienen planta alta. En el central se proyectan una serie de departamentos para familias con dos escaleras de acceso, una de ellas directa al 2º piso (vacío del techo) y en la base de la cruz un

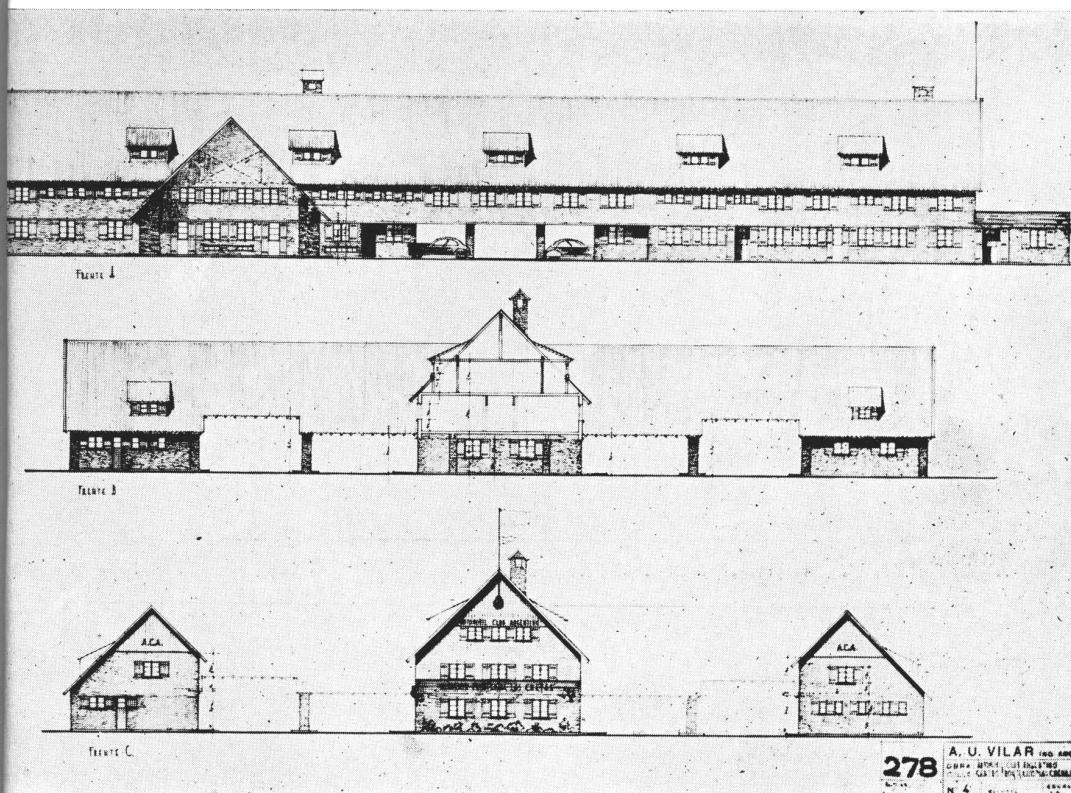
departamento para jefe del A. C. A. y refugios con baños para mujeres y hombres, para casos de emergencia. Es importante en este caso la construcción de un sótano destinado a depósito de provisiones, depósito general, archivos, usina y calefacción centrales, cuyo sótano queda debajo de las oficinas públicas, acceso desde los departamentos y que comunica por un túnel con el pabellón de médicos y sanidad, cuyo túnel comunicará en el futuro con la estación definitiva del ferrocarril, pues el personal oficial de esta estación fronteriza atenderá también el tránsito ferroviario.

En los cuerpos independientes se ha instalado un garage y la estación de servicio del A. C. A. respectivamente, ambos con departamentos para personal de Verano en planta alta, como lo es también el que queda sobre la cantina, pues estos cuerpos quedan aislados cuando la nieve llega a varios metros de altura.

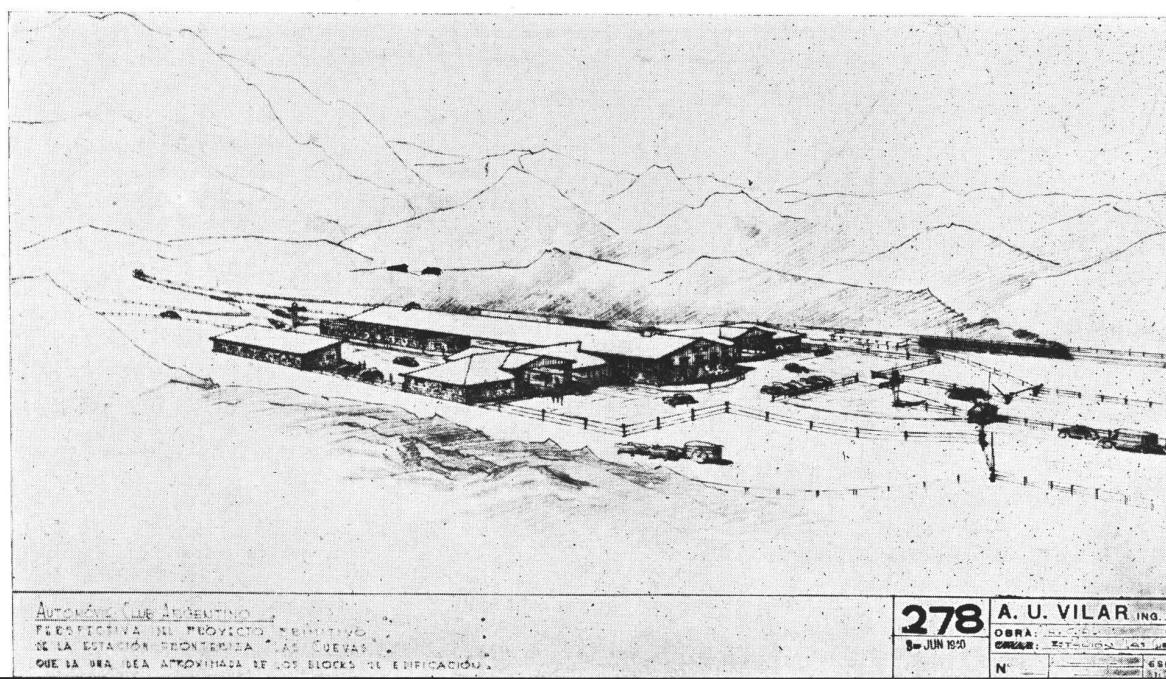
Tenemos entendido que una instalación de esta índole no se ha hecho hasta el momento en países extranjeros.



Planta del 2º piso.



Elevaciones mostrando en el centro el recorte necesario en el andén para paso de camiones cargados y en la elevación el paso entre ambas vías de circulación que es donde se han ubicado los surtidores.





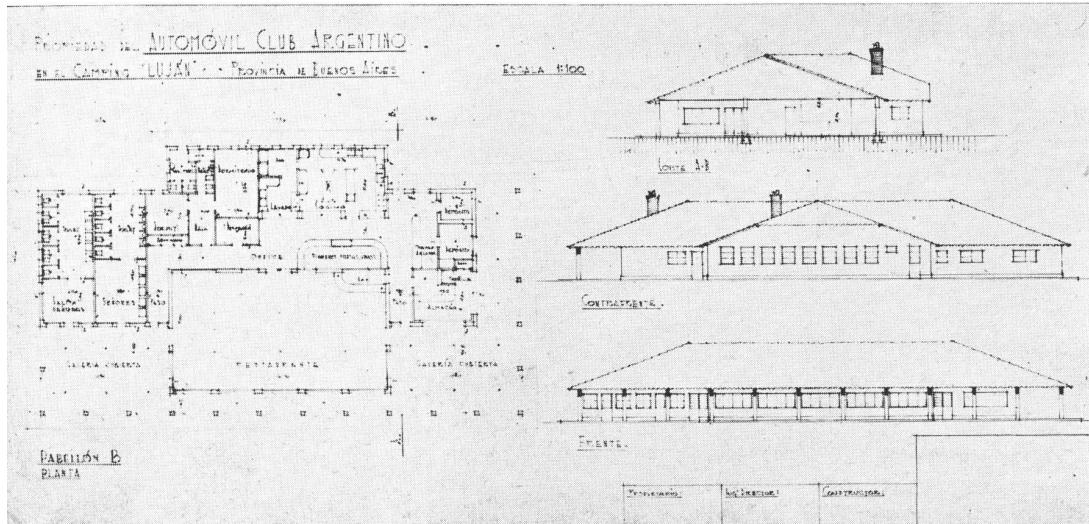
Al fondo, derecha, se ve el edificio del restaurant.

CAMPINGS

Como complemento de este rubro mencionado en el escrito y tratándose de la única instalación hecha por el A. C. A. recientemente para este asunto, adjuntamos las fotos siguientes que muestran el restaurant construido en el camping de Luján, donde se han hecho planta-

ciones muy interesantes, no totalmente desarrolladas aún y que tiene una superficie de 24 hectáreas, disponiendo a pocos metros del restaurant, de la estación de servicio mencionada. En otro lugar del terreno, existe otra construcción destinada a depósitos del A. C. A. con una amplia galería y vivienda de uno de los encargados. En ese edificio se ha construido un grupo de instalaciones sanitarias para descentralizar las del restaurant.

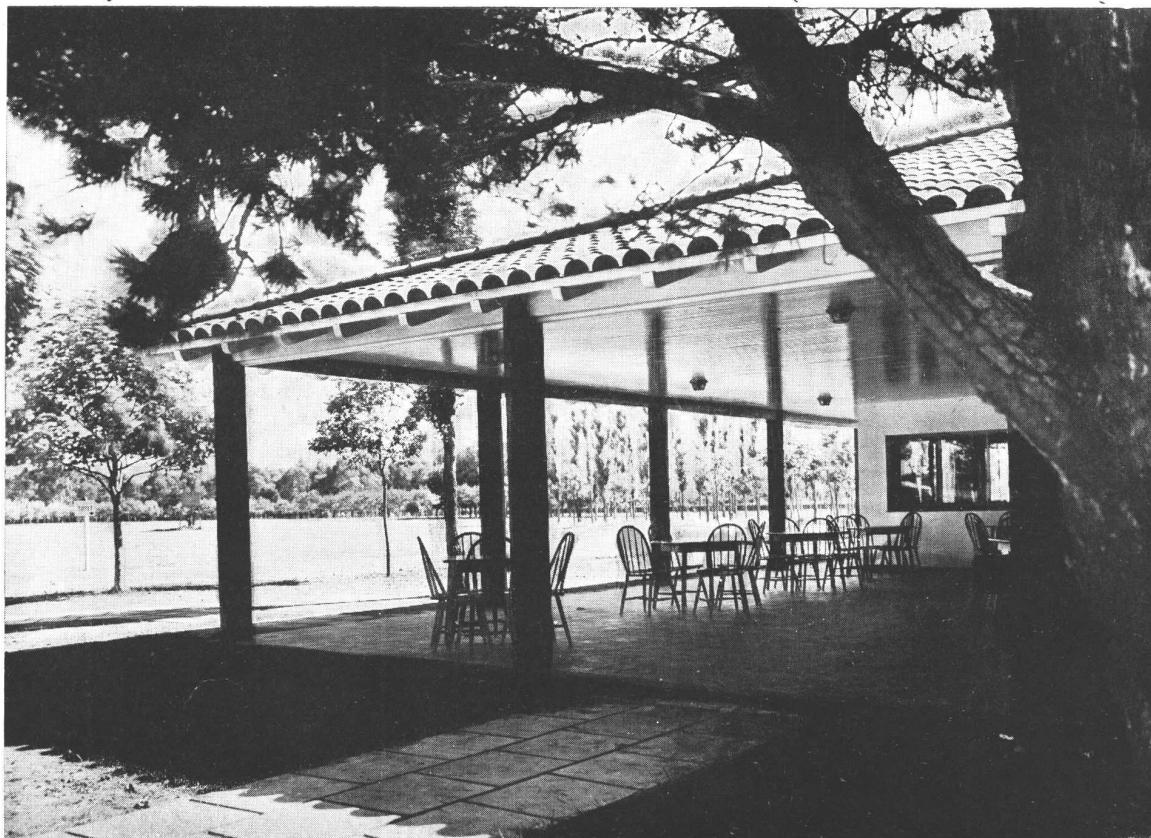
En la planta puede verse la ubicación de las instalaciones sanitarias en la galería posterior; el almacén o grocery en la esquina opuesta, la amplia instalación de cocina y cámara frigorífica y las habitaciones del encargado.





