

# REVISTA

## DEL CENTRO DE ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS

ORGANO OFICIAL

Dirección y Administración:  
VICTORIA 658 - U. T. 38 - Mayo 5867

PUBLICACION MENSUAL

AÑO II

BUENOS AIRES, SEPTIEMBRE DE 1928

Nº. 16

### La Reglamentación Profesional en la Provincia de Buenos Aires

El Poder Ejecutivo de la Provincia de Buenos Aires acaba de presentar a la Legislatura un proyecto de ley que reglamenta el ejercicio de las profesiones de Ingeniero, Arquitecto y Agrimensor en todo el territorio de la misma.

Dicho proyecto, como es de imaginarse, guarda cierta analogía con aquel que pende desde hace unos años del Congreso Nacional.

No es nuestra intención repetir, para el caso de este proyecto de reglamentación, todos los argumentos que hemos ido exponiendo en estas *páginas*; *argumentos que han pesado en la conciencia* de los Legisladores Federales, con el resultado de prorrogar prudencialmente su discusión.

La Reglamentación de la profesión vendrá. Hay situaciones de hecho que van creándose hasta sentar derechos; todas las consideraciones sobre la universalidad del arte, sobre la libre competencia y hasta sobre la inconstitucionalidad de dicha ley, caen frente a las exigencias de una falange de jóvenes, siempre más numerosa, quienes, habiendo estudiado en las únicas escuelas existentes, que son del Estado, con programas obligados, confeccionados por el Estado, piden al mismo una protección que tal vez, has-

ta ahora, parece no haberles proporcionado la posesión del diploma nacional.

Es esta la situación de hecho que será forzoso admitir, aún reconociendo que no pasan de ser vuelos líricos los motivos de seguridad, de higiene, de estética, etc., con que esos profesionales apoyan las solicitudes para la codificación de las profesiones de Ingeniero, Arquitecto y Agrimensor.

Pero, frente a estas situaciones de hecho, que van sentando derechos, hay otras existentes, cuyos derechos no son menos respetables; y son las de aquellos que han venido a este país cuando hubiera sido un sueño pensar en la reglamentación, o de otros que han egresado también de escuelas del Estado, cuyas enseñanzas especiales han sido luego incorporadas a las Facultades.

Entre éstos hay algunos que ocupan puestos de primera fila entre los profesionales y, en general, todos han contribuido eficazmente al desarrollo de la construcción.

Los derechos de esta última categoría serán, con seguridad, respetados por toda reglamentación por rigurosa que pueda resultar; lo que, por otra parte, ha sucedido para con toda otra pro-

fesión que ha sido reglamentada en la República.

Observamos, sin embargo, que en la Provincia de Buenos Aires está bien lejana la posibilidad de producirse las mismas situaciones que en la Capital, por carecer de una Facultad de Arquitectura donde un joven pueda iniciarse en la profesión que se quiere reglamentar.

Este proyecto de ley que, quizás en breve, discutirá aquella Legislatura, encierra, a todas luces, antes que una codificación, la prohibición lisa y llana de las profesiones de Arquitecto y de Constructor.

Su articulado, lejos de contener, por razones obvias, disposiciones más amplias, condiciones más modestas, adecuadas a la menor importancia de las construcciones en los pueblos de campaña, establece por el contrario, normas que no son exigidas ni siquiera en la Capital Federal, llegando a imponer la presentación de planos

por parte de un profesional universitario, para obras que por su monto, en nuestro Municipio, puede efectuar cualquier propietario, sin la firma del constructor.

Vendría a crearse pues, en la Provincia de Buenos Aires, una categoría de profesionales que, obligados a residir en la Capital, tramitarían con su sola firma, los planos y las construcciones de los más apartados pueblos de la misma, encareciendo de manera muy sensible el costo de la edificación por concepto de honorarios, supuestos viajes, etc., ya puede imaginarse con cuanta ventaja para el progreso de todo el territorio.

Creemos, pues, que el proyecto de reglamentación en la Provincia de Buenos Aires, deberá ser objeto de un detenido estudio por parte de los señores legisladores, lo que traerá fundamentales modificaciones al proyecto presentado.



## La eterna cuestión de los Concursos

Otro concurso más, el del Museo de Bellas Artes, y otro lío.

De nada sirven las condiciones preparadas "ad libitum Delphini", de nada sirven las minuciosas y absurdas restricciones que, "con el fin de evitar sorpresas" arreglan las cosas de manera que el fallo del jurado sea aquel que sólo moleste a los concurrentes que no tienen derecho de sorprenderse.

También esta vez fueron extranjeros (cuyas condiciones dudosas de nacionalidad, de origen, de estudios fueron favorablemente resueltas por la Comisión Nacional de Bellas Artes), en llevarse el primer premio.

Los gritos de los derrotados, (claro está, de los que tienen el derecho de sorprenderse) ya llegaron al cielo donde reina, en este caso el ministro Dr. Sagarna, quien tendrá que partir este nuevo nudo gordiano.

No queremos entrar, por razones obvias, en la crítica de los trabajos presentados; lo que

deseamos puntualizar son las cuestiones de principio, las razones que mueven las protestas, los argumentos que las apoyan y la finalidad que persiguen los que, es doloroso reconocerlo, demuestran que es muy escasa la altura de espíritu y de miras de los profesionales que, en nuestro país, se han dedicado al noble arte de la Arquitectura. La transcripción textual de unos pasajes de dichas notas, hecha por la prensa nacional, da la prueba acabada de nuestra afirmación.

"No es auspicioso ni alentador — dicen — para la arquitectura nacional que, en un concurso al cual han concurrido más de veinte arquitectos argentinos hayan sido premiados dos arquitectos extranjeros, tratándose sobre todo de un edificio público, llamado a ser, como lo dice el mismo decreto, el centro cívico e ideológico de la capital argentina".

Toda persona que quiera razonar lógicamente deberá reconocer que lo único "no auspicioso,

ni alentador para la arquitectura nacional” es que ninguno de los más de veinte arquitectos argentinos que tomaron parte en el concurso hayan triunfado sobre el único proyecto presentado por los arquitectos extranjeros. La cuestión de la nacionalidad es la que en esta protesta es esgrimida con toda rapidez como primera y terminante razón frente a la cual toda cuestión técnica o artística carece de importancia y como si el principio de nacionalidad fuese en realidad tal como ellos lo enuncian o lo entienden.

Porque en efecto, por lo que se refiere a la profesión de arquitecto, está evidenciándose la voluntad de crear una nueva doctrina supeditando el “jus soli” adoptado por la Constitución, al “jus schöla” creado por ellos. El argentino de nacimiento o legal perderá su nacionalidad y el derecho de trabajar cuando haya cursado sus estudios en escuelas extranjeras.

Recordaremos a este propósito que, cuando cuatro o cinco años atrás, unos inmigrantes enfermos de tracoma estaban por ser rechazados, fué dejada en suspenso tal medida y admitida luego su entrada, por ser acompañados de hijos argentinos los que, de lo contrario, habrían sido expulsados sin motivo legal de su patria o violentamente separados de sus padres sin derecho alguno. De lo que se deduce que ser padre de hijos argentinos da el derecho de asilo y, gravando sobre el erario, de curarse y también de contagiar terribles enfermedades infecciosas (tracoma, lepra, etc.), pero no el de presentar

un proyecto de un edificio para un museo de bellas artes que, por ser el “centro cívico e ideológico de la capital argentina”, deberá contener los documentos artísticos, (auténticos, copias o calcos) no solamente de las actividades nacionales, sino de todo el mundo. Lo que parecería una paradoja si no se tratara de hechos documentados.