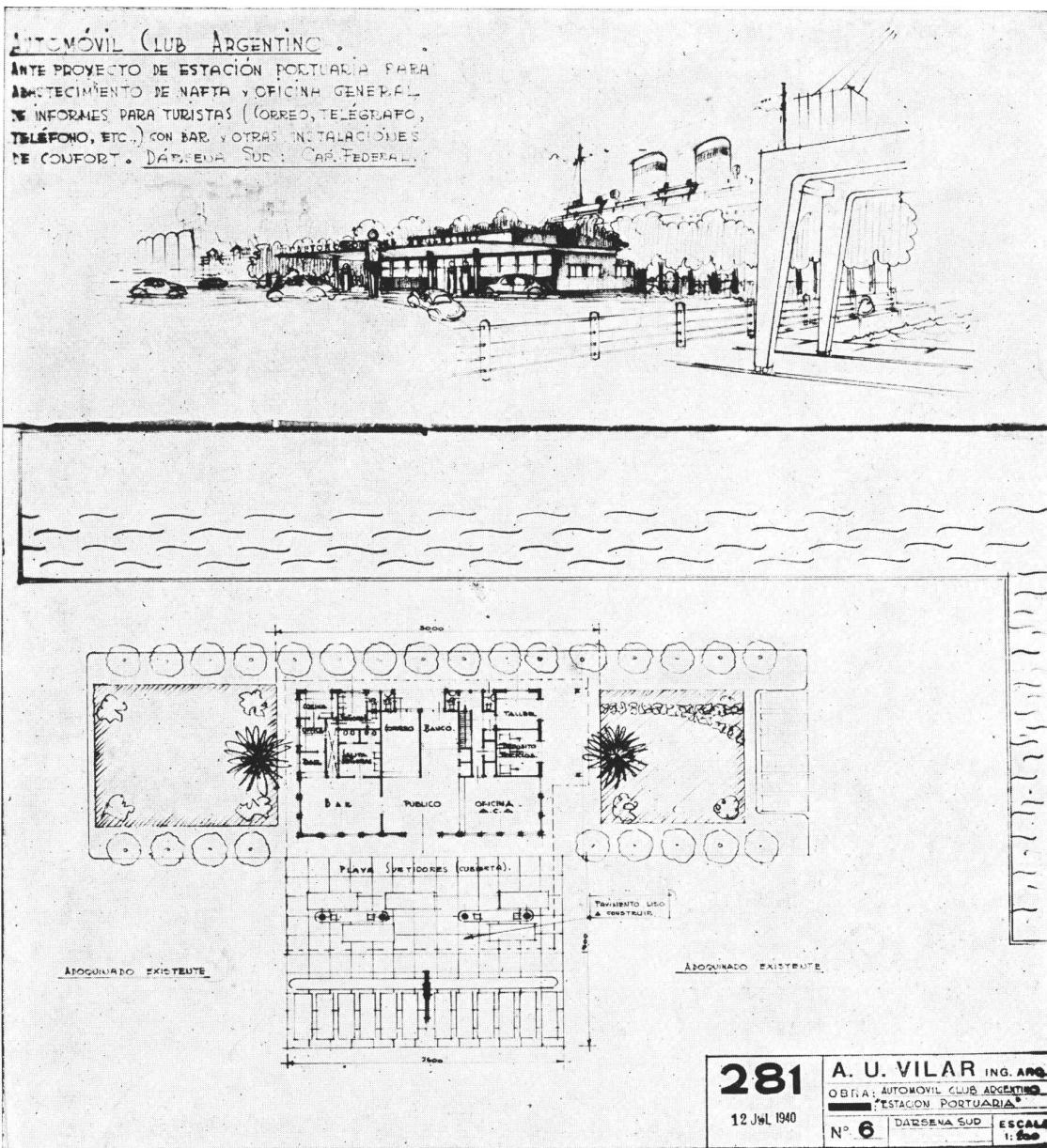
Parte del restaurant y el bar.

CAMPING DE LUJAN



Esquina de la amplia galería próxima al almacén de provisiones.

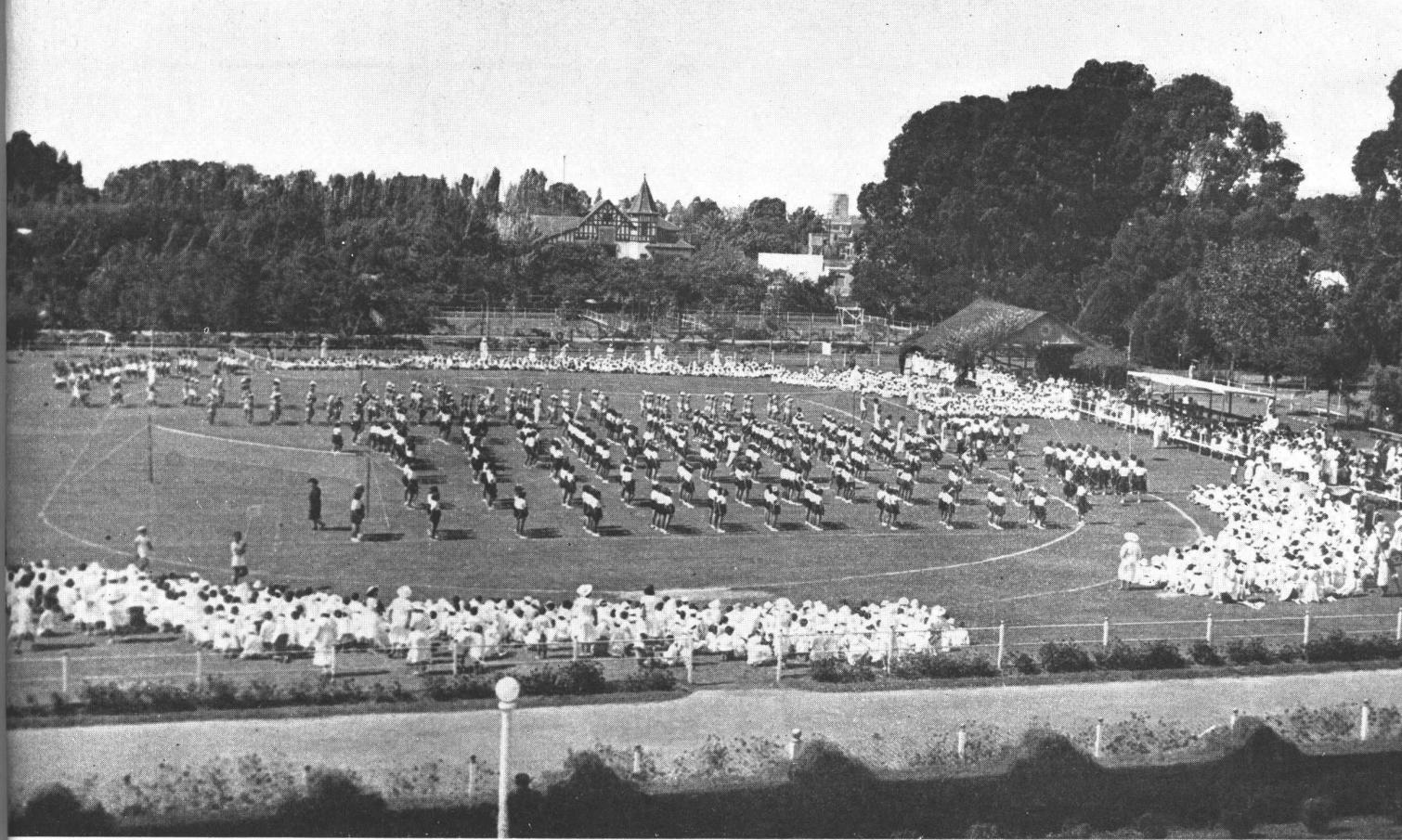
ESTACIONES PORTUARIAS



Complementando la nota de la memoria referente a estas estaciones, creemos interesante adjuntar el proyecto de la estación para Dársena Sud, ubicada en la cabecera Norte, donde existe un paño de jardín actualmente y los árboles que indica la planta.

Se prevé una amplia galería de surtidores y un estacionamiento para 18 coches. Esta estación se relaciona fundamentalmente al tráfico con la República Oriental del Uruguay, en la que el Automóvil Club Argentino atenderá

las tramitaciones de salida y de entrada, control de cubiertas, llenado y vaciado de tanques al arribar los coches, con dispositivos portátiles, toda clase de informaciones turísticas y de hoteles; el proyecto incluye también un bar, una oficina de cambios, una oficina de correos, un pequeño taller, una amplia sala de espera con cabinas telefónicas e instalaciones sanitarias. En planta alta, la vivienda para jefe de la estación y personal.



COLONIA NACIONAL DE VACACIONES GENERAL SAN MARTIN

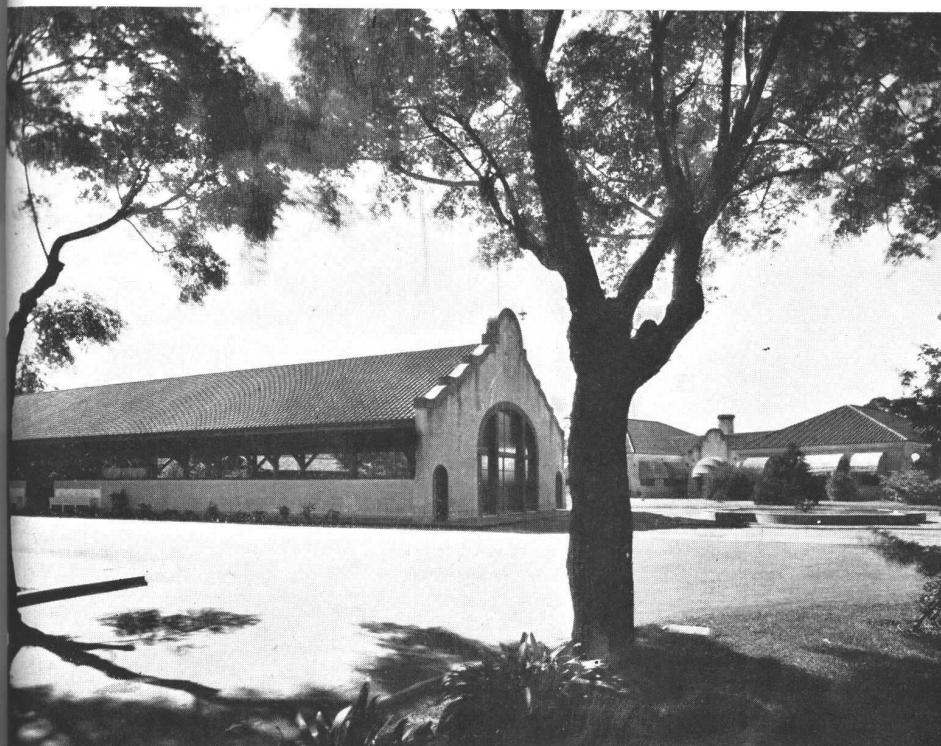
P A R Q U E P R E S I D E N C I A L

En este número dedicado a la arquitectura al servicio de las vacaciones y el turismo, no podía faltar una nota sobre las "colonias de vacaciones" para niños, institución muy extendida en otros países y que está adquiriendo en el nuestro creciente importancia. Diversas son los órganos del gobierno y las entidades particulares

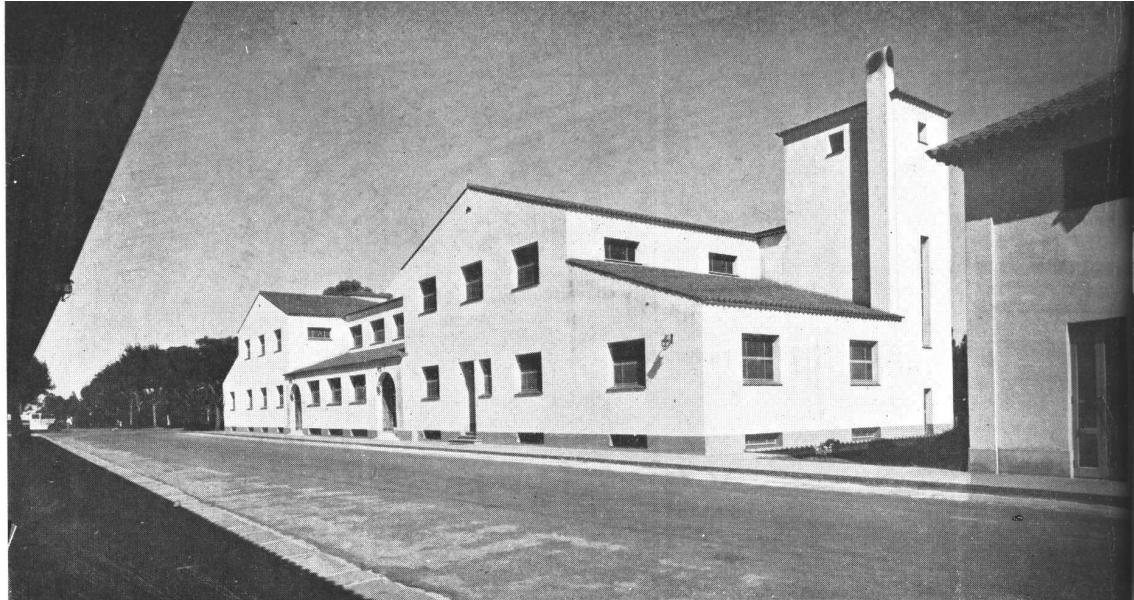
que están prestando atención a esta organización de las colonias veraniegas, que tanto hacen por la salud y la educación de la niñez. Pero como este número ha adquirido, por causa del extenso material que hemos debido acoger, un volumen mayor que el previsto, nos vemos en la necesidad de limitar la revista que sobre esta materia nos proponíamos hacer. Damos, pues, a continuación, algunas fotografías y datos sobre la Colonia de Vacaciones Gral. San Martín, lamentando que la escasez de espacio no nos permita mostrar otras iniciativas semejantes pertenecientes a Ministerios del Gobierno de la Nación, Municipalidades y entidades particulares.

Esta colonia funciona en el Parque Presidencial de Olivos; en medio de una magnífica arboleda, se han levantado las estructuras necesarias, que constituyen tres edificios independientes: uno que alberga a la administración, consultorios médicos y algunas dependencias; el segundo destinado íntegramente a comedor, con posibilidad de convertirlo en sala de exposición de películas; el tercero contiene la cocina, fábrica de pastas, fábrica de helados, comedor para empleados, peluquería, almacén, etc., etc.

En primer plano, el edificio destinado a comedor, estructura sencilla y eficiente que asegura un máximo de luz y ventilación. A la derecha, al fondo, se ve el pabellón destinado a administración y sanidad.



El pabellón en que se alojan la cocina, la fábrica de pastas y de helados, los almacenes, la peluquería, el comedor para empleados, etc.



La actividad principal de la Colonia se desarrolla durante el verano, en los meses de diciembre, enero y febrero, que se denomina "temporada de vacaciones". Durante el invierno hay una actividad parcial que lleva el nombre de "temporada de recreación". Vamos a ocuparnos de ellas en este escrito.

TEMPORADA DE VACACIONES. — Esta temporada, como hemos dicho, abarca los meses más calurosos del año: diciembre, enero y febrero. La capacidad de la Colonia es de 3.500 niños por día, y a fin de conseguir que el régimen beneficie al mayor número, la temporada está dividida en dos turnos de mes y medio cada uno. El funcionamiento de la Colonia está limitado a todos los días hábiles de esos meses.

La edad de los niños que se aceptan, varía entre 6 y 14 años para las mujeres y entre 6 y 12 para los varones. El horario que rige es de 8 de la mañana a 17.

Como las criaturas que acuden a estas colonias pertenecen a familias de recursos modestos, el Estado costea los medios de transporte diarios; a ese efecto, se han elegido 8 puntos de concentración en la Capital, donde las crea-

turas son recogidas por 36 coches expresos; también se las provee, cuando hace falta, de boletos especiales para las distintas líneas de tranvías.

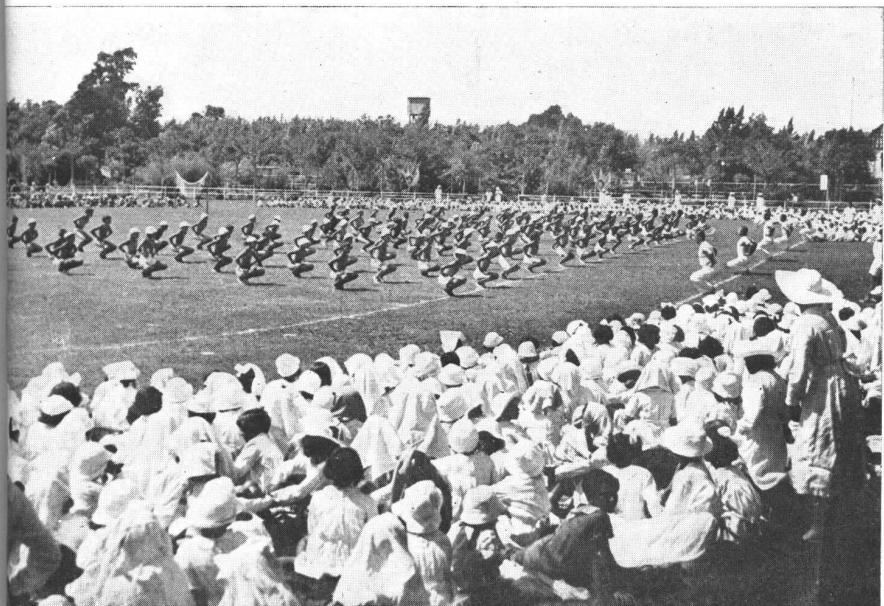
Examen físico médico de ingreso. — Antes de inaugurar la temporada de vacaciones, al concurrir los niños a inscribirse, son sometidos a un examen físico y clínico que comprende la determinación del peso y la talla, y la revisión de los principales sistemas orgánicos, siendo estos datos anotados en fichas individuales.

Ese examen tiene por objeto determinar el estado de salud del aspirante, rechazándose a los enfermos, pues la Colonia tiene el carácter de un establecimiento destinado a "la recuperación integral del escolar sano" proveniente de hogares modestos y con su organismo en condiciones deficientes por el esfuerzo realizado durante el invierno. Al finalizar su estada, cada niño es medido y pesado otra vez para establecer, aparte de la observación clínica, los resultados obtenidos. Cabe señalar que los 45 días de Colonia, sometidos los niños a un régimen especial educativo, de alimentación y de actividad física al aire libre bajo el sol, ejercen sobre su organismo una





Una vista interior del comedor; se trata de un edificio con planta en L.



Una clase de gimnasia de conjunto.

Una calle de la Colonia.



influencia extraordinaria, tanto en lo físico como en lo moral, que perdura durante el resto del año y se va acrecentando en las sucesivas temporadas.

Clasificación médica de la población infantil.

Con el objeto de determinar el tipo de actividad física a desarrollar, los niños aceptados son clasificados en tres grandes grupos, a saber: Normales, que pueden ser sometidos al régimen general de ejercicios, sin limitaciones especiales; Sub normales, los que tienen ciertas afecciones que requieren asistencia médica (piel, ojos, nariz, garganta, oído, boca y dientes). Estos están obligados a concurrir al pabellón de sanidad para su tratamiento. Finalmente hay los Deficientes, que no pueden practicar una actividad física standard (desnutridos, hipoplásicos, ciertos disendocríneos, los portadores de dismorfismos graves, etc.).

Los resultados obtenidos durante el año último de funcionamiento de la Colonia, son los siguientes:

Normales	5.463	77,7 %
Sub normales	1.211	17,2 %
Deficientes	348	5,1 %

Los niños clasificados en las dos primeras categorías son divididos de acuerdo a su edad en tres clases:

- A. — Niños de 6, 7 y 8 años
- B. — Niños de 9, 10 y 11 años

C. — Niños de 12 y niñas de 13 a 14 años con el objeto de formar grupos homogéneos destinados a recibir una educación física adecuada a las características peculiares de cada sexo y edad.

Distribución del tiempo. — No pudiendo entrar en el detalle de cada una de las múltiples actividades diarias, vamos a esbozar aproximadamente el plan de actividades. Llegados los niños a la Colonia aproximadamente a las 8, se hace la entrada y la concentración, para saludar a la bandera y entre 9 y 9.30 se reúnen en el comedor, donde reciben un abundante desayuno. El resto de la mañana se dedica a ejercicios y juegos que tienen lugar en la playa del río, en el campo de juegos contiguo y en el parque y sus piletas. A las 12 se vuelve al comedor, donde se sirve el almuerzo, durante el cual se transmite música seleccionada, se pasan comunicaciones de interés general y se festeja el nombre de los niños que en el día cumplen años. Despues del almuerzo sigue un período de descanso y siesta en reposeras, otro período de recreación y una merienda que se sirve a las 16.15, terminada la cual se empiezan los preparativos para la vuelta a la casa.

Función educativa de la Colonia. — La tutela del Estado sobre el niño, durante las horas diarias que permanece en la Colonia, tiende a varios fines entre los cuales cabe destacar los de



carácter educativo que pueden resumirse de la siguiente manera:

1. — Educación física:

- a) Desarrollo de su vigor orgánico;
- b) La formación de habilidades neuro-musculares, especialmente por medio de las actividades que, cumpliendo con una función física y recreativa, tengan a la vez que las satisfacciones inmediatas, proyecciones hacia el futuro;
- c) Desarrollo de hábitos y actitudes convenientes con respecto a la honestidad, responsabilidad, cooperación, control de sí mismo, iniciativa y la capacidad de obedecer y mandar;
- d) Adiestramiento de algunas actividades recreativas para habituárlas a apreciar la contribución que su constante práctica aporta al vigoroso mantenimiento de la salud a través de la vida.

2. — Educación higiénica:

- a) Higiene corporal: baño, lavado de las manos antes de entrar al comedor, empleo de la toalla, peinado, limpieza bucal;
- b) Higiene del vestido, cuidado y orden de sus ropas;
- c) Higiene de la vivienda.

3. — Urbanidad:

- a) Manera de presentarse, saludo;
- b) Buena y clara dicción;
- c) Conducta en la mesa; modo de sentarse, de comer y trato con sus compañeros.

4. — Educación moral y cívica:

- a) Lecturas históricas;
- b) Cuentos;
- c) Contralor de asistencia a la escuela.

5. — Educación estética:

- a) Cantos;
- b) Manualidades.

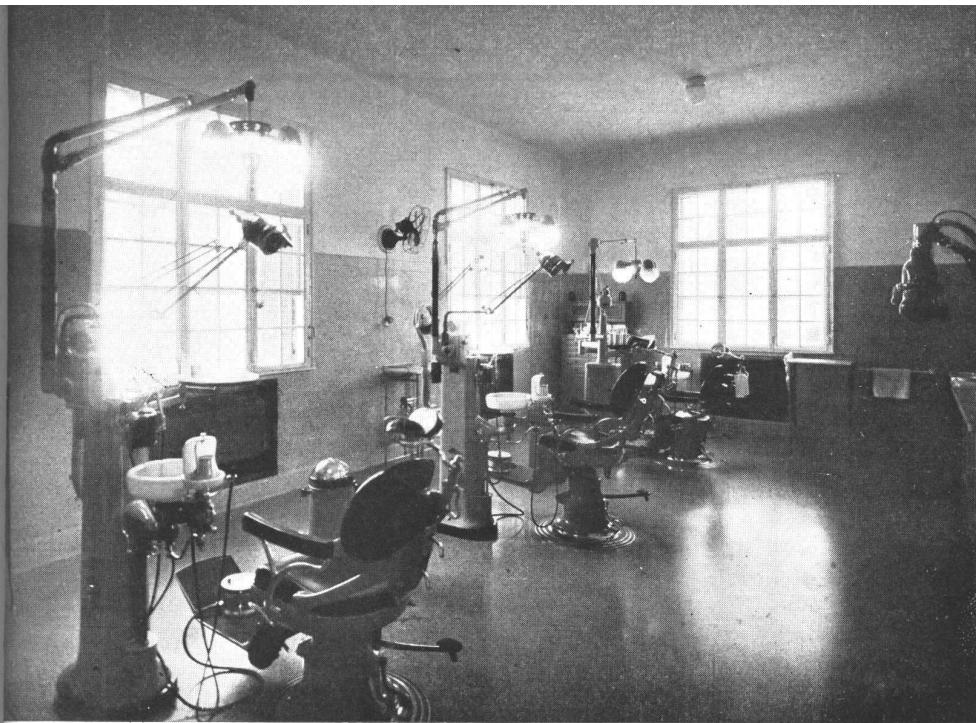
TEMPORADA DE RECREACION. — Hemos dicho que aparte de la "temporada de vacaciones" cuyas actividades acabamos de esbozar, se realiza una de recreación, más limitada. La intención ha sido aprovechar las instalaciones existentes y la organización ya en pie y a ese objeto los días jueves, domingos y feriados se reúnen una cierta cantidad de niños, entre el 15 de abril y el 15 de julio y desde el 15 de agosto hasta el 15 de noviembre. Esta actividad tiene dos fases distintas: la permanente, a la que asisten 702 niños, en forma estable; y la de los visitantes de escuelas, que van a pasar un día a la Colonia, donde se les sirve el almuerzo y una merienda y se les enseña juegos recreativos, proyectándose películas los días no aptos para las actividades al aire libre.



La cocina, equipada con los elementos más modernos.