Lamentamos que, en esta incidencia, las partes afectadas acepten la discusión sobre el muy cómodo terreno elegido por los contricantes en lugar de hacer una cuestión de principios demostrando de paso cuán ilógica e injusta sea la pretensión de tanto joven argentino que pide el amparo del Estado para vencer las dificultades de la iniciación ganando concursos por aristocracia de nacimiento.

Insistimos desde luego en nuestra tesis sobre la más amplia libertad en los concursos públicos y aplaudimos el fallo imparcial de la Comisión Nacional de Bellas Artes.

Nadie y bajo ningún concepto debe tener el derecho de imponer a la Capital Federal la construcción de adesivos arquitectónicos por el sólo hecho de que entre los concurrentes con diploma nacional, ninguno llena las condiciones para arrancar la victoria o porque los capacitados, y los hay, no cabe la menor duda, no quieren tomar parte al concurso.

La polémica, sin embargo, seguirá todavía y nos deparará aún alguna sorpresa.





# El Hospital Israelita

BIBLIOTECA Una hermosa obra de beneficencia que honra a la colectividad Israelita y, en especial manera a la Sociedad "Ezrah", es el hospital por ella fundado en las calles Gaona y Terrada.

Sobre un amplio terreno situado en uno de los más saludables parajes de Buenos Aires, uno de los puntos más altos de la Capital, se destacan los dos primeros pabellones construidos hasta ahora; el primero, denominado "Centenario" por haber sido inaugurado en 1916, esto es, sólo 16 años después de la fundación de la misma Sociedad de beneficencia, y el nuevo, que pronto será habilitado y que se llamará "Pabellón 2 de Noviembre de 1917", en homenaje a la declaración Balfour, que originó el protocolo de la soberanía de la Palestina. En este establecimiento, plácenos hacerlo notar, se atienden y se hospitalizan, en la medida de lo posible, también enfermos de otras nacionalidades y religiones.

Obra de nuestro consocio, el conocido arquitecto J. Braguinzky, es el resultado de un estudio concienzudo en el cual su autor pudo aplicar los conocimientos que sólo una dedicación continuada y una especialización en la materia pueden proporcionar.

El estilo para hospitales, como podría bien llamarse el adoptado, no es exento de alegría; los frentes de imitación piedra, están adornados con fajas de azulejos de un azul vivísimo, las que consiguen romper la monotonía de las grandes sombras del saliente techado, completándose la nota de alegría, con las jardineras de mayólica con que están provistas todas las ventanas.

El pabellón que nos ocupa, de cuatro pisos, tiene su frente en la calle Terrada, con una entrada de estilo clásico en el cuerpo central.

El piso bajo comprende dos secciones independientes con cuatro grupos de consultorios, teniendo cada grupo su sala de espera con el fin de evitar todo contacto entre los enfermos de una y otra dolencia.

La puerta de la entrada principal tiene re-

producido en la reja de hierro batido el escudo de la raza, el doble triángulo de David que luego hallamos repetido en todos los motivos decorativos.

La parte central del piso bajo está destinada para dirección, consejo, secretaría y capilla; de una sencillez sorprendente, esta última, por estar desprovista de toda manifestación del lujo pagano modificado y consagrado luego en los templos católicos.

En los "vitraux" de la misma están reproducidos el escudo con los colores nacionales que son los mismos de la Argentina, y el simbólico lampadario que aun hoy puede verse en el Arco de Tito en Roma, cargado al hombro de los hebreos esclavizados y llevados como trofeo de guerra.

El hall, completamente tapizado de mármol italiano, tiene sus paredes divididas en "pannaux", en los que están esculpidos los nombres de los obladores que contribuyeron a levantar este monumental testimonio de la solidaridad humana.

El piso, de piedra de Mendoza reconstituída, es una donación de la casa Carlos Cattaneo.