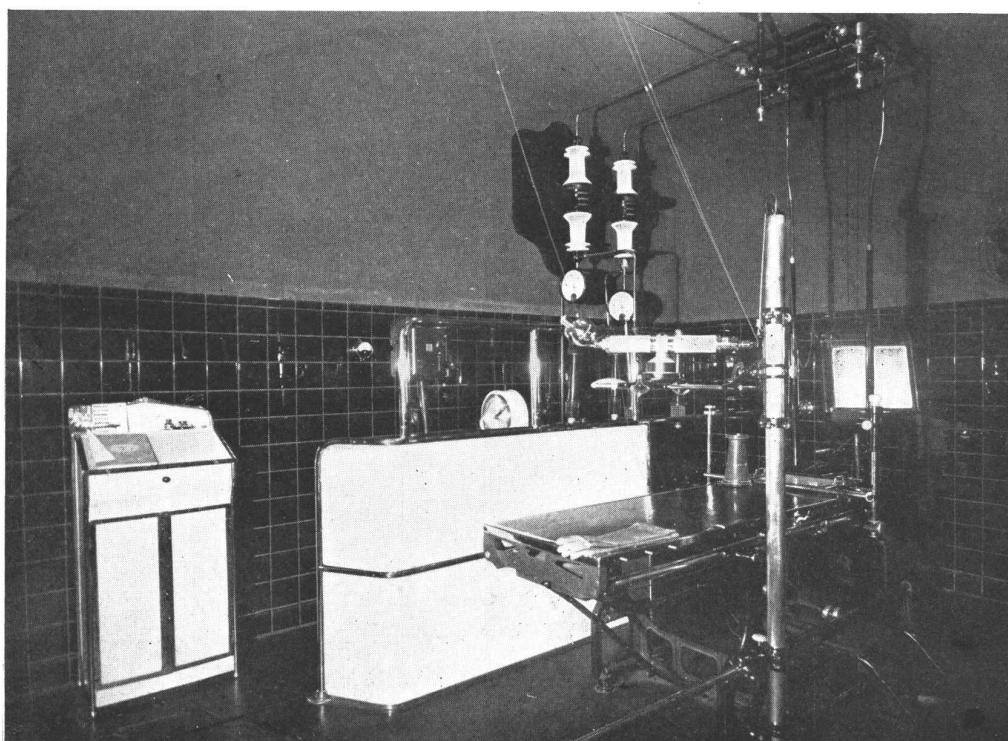
BIBLIOTECA



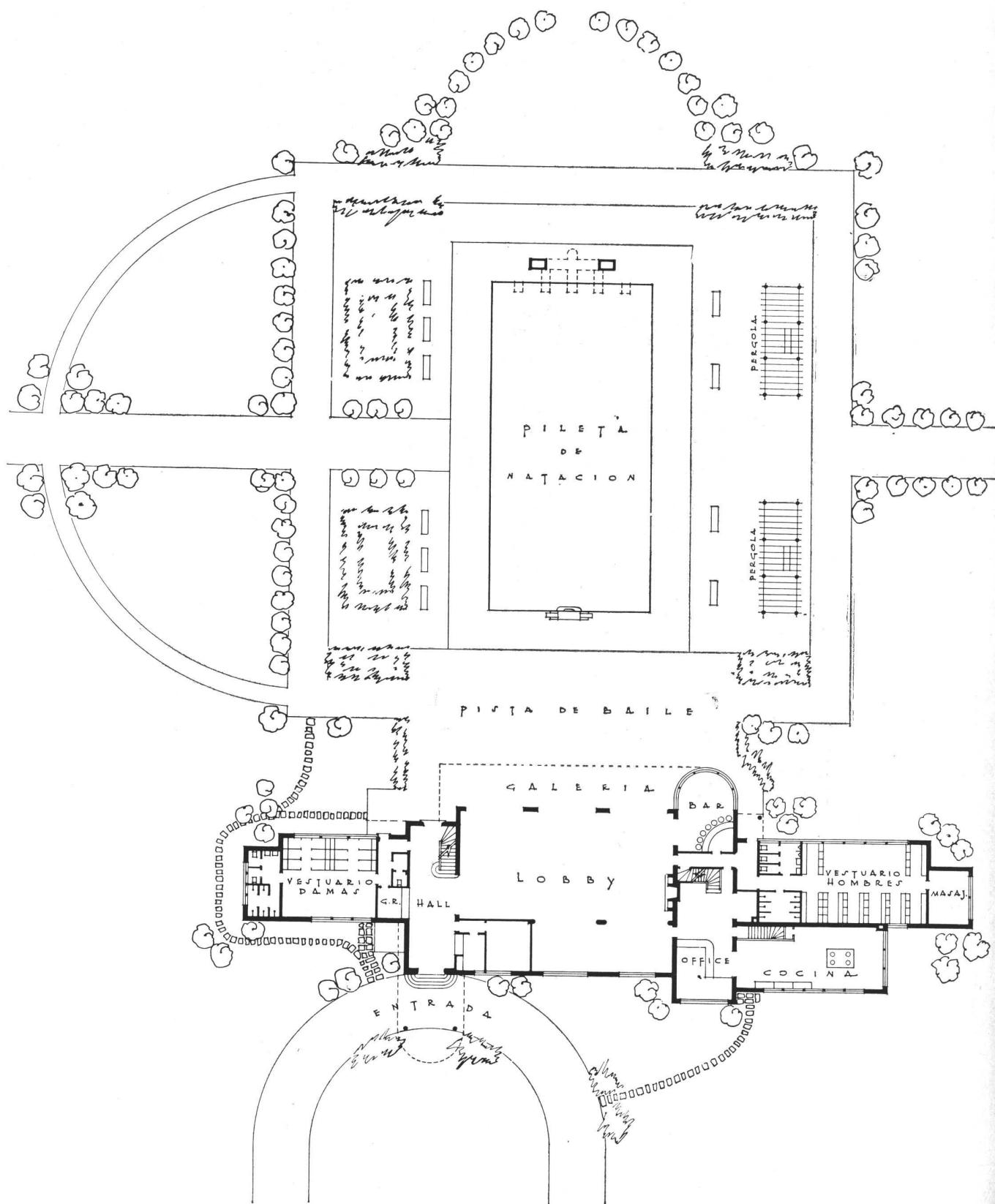
El consultorio de odontología en que pueden prestar servicio tres dentistas a la vez.

CUERPO DE ADALIDES. — No pudiendo exponer, en toda su amplitud, en una nota de esta naturaleza, la compleja y múltiple labor y finalidades de una institución tan completa como esta Colonia de Vacaciones, queremos decir breves palabras sobre los adalides: éstos son jóvenes de ambos sexos, que se educan e instruyen especialmente bajo un lema que lo dice todo: "Mayor responsabilidad, Menos privilegio, En bien de sus Semejantes". Son seleccionados cuidadosamente de acuerdo a cualidades mentales de eficiencia, a cualidades morales, a cualidades ético sociales y a otras especiales de dirección y disciplina. El adalid debe, pues, tener confianza en sí mismo; mostrarse entusiasta y alerta, tener la convicción de sus verdaderos valores, pensar y obrar con dignidad, ser leal, franco y sincero, ser culto e instruido; respetar las leyes y a sus superiores, poder disciplinar a otros. En una palabra y para condensar, podríamos decir sin ninguna exageración que la escuela de adalides es una perfecta escuela de la ciudadanía.

CONSIDERACIONES FINALES. — Hemos pasado muchas horas en la Colonia de Vacaciones Gral. San Martín y hemos visto a los niños y conversado con ellos; y se sale de allí con una íntima emoción y con una tristeza: la emoción de lo mucho bueno que se hace por esos pequeños, la tristeza de que todos los niños argentinos que lo necesitan no pueden beneficiarse de ese régimen. El mérito de esta obra pertenece, en primer lugar a sus fundadores; alcanza al Presidente de la República, que es el dueño de casa y da hospitalidad en una parte del magnífico parque a sus 3,500 pequeños invitados; lo comparte con él su ministro de Instrucción Pública, Dr. Rothe, cuya Secretaría de Estado controla la Colonia, que ha merecido siempre su atención preferente; el Dr. César S. Vázquez, Director General de Educación Física, que es un animador incansable de la actividad que dirige con tanto entusiasmo y conciencia y al Dr. Chavarria Escobar, Director de la Colonia, quien, secundado por un personal ejemplar, vigila de cerca la magnífica obra.



La sala de Rayos X.





Una vista del edificio,
tomada desde la entrada

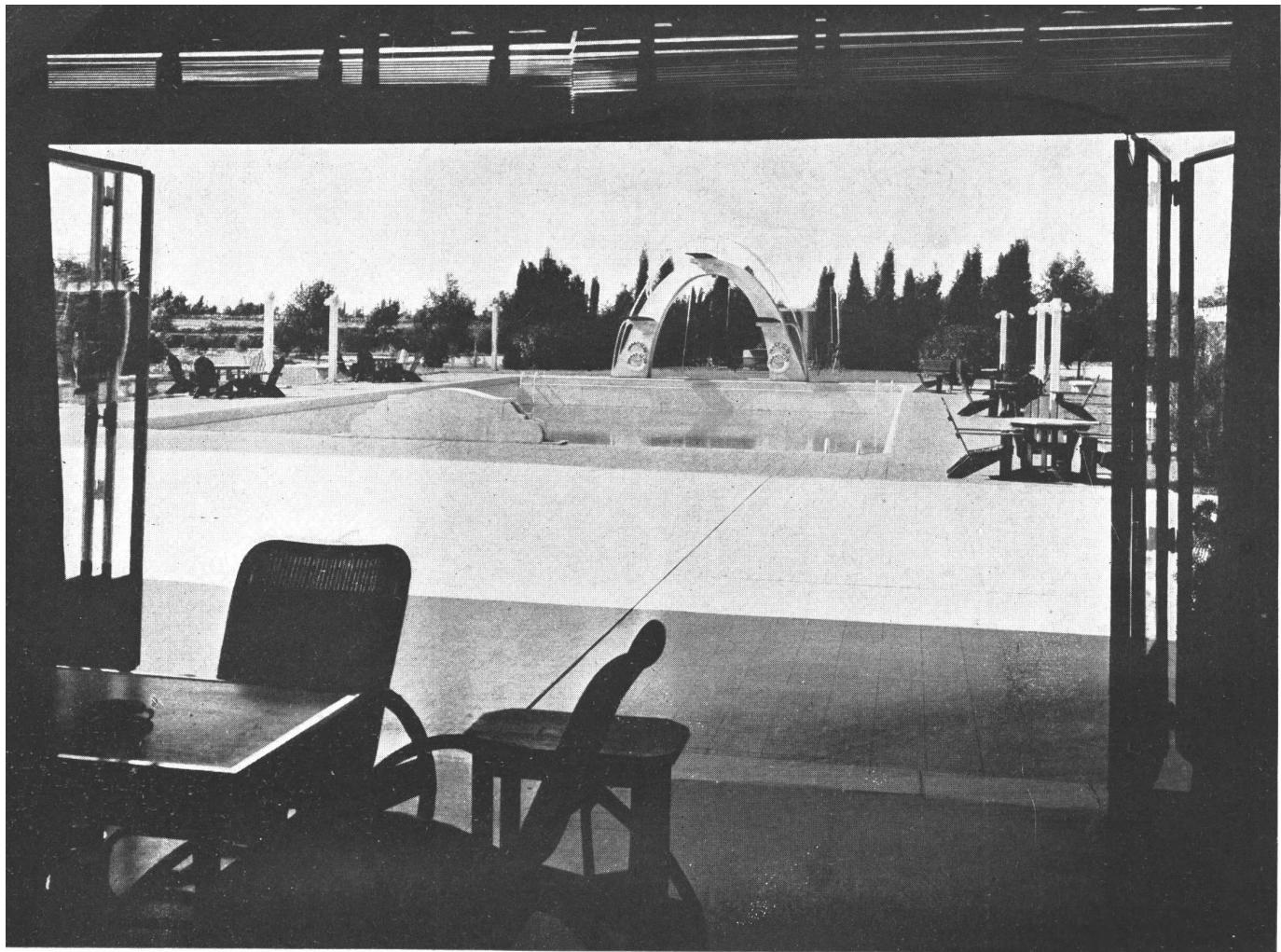


Las instituciones de gobierno y particulares de ciudades como Córdoba, que es un centro importantísimo de turismo, deben necesariamente, al proyectar actividades nuevas o ensanchar las existentes, hacerlo teniendo presente la responsabilidad que comporta el recibir anualmente miles de visitantes que van, no solamente en busca del buen clima y los hermosos panoramas, sino también de una temporada de pasatiempos y diversiones.

El Jockey Club de Córdoba lo entendió siempre así y, sobre todo desde que rige sus destinos su actual Presidente, don Elías Yofre, se prestó especial atención a todas aquellas actividades que, aparte de constituir un beneficio para sus asociados, contribuyeran a prestigiar a la institución y a la vieja y culta ciudad. Por ello es que el Jockey Club de Córdoba se constituyó en el más importante centro de difusión cultural de la ciudad, con sus frecuentes exposiciones de artes plásticas, conferencias y conciertos.