Este edificio, por su carácter de institución particular, tiene todas las exigencias de un pequeño policlínico modelo, ya que está destinado para servicio de clínica general de hombres, mujeres y niños, con servicio de ginecología, maternidad, operaciones, ortopedia de niños con modernísima instalación para radioscopia, radiografía y radioterapia, lo que no ha dificultado la previsión de los más pequeños detalles. Así que las salas para enfermos, como puede verse por los planos, tienen una entrada especial para que el abrir y cerrarse de las puertas ocasione la menor molestia posible a los enfermos de las camas inmediatas.

Cada sala tiene su cuarto para el enfermero y su directa comunicación con el montarropas con el fin de evitar la circulación de las prendas de los enfermos por las varias dependencias.



HOSPITAL ISRAELITA — VISTA DEL FRENTE PRINCIPAL  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos

Propiedad de la Sociedad de Beneficencia Ezrah

Los radiadores, instalados profusamente también en los corredores y pasadizos para evitar, en el interior del pabellón todo cambio brusco de temperatura, están colocados a cierta altura del suelo, para facilitar la limpieza y el bádeo y frente mismo a los canales de aire que de tal manera entra en el ambiente con una temperatura mucho más templada.

Los lavatorios sanitarios son a ducha y a chorro; provistos de una larga manija, cuyo mando puede efectuarse con el codo para evitar toda infección y colocadas las canillas a suficiente altura, teniendo en cuenta el lavado prolongado de los médicos y el consecuente cansancio que producirían los comunes lavatorios de escasa altura.

Todos los locales están revestidos de azulejos hasta la altura de una persona, con ángulos y cornisas sanitarias para facilitar el más completo aseo; la ventilación es natural, por diferencia del peso de aire cuya entrada directa se efectúa por medio de canales con rejillas de registro en la parte inferior del parapeto de las ventanas.

El ascensor tiene capacidad para una cama, con el fin de poder llevar los enfermos desde la sala operatoria a las distintas secciones, sin causarles molestias con inútiles movimientos y transbordos.

En el cuarto piso está ubicada la sala de rayos X, con cabina de paredes de plomo para protección del operador y tiene anexo un cuarto oscuro para fotografía.

Las salas para niños y niñas en este piso, ocupan un lugar de preferencia; además de la excelente ventilación común a todos los locales, tienen a lo largo una galería resguardada de las fuertes corrientes por las salientes del cuerpo central y de los cuerpos laterales; entre éstos y los locales para camas, unas salitas de recreo cuyos azulejos están alternados con mayólicas de colores alegres y artísticos dibujos de costumbres holandeses.

En el quinto piso, el lavadero mecánico, un secadero y en la azotea una especial instalación de alambres tendidos, para solear la lencería,

maneja fácil y rápidamente por medio de palancas.

Esta azotea, que tiene dos salidas laterales con el objeto de establecer la circulación del personal y de los enfermos de un solo lado, mientras en el otro tiene salida el montarropa, puede ser utilizada como "solarium".

El aire purísimo que en ella se respira y la vista panorámica de esta inmensa Buenos Aires, cuyo límite se pierde en el extremo confín del horizonte, siendo ubicado este hospital poco más al Noroeste del centro geométrico de la ciudad, serán elementos muy sedantes para enfermos y excelentes auxiliares de la terapéutica moderna en la que se asigna un rol importante al estado espiritual de los pacientes y a los recursos inagotables del aire y del sol. Con este mismo objeto, la orientación de todo el edificio es de 30° en rumbo, lo que asegura la visita benéfica de los rayos solares en todos los locales y dependencias.

Tratándose de un edificio de 75 metros de largo, se adoptó para su estructura el sistema mixto de cemento armado y hierro. Se ha conseguido de tal manera evitar los cortes que habrían sido inevitables para eliminar los efectos de la dilatación. El cuerpo central es de cemento armado, elemento este que no era necesario para los cuerpos laterales, los que, por ser destinados para salas de enfermos, tienen las paredes de 0.45 mts.