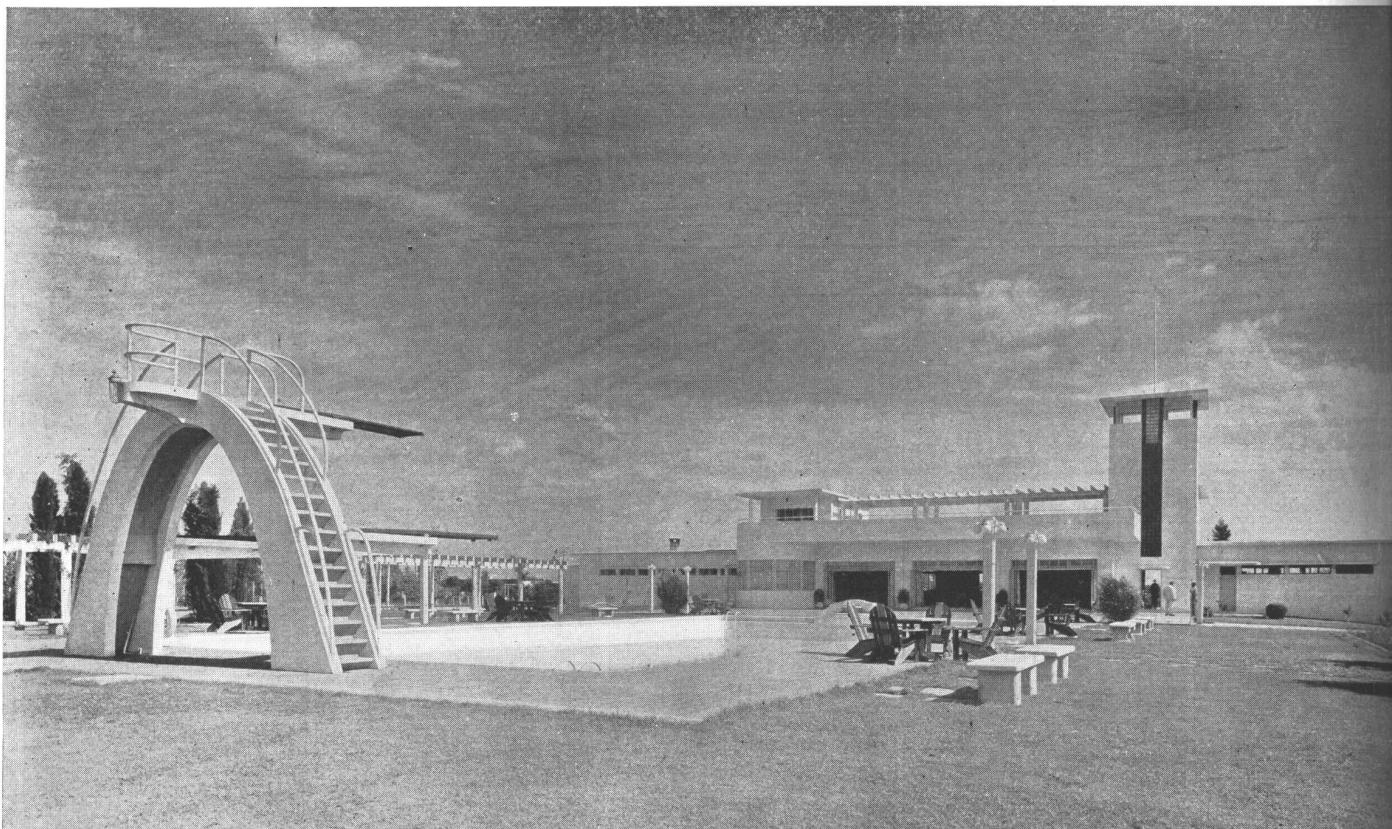
El Country Club que se ha construido en un amplio terreno hermosamente arbolado, contiguo al circo de carreras, obedece también a esa necesidad. Hacía falta en Córdoba un lugar

La pileta, desde
los trampolines



La pista de baile al aire libre y la pileta, desde el lobby

Fotografía del edificio, desde la pileta



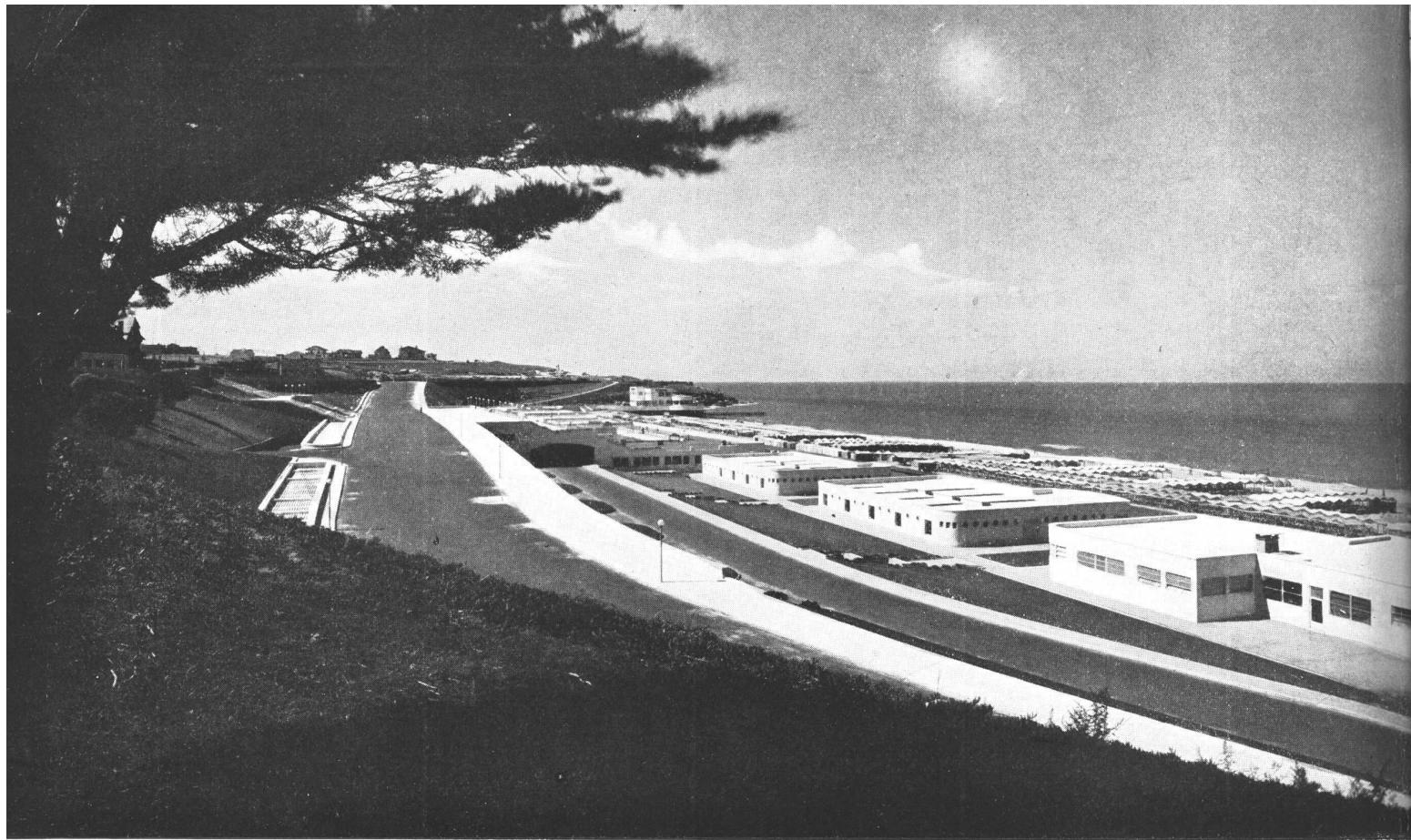


Una vista del lobby

donde el turista de paso pudiera ser acogido y agasajado en el verano; donde pudiera bailar en un ambiente agradable; donde pudiera pasar un momento de tertulia amable con amigos. Desde luego que las instalaciones proyectadas están especialmente destinadas al solaz de los socios de la institución. Pero con la característica hospitalidad cordobesa, pocos son los veraneantes asiduos de la sierra que no han tenido oportunidad de visitar y

disfrutar sus magníficas instalaciones: un hermoso lobby que puede apreciarse en las fotografías adjuntas; excelente pista de baile al aire libre; pileta de natación con todas las garantías de sanidad, el todo rodeado de un parque magnífico.

En cuanto a los valores arquitectónicos de los edificios y estructuras, creemos suficientemente explicativos los elementos gráficos que acompañan a esta nota.



URBANIZACION DE PLAYA GRANDE DE MAR DEL PLATA

PROYECTO DE LA DIRECCION DE ARQUITECTURA DE LA PROV. DE BS. AIRES

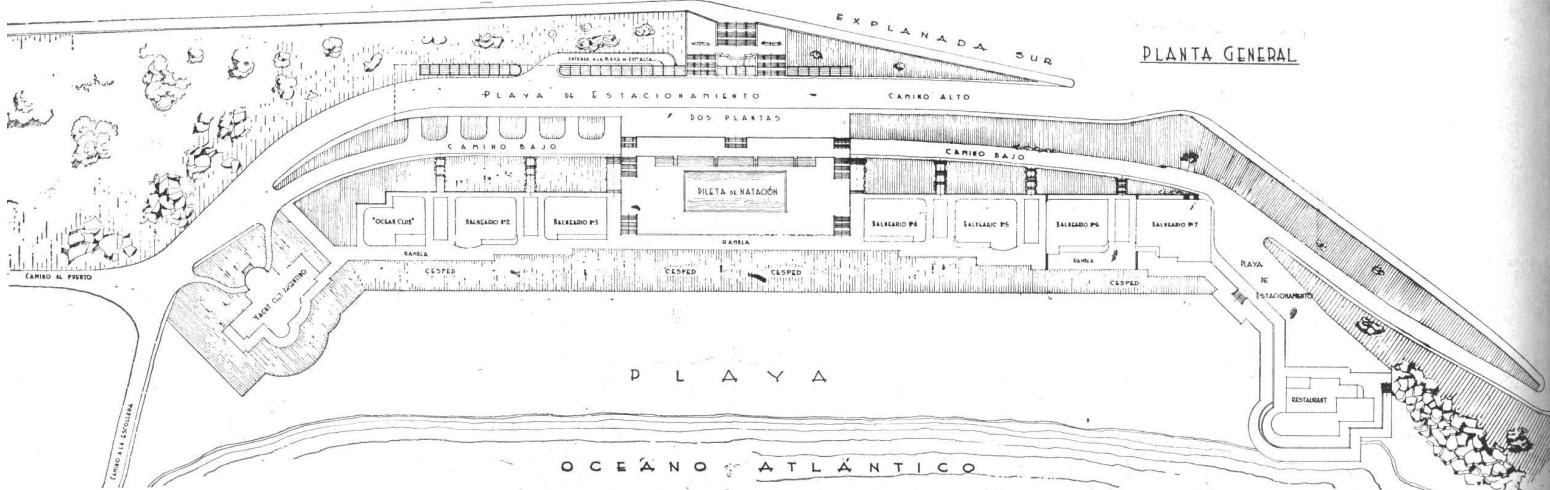
A lo largo de una poligonal que abraza toda la Playa Grande, el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, por intermedio de la Dirección de Arquitectura ha dado término en Mar del Plata a las construcciones balnearias que junto con los edificios similares del Golf Club y Yacht Club Argentino a realizarse, constituirán el block balneario de esa espléndida playa.

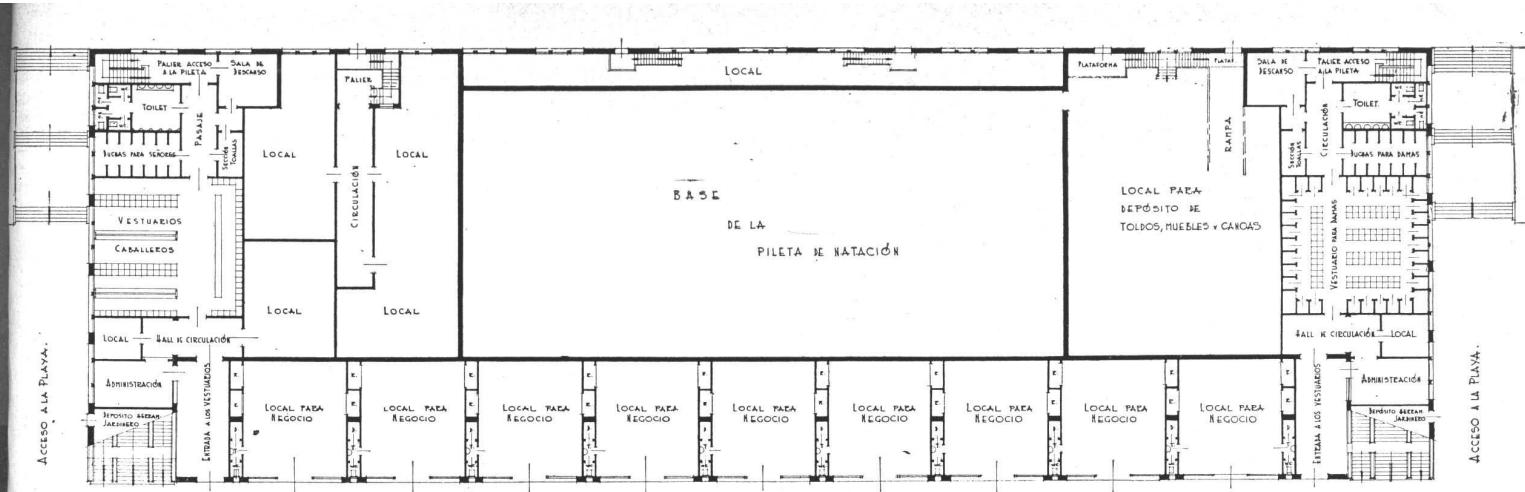
Con la terminación de las obras, el Gobierno de la Provincia ha dado cima al plan de urbanización de esa playa invirtiendo en total aproximadamente la suma de \$ 3.500.000.— m/n. y entregando al beneficio público una obra que marcará el comienzo de un vasto plan de urbanización de playas, casi desconocido hasta hoy en nuestro país.

Constituyen la parte principal de este proyecto, seis edi-

cios balnearios con un total de 510 cabinas y 800 servicios comunes para bañistas, 27 baños con agua caliente, un gran balneario central con pileta de natación de 20' x 50 m., capaz de dar cabida a 1000 bañistas de ambos sexos, un edificio de restaurant, notable por sus dimensiones y ubicación y los edificios de los clubs Ocean, Golf y Yacht, el primero de los cuales ya está construido. Locales de negocios distribuidos en los balnearios completan los servicios de atención pública.

Provistas las construcciones balnearias de todos los servicios aconsejados por la época en este tipo de obras, ha sido directiva principal al estudiarlas, disminuir su importancia para beneficio de todo el conjunto en el goce del único elemento que debe primar para su importancia para su factor principal de emoción y belleza: el mar.





Como parte complementaria de estos edificios se han construido las playas de estacionamiento con capacidad para 1000 coches, en las cuales los problemas higiénicos han sido contemplados con igual amplitud que los creados por su funcionamiento.

Dos caminos a diferente nivel de 15 m. y 7 metros de calzada, respectivamente y con orígenes en distintos puntos del boulevard marítimo son las vías de esta playa; desarrollando el primero sobre los locales de estacionamiento, el segundo llega al costado de los balnearios.

Escaleras de piedra de grandes dimensiones salvan el desnivel de 18 m. existente entre la rambla de los balnearios y la explanada. Ellas, atravesando el camino a alto nivel se funden en una de corte monumental de 50 metros de ancho, que gana los últimos 8 metros hasta el boulevard, constituyendo una nota de espectáculos en un conjunto notable por sus magnitudes.

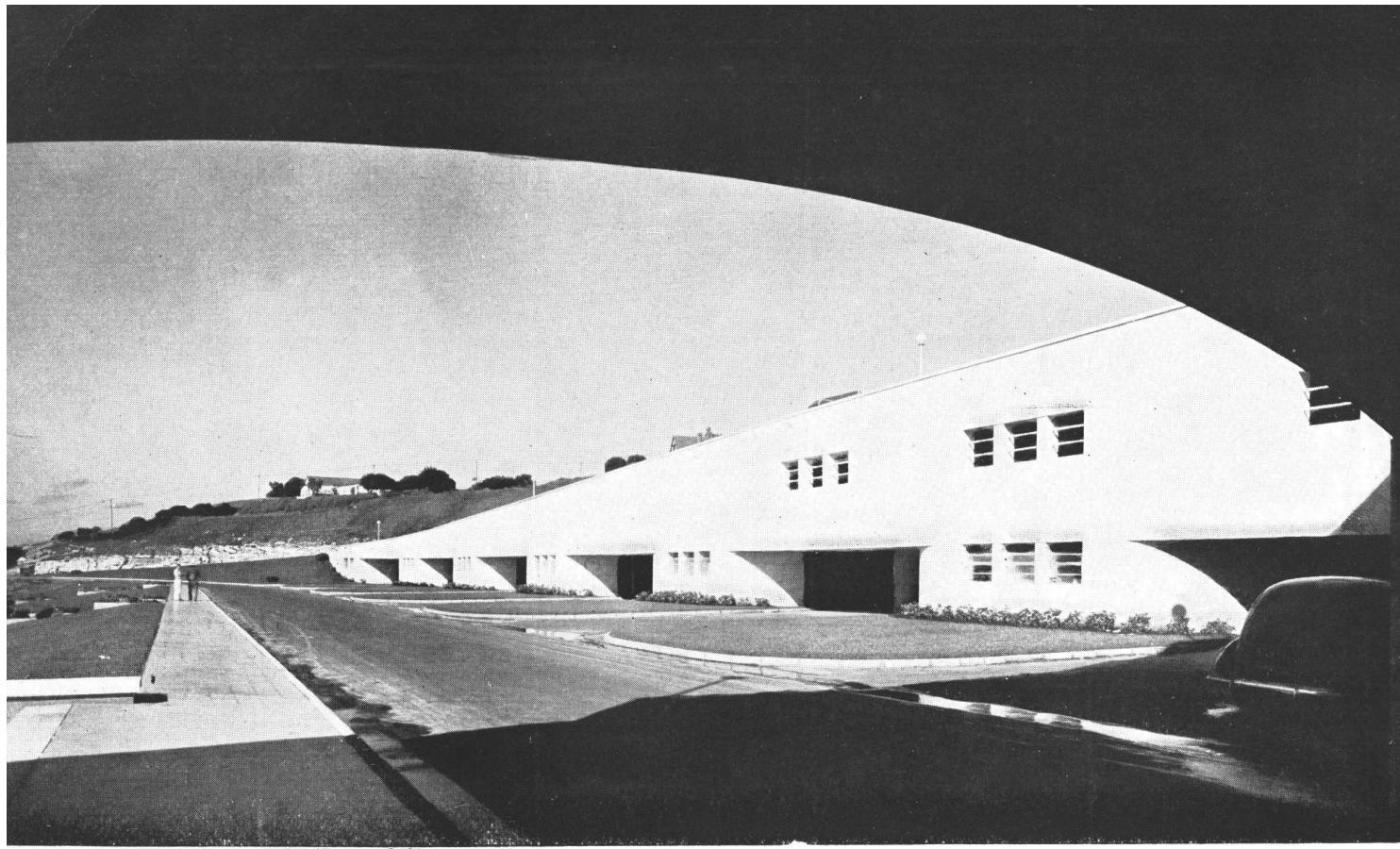
La naturaleza altimétrica del terreno ha dado lugar a

problemas de orden técnico de cierta solución, que resueltos, han traído como consecuencia la creación de frentes importantes que la piedra natural y los jardines que se han construido, hacen un marco de excepción. La rambla entre los balnearios y la arena, de 7,50 m. de ancho, tiene a su frente como nota original, una faja de césped de 15 m. de ancho que corre a lo largo de aquélla. Los balnearios en Playa Grande, constituyen el objetivo principal de las obras del plan de urbanización de esa playa.

De plantas simples, el sistema adoptado en su distribución satisface con amplitud las directivas de higiene y desplazamiento.

El elemento de cada balneario lo constituye la cabina de 1.20 x 2.00 m. en número distinto según el balneario. Locales de administración y guardarropa, servicios sanitarios de baños calientes de agua de mar y dulce y duchas, dan forma a cada construcción, habiéndose asegurado el máximo de luz y ventilación.





Locales de negocios a razón de uno por balneario, con excepción del N° 6 que posee dos, dan a estos edificios la imprescindible nota que rompe con la uniformidad de su configuración exterior a la vez que crean un motivo de atracción más en el paseo, con sus vidrieras de cuidada apariencia.

Sobre el mar se ha proyectado a cada balneario una galería de 3 m. de ancho.

Los frentes de los balnearios son consecuencia de las plantas y sin alardes decorativos, como lógica consecuen-

cia de su función; la piedra de la localidad ha contribuido sin embargo con su belleza a dar la única nota en los mismos.

Los materiales empleados son los corrientes con alguna excepción como en la electricidad, en cuya instalación se han utilizado elementos no comunes en su calidad.

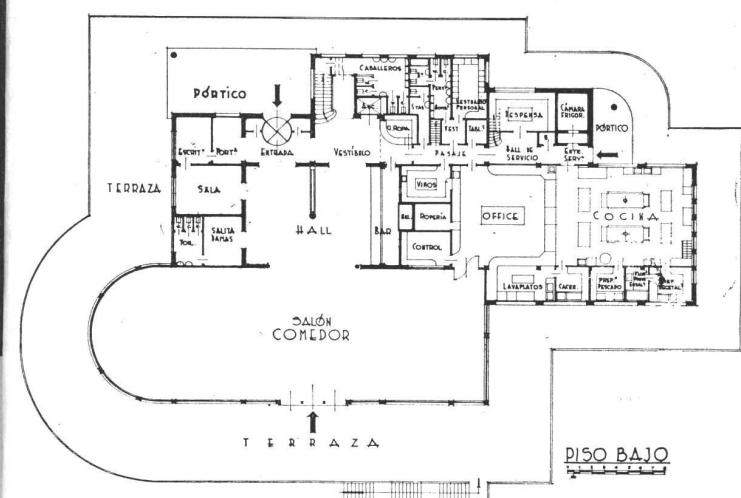
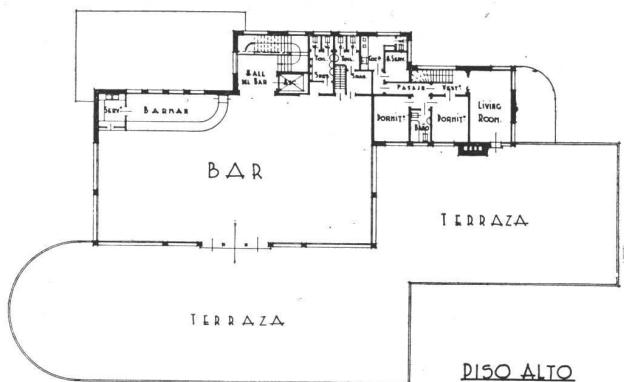
La pileta de natación de 20 x 50 m. con su eje transversal coincidiendo con el de la planta general de las obras construidas en la playa, forma junto con los locales accesorios de la misma para hombres y mujeres, vestuarios y sanitarios y los nueve de negocios con frente al mar, un macizo de 115 metros por 44.20 m.

En éste, la pileta es su motivo principal por sus dimensiones y la expresión de su revestimiento de mayólicas y su sistema subacuático de iluminación comunican al conjunto; una amplia terraza sobre el frente al mar que se prolonga a los laterales y una grada que se desarrolla en el opuesto, serán su marco.

Dentro del Plan de Urbanización de Playa Grande, constituyen las playas de estacionamiento, las obras complementarias en su funcionamiento, de los balnearios.

Separadas de estos por un espacio libre de aproximadamente 30.00 metros en el que se ha trazado un camino de 7.50 m. de ancho en el que incidirán directamente, estudiadas en dos plantas hasta donde lo permitió la altura libre disponible, la superficie aproximada de las mismas es de 12.300 m². Sobre ellas corre el camino que saliendo del boulevard marítimo constituye el vínculo de unión de la ciudad con el puerto: este camino tiene un ancho de 15 m.





Constituyen estas playas, simples espacios para el estacionamiento y han sido dotadas de los servicios sanitarios correspondientes.

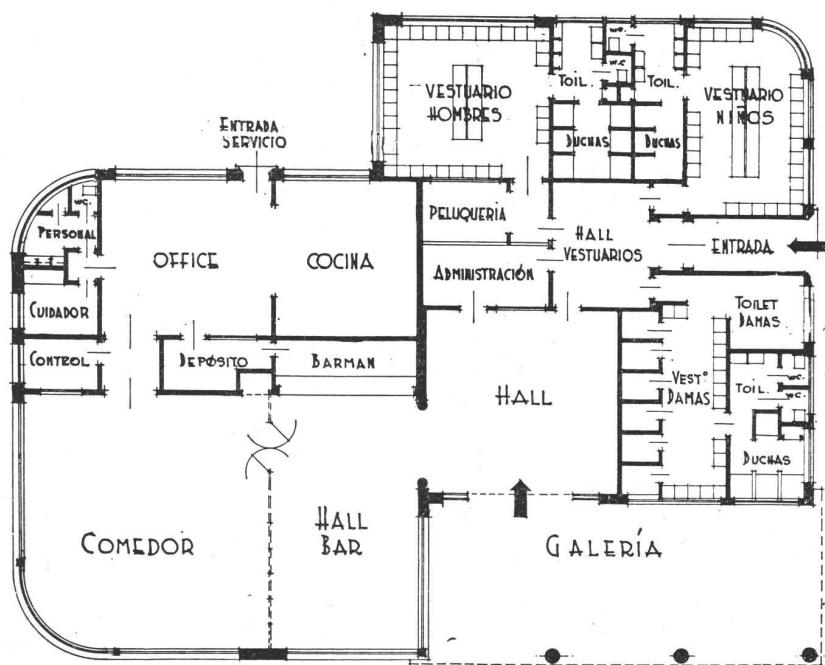
Al proyectar el Restaurant ha sido directriz principal realizar un trabajo que no sólo llenara ampliamente su destino, sino que lo hiciera con la esplendidez que su ubicación exigía.

Sólo así satisfaría su objeto una construcción que no sólo debía ser funcional tanto como fuera posible, sino también, en grado más discreto, ricos en la arquitectura adoptada, sin descuidar en verdad su valor final. Dos plantas tratan de resolver el problema: en la planta baja al nivel 8 m. sobre el 0 del puerto, el salón comedor del Restaurant es elemento primero, a cuyo alrededor por orden de funcionamiento van hallando ubicación distintos locales. La vista de la planta chorra explicaciones y muestra la naturalidad de su movimiento, habiendo tratado de unir en modo franco, a aquél con los segundos, procurando a todos a la vez discreta independencia.

Así se juntan la entrada, hall, bar y comedor, o se pasa de la entrada al hall de escalera y ascensor y se sigue a la planta alta.

El mar domina en todo el proyecto; su contemplación desde todos los rincones a través de amplias aberturas, es el alarde decorativo del mismo; los interiores sólo transparentan tranquilidad, aun cuando los recubre el mármol y claras superficies pulidas.





El bar de amplísima terraza anima la planta alta donde se ha ubicado también, una vivienda con destino al concesionario.

Locales sanitarios y dependencias del comedor en una distribución que se ha tratado con atención, completan este trabajo.

Instalaciones: Aire acondicionado, de frío, ascensor, electricidad con luz indirecta en los locales principales y faja luminosa en los frentes, teléfonos directos y con servicio de conmutador, timbres.

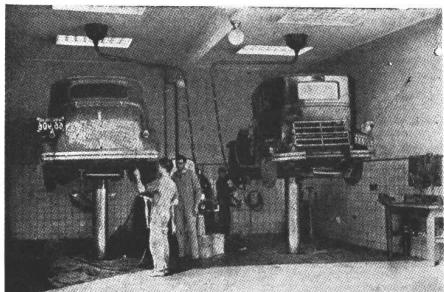
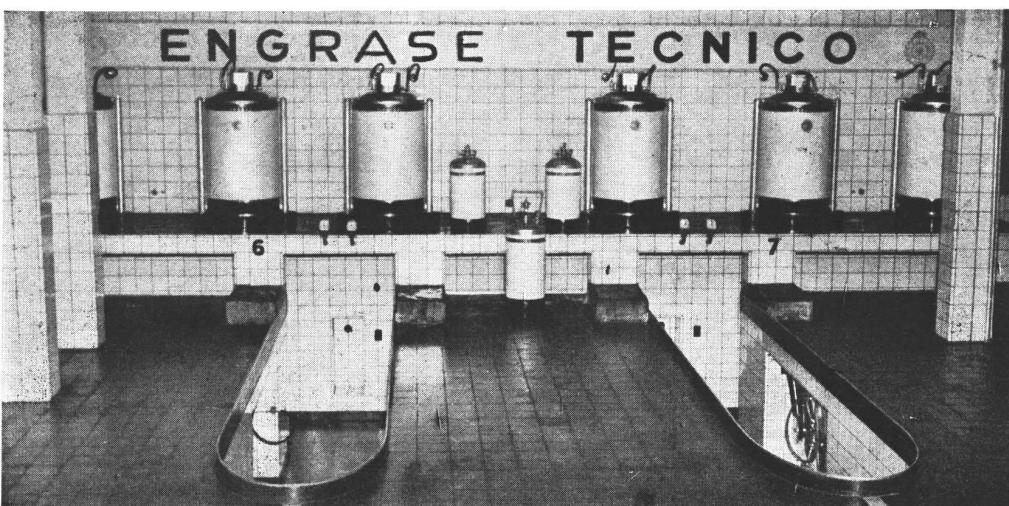
Materiales: Los de uso corriente con aprovechamiento de los que ofrece el lugar.

Estructura de hormigón armado, pisos graníticos, etcétera.

Los frentes se han tratado de modo simple, tal como entendemos convenía, habiéndose utilizado como elemento decorativo la piedra de Mar del Plata.

MODERNOS EQUIPOS DE LUBRICACION CENTRALIZADA

Los puntos principales de una ESTACION DE SERVICIO productiva, radican en su ASPECTO ATRAYENTE, EXHIBICION LLAMATIVA, ACCESIBILIDAD, ATENCION SOLICITA DEL CLIENTE, y sobre todo BUENOS EQUIPOS, como los que hallará en FIORE, PANIZA Y TORRÁ S. A.



ALGUNAS DE LAS INSTITUCIONES Y CASAS EN LAS QUE EFECTUAMOS LAS INSTALACIONES COMPLETAS

(AIRE - ENGRASE - LAVADO)

AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
CORPORACION DE TRANSPORTES
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
AROCENA Y TIPHAINNE
S. R. L. (Packard)

G. S. FRANK & CIA. (Ford)

CERRUTTI HNOS. (Chevrolet)

C. H. BUXTON (Ford)

DIRECCION DEL MATERIAL DEL
EJERCITO

EDUARDO BOSCH (Chevrolet)

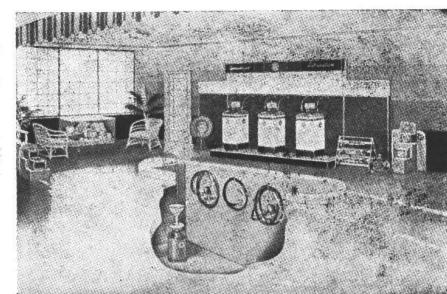
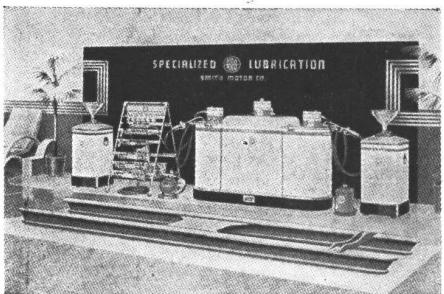
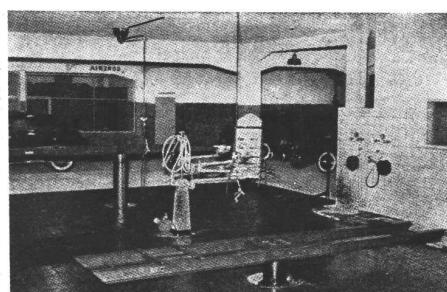
Ing. J. JORGE COPELLO (Ford)

ESCUELA DE ARTILLERIA

RAMON REGUEIRA (Ag. Y. P. F.)

Etc., Etc.

SIRVASE REQUERIR DE NUESTRA OFICINA TECNICA TODO LO CONCERNIENTE A MODERNIZACION DE "ESTACIONES DE SERVICIO" Y "TALLERES MECANICOS"



VIAMONTE 1581 - **FOIRE, PANIZA & TORRÁ S. A. - BUENOS AIRES**

Al escribir a los anunciantes sírvase mencionar Nuestra Arquitectura

— NUESTRA
ARQUITECTURA

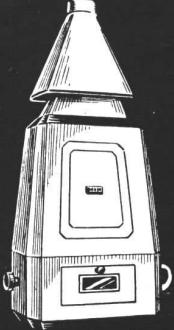
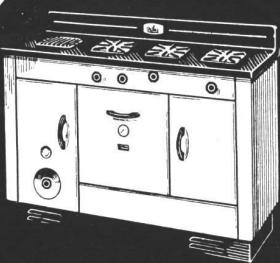
AGUA CALIENTE
A GAS DE KEROSENE
CON ARTEFACTOS ORBIS

ORBIS
S. A. INDUSTRIAL METALURGICA

CALEFON A KEROSENE

CALLAO 53-61
Buenos Aires
U. T. 38 - Mayo
2024 - 26

COCINA CON CALDERA A KEROSENE

BONDINO e Hijo

Ha tenido a su cargo la construcción de las obras sanitarias y el suministro de artefactos en las estaciones del A. C. A. siguientes:

CERES
RAFAELA
RESISTENCIA
RECONQUISTA
CORRIENTES
SANTA FE Y ROSARIO

CORRIENTES 1154-60 • ROSARIO • Teléfonos 22409 23760

TODOS LOS TRABAJOS DE PINTURA
REALIZADOS EN LA ESTACION
DEL A. C. A. DEL CAMPING DE
LUJAN HAN SIDO EFECTUADOS POR

Antonio Tagliaferro

EMPRESA DE PINTURA Y DECORACIONES

ESCOBAR 2346
U. T. 51 - 5306

M. Rodríguez Pérez

Sucesor de Rodríguez y Greco

Ha tenido a su cargo la carpintería metálica en las estaciones del A. C. A. siguientes:

Ha suministrado cocinas esmaltadas a gas oil para las estaciones de:
Irene, Juarez, Azul, Gorchs, Napaleofú, Colón, Canals, Almafuerte, Villa del Di- que, Ingeniero Maschwitz, Firmat, La Paz, Rosario de la Frontera, Soto, Go- bernador Gordillo, Don Torcuato, San Antonio de la Paz, Villa Alberdi y Humahuaca.

ROCA 427 U. T. 464

IRENE,
JUAREZ,
GORCHS,
AZUL,
NAPALEOFU,
DOLORES (2.º edificio) y
FIRMAT

TRES ARROYOS

"LOS MIL COLORES"

Gran Fábrica de Mosaicos calcáreos y graníticos

R. D. Massaro y Cía.

25 DE MAYO N.º 463 U. T. 526 TANDIL

Para el edificio del Automóvil Club Argentino-Tandil n/casa suministró y colocó:

TODOS LOS PISOS DE MOSAICOS GRANITICOS • REVESTI-
MIENTOS DE ESCALERAS DE MARMOL RECONSTITUIDO

En esta obra: Se emplearon 5000 bolsas de cemento "LOMA NEGRA"
que fué suministrada por n/firma.



- CEMENTO PORTLAND "LOMA NEGRA"
- CEMENTO BLANCO "ACONCAGUA"
- CAL HIDRATADA MOLIDA "CACIQUE"
- AGREGADOS GRANITICOS

INDUSTRIA GRANDE
NACION PROSPERA

LOMA NEGRA S. A.
MORENO 1231 • BUENOS AIRES

SOLICITADA



Por la presente nos
complacemos en poner en
conocimiento de nuestra dis-
tinguida clientela que nues-
tras secciones: Fábrica y
Expedición, permanecerán
cerradas durante la semana
de Carnaval, es decir, del:
6 al 15 de MARZO P. V. INCLUSIVE, debido
a que durante esa fecha concederemos a nuestro
personal obrero las vacaciones anuales pagas que
acostumbramos darle al mismo. Por tal razón agrar-
deceríamos se sirvan prestarnos su colaboración en
tal sentido formulando sus estimados pedidos con
la debida anticipación para evitar inconvenientes.

Con tal motivo, nos complacemos en saludarles
con nuestra consideración más distinguida.

APELES S. A.

CRESPO 2759 U. T. 61-0071 Bs. As.



CASA ESPECIALIZADA EN REVESTI-
MIENTOS DE MARMOL PARA ESTUFS

JOSE A. LOPEZ
MARMOLEOS EN GENERAL

Concepción Arenal 4056 - U. T. 54-1103



PROTEJA
SU TECHO
PINTANDOLO
CON

GRAFISOL

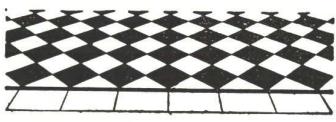
PRESERA Y EMBELLECE
Solicite folletos con colores
Fco. J. COPPINI
CHACABUCO 82 - U. T. 33, Av. 9676

MOSAICOS

MARTIN E. QUADRI

Fundada en el año 1874

Avenida Angel Gallardo 160
(antes Chubut)
(Lindando con el P. Centenario)
U. T. 60, Caballito 0301-2564
Coop. Tel. 988, Oeste



FABRICAMOS
Arañas, Faroles
Aplicques, Morillos
Herrajes, Rejas, etc.



Se efectúan tra-
bajos sobre cual-
quier dibujo.

HERRERIA ARTISTICA FORJADA

LUIS PEDROLI

SINCLAIR 3151 U. T. 71-1783
Premiada en varias Exposiciones

CORREOS NEUMATICOS



Simón, Leisse y Cía.

GARAY 737 U. T. 23-3258

CATTANEO

CORTINAS DE ENROLLAR
PROYECCION A LA VENECIANA
SISTEMA AUTOMATICO

"8 en 1"

PERSIANAS INTERIORES
PLEGADIZAS

**"V AMERICANA
VENTILUX"**

Exposición y Ventas
GAONA 1422 - U. T. 59-1655

COPIAS DE PLANOS



IMPORTACION DE PAPELES Y TELAS
Artículos para dibujos en general

DESALVO Hnos.
Sucesores de S. Casagrande
B. de Irigoyen 276 Ferro Prusiano -
U. T. 37, Riv. 0231 Galato y Sepia
U. T. 38, Mayo 4647

PINTURERIA Y PAPELERIA DEL NORTE

Variado surtido
de papeles pintados. Las últi-
mas novedades
en TEKKO y
SALUBRA

Vicente Biagini y Hnos.

Paraguay 1126
U. T. 41, Plaza 2425
Buenos Aires

Empresa General de Pintura

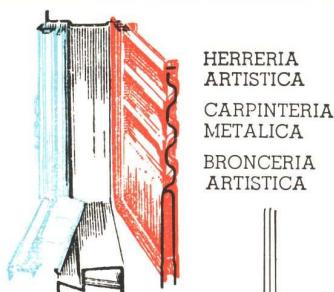
de

Juan Carrabino

•
DECORACIONES
DE INTERIORES
•

Patinado
y
trabajos
de estilo

Hernandarias 830
U. T. 26, Garay 2475



HERRERIA
ARTISTICA
CARPINTERIA
METALICA
BRONCERIA
ARTISTICA
Establecimientos Metalúrgicos
LUIS A. QUESTA
Potosí 3736/44 - U. T. 62, Mitre 2852



GUIA PROFESIONAL

AGENCIA GENERAL

CALEFACCION

CONSTRUCTORES

ELECTRICIDAD

LADRILLOS

D. Fortunato & Cía.

INSTALACIONES DE

CALEFACCION

En todos los Sistemas y Anexos
Instalaciones de quemar petróleo
FREYRE 3565 - U. T. 70-5024
BUENOS AIRES**Luis V. Migone**

ING. CIVIL

EMPRESA CONSTRUCTORA

Arenales 2428 U. T. 44-9119

José RusconiFabricante
de Artefactos EléctricosGUARDIA VIEJA 4438
U. T. 54, Darwin 5535 - Bs. AiresSUCESION DE
FRANCISCO CTIBOR
FABRICA DE LADRILLOSEn Ringuet F. C. S. - U. T. 890, La Plata
Escritorio: Av. de Mayo 1035 (8º Piso)
U. T. 38, Mayo 4602LADRILLOS MACIZOS F. C. aprobados
por la Dirección de las O. S. de la Nación
HUECOS PATENTADOS para entrepisos,
azoteas, chimeneas, bebederos, etc.

CALEFONES

José Oettel e Hijo

EMPRESA DE CONSTRUCCIONES

S A R M I E N T O 4 4 7 0

U. T. 54, Darwin 5318

Casa "ANTON"OBRAS DE ELECTRICIDAD
EN GENERALAVENIDA MITRE 328 - U. T. 22-9386
AVELLANEDA

MARMOLERIA

HURISUPERCALEFONES Y
COCINAS A GAS

Seguros - Sólidos - Económicos

Exposición y Ventas:

CORDOBA 1068 Bs. Aires
U. T. 41, Plaza 1354**Ing. E. y E. Maurette**

EMPRESA CONSTRUCTORA

C. Pellegrini 1263 - U. T. 44-1001

ESCULTORES

MARMOLES

Erminio Celsi & Cía.R. de Janeiro 631 esq. Díaz Vélez
U. T. 60, Caballito 1840
Buenos AiresCARPINTERIA Y
HERRERIA**Arq. Juan F. Lazzatti**EMPRESA CONSTRUCTORA
CARPINTERIA MECANICAFamatina 3399 U. T. 61-0763
Adrogue F. C. S. U. T. 107**Alejandro Paladini**ESTUFAS, ESCULTURAS Y
FRENTE

Morón 2655, U. T. 63-8552

MOSAICOS

Carpintería Mecánica
DE
César Stringa e Hijos
CAMARONES 2840-44
U. T. 59, Paternal 3258**Luis Camporino e Hijo**

EMPRESA CONSTRUCTORA

Av. R. Sáenz Peña 547
U. T. 33, Avda. 7181FUNDICION
Y BRONCERIA
ARTISTICAMOSAICOS
REVESTIMIENTOS Y ESCALERAS
Victorio MoltrasioExposición y venta
Federico Lacroze 3335
U. T. 54, Darwin 1868Carpinteria Artística de Obras
D'ALVIA Hnos.
Instalaciones, Decoraciones y Per-
sianas de enrollar, Especialidad en
Trabajos Artísticos
1455 Guevara 1459 - U. T. 54, Darwin 0392
Altura Triunvirato al 3000 Bs. Aires

DECORADORES

S. GIROLAFUNDICION
ESCALUTURAS
BRONCERIAS
ARTISTICASPATINAS - COLORACIONES
FABRICA DE MEDALLAS**Miguel Quatraro**
Carpintería
Ebanistería
INSTALACIONES, DECORACIONES,
MUEBLES
Avda. TRES CRUCES 4048-52
U. T. 50, Devoto 3969 - B. Aires**Angel di Baja**Decoración de interiores
TapiceríaBustamante 884
U. T. 79, Gómez 4295

VITRAUX

Rodr. PEÑA 280 - Buenos Aires
U. T. 37 - 0434CORRIENTES 530 - Rosario
U. T. 24622**Casanova Hnos.**Vitraux D'Art
En todos los estilos

Rivadavia 2260 U. T. 47-2475



JUAN QUIROS
CONSTRUCTOR
OBRAS SANITARIAS

Ha tenido a su cargo las obras sanitarias e instalaciones contra incendio en las estaciones del A. C. A., Olivos y Belgrano.

Dorrego 239

U. T. 54, Darwin 2451

**Fábrica de Mosaicos
de Calidad**

FRANCESCHI, BADE y CIA.

ESCALERAS Y REVESTIMIENTOS
DE MARMOL RECONSTITUIDO

EXPOSICION CALLAO 863 ENTRE CORDOBAY PARAGUAY
BUENOS AIRES

PRODUCCION DIARIA 600,00 m²

GUILLERMO KRAFT Ltda.

Sociedad Anónima de Impresiones Generales

EL DECANO DE LOS ESTABLECIMIENTOS GRAFICOS

3/4 DE SIGLO
IMPRIMIENDO EN EL PAIS

EDIFICIO KRAFT
RECONQUISTA 319-27
Unión Telef. 31-3411 cl 18

MARTIN F. COUTO & CIA.

TECNICA ELECTRICA
INSTALACIONES ELECTRICAS

EXPOSICIÓN Y VENTAS
CORDOBA 1501 - Tel. 44-4240 • PARANA 816

ha intervenido en las siguientes
obras del AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO:
CATAMARCA ♦ SANTIAGO DEL ESTERO
BARILOCHE ♦ SAN MARTIN DE LOS ANDES
MASCARDI ♦ TRAFUL ♦ VILLA ANGOSTURA

MARIO B. ROSSI

CARPINTERIA MECANICA
1047 - PUJOL - 1049 Tel. 59 - 2139

tuvo a su cargo toda la
carpintería de obra de
las siguientes obras

ESTACIONES Mod. 40
ESTACIONES Mod. "C"
FILIAL NECOCHEA

E N LAS ESTACIONES
DEL A. C. A. DE SAN
CARLOS DE BARILOCHE,
TRAFUL, SAN MARTIN DE
LOS ANDES, EL BOLSON,
VILLA ANGOSTURA,
MASCARDI Y SANTIAGO
DEL ESTERO, HE TENIDO
A MI CARGO LAS
INSTALACIONES
SANITARIAS DE DICHAS
ESTACIONES.

Inocencio Romano

RAWSON 3501 - OLIVOS
Unión Telefónica 741-4865



OMEGA
TALLER DE OBRA BLanca

OFICINA: U. T. 33, AVENIDA 0133
TALLERES: U. T. 742, SAN ISIDRO 595
BUENOS AIRES

Edificio Bco. de Boston
Av. ROQUE SAENZ PEÑA 567

tuvo a su cargo
la carpintería de las siguientes estaciones:
SANTIAGO DEL ESTERO - SAN JUAN - LA RIOJA
BARILOCHE - SAN MARTIN DE LOS ANDES
MASCARDI - TRAFUL - VILLA ANGOSTURA

APARECIO

La 7.^a Edición de

EL CATALOGO ROJO

A pesar de las dificultades creadas por la guerra resolvimos publicar, y publicamos, la 7a. edición de esta obra que, desde hace más de 10 años, viene apareciendo regularmente.

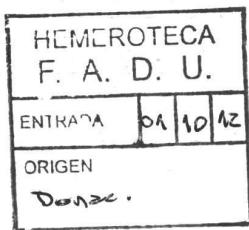
Conforme al compromiso contraído con los industriales que nos favorecen con sus especificaciones, El Catálogo Rojo se entrega gratuitamente a todos los arquitectos, ingenieros y empresas constructoras de la República.

Hemos ya distribuido los números de esta 7a. Edición, conforme al fichero que se lleva especialmente para ese fin. Pero como pueden haber ocurrido omisiones o extravíos, rogamos a todos los profesionales del país, comprendidos en las categorías mencionadas, como así a las reparticiones técnicas oficiales, que no hubieran recibido el ejemplar que por derecho les corresponde, quieran reclamarlo escribiendo a

EDITORIAL CONTEMPORA

SARMIENTO 643

BUENOS AIRES

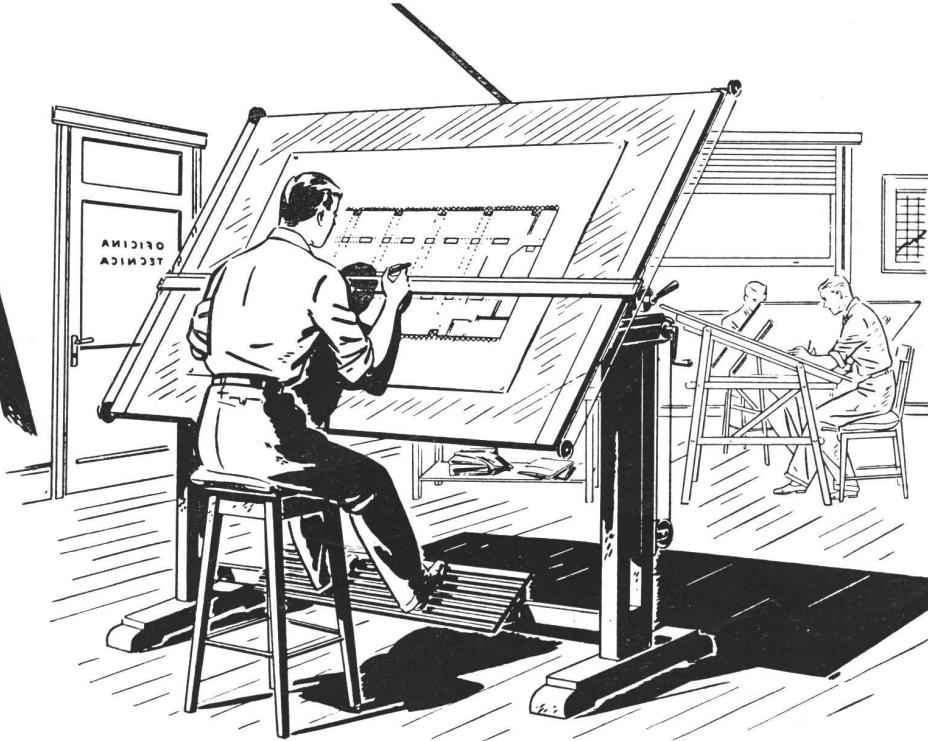




EL CAMINO MAS CORTO...

... para resolver segura y rápidamente sus problemas relacionados con la iluminación y demás aplicaciones de la electricidad en las obras confiadas a su pericia, Sr. Profesional, es consultar a los especialistas.

Nuestra Oficina de Asesoramiento le brinda la cooperación de su personal técnico especializado. Desde la primera oportunidad que Ud. nos presente, comprobará la conveniencia de utilizar ese servicio gratuito.



COMPAÑIA ARGENTINA DE ELECTRICIDAD S. A.

Av. Pte. R. Sáenz Peña 812
Oficina N° 112

U. T. 34, Defensa 6001
Internos 5 y 20