---

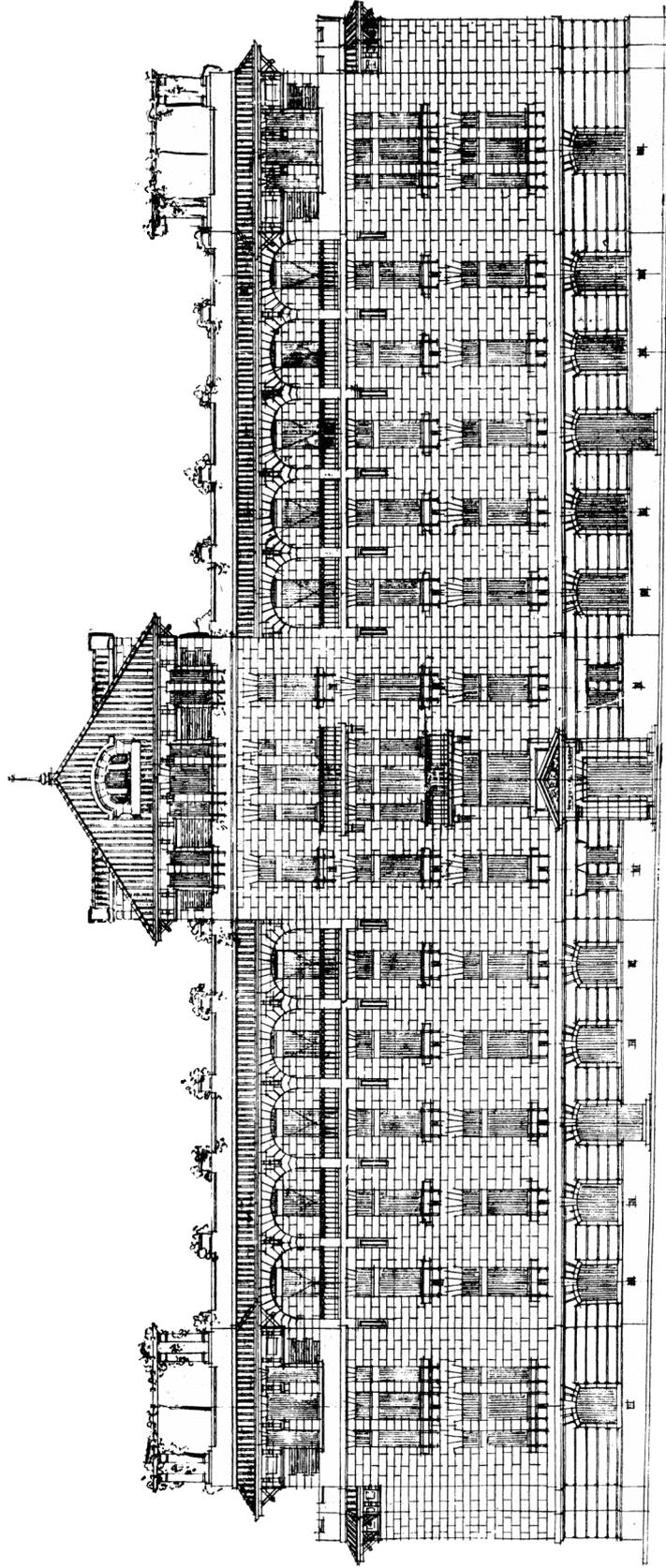
Señalamos, entre las muchas obras importantes de nuestro consocio Arq. Jacques Braguinsky, el hotel particular de la calle Yerbal y Otamendi; la gran fábrica de fundición de caños de bronce y casa particular del Sr. Adolfo Gutman; el gran palacio en la calle Junin y Las Heras; la gran construcción para renta de la calle Alsina 1471, propiedad de Teubal Hnos., así como el Panteón del Cementerio Israelita en la calle 14 de Julio, la gran droguería Siem-sievich, calle Alsina 2500, además de su continuada intervención en los más importantes hospitales de la República.



Propiedad de la Sociedad de Beneficencia Ezrah

**HOSPITAL ISRAELITA — VISTA DEL FRENTE POSTERIOR**

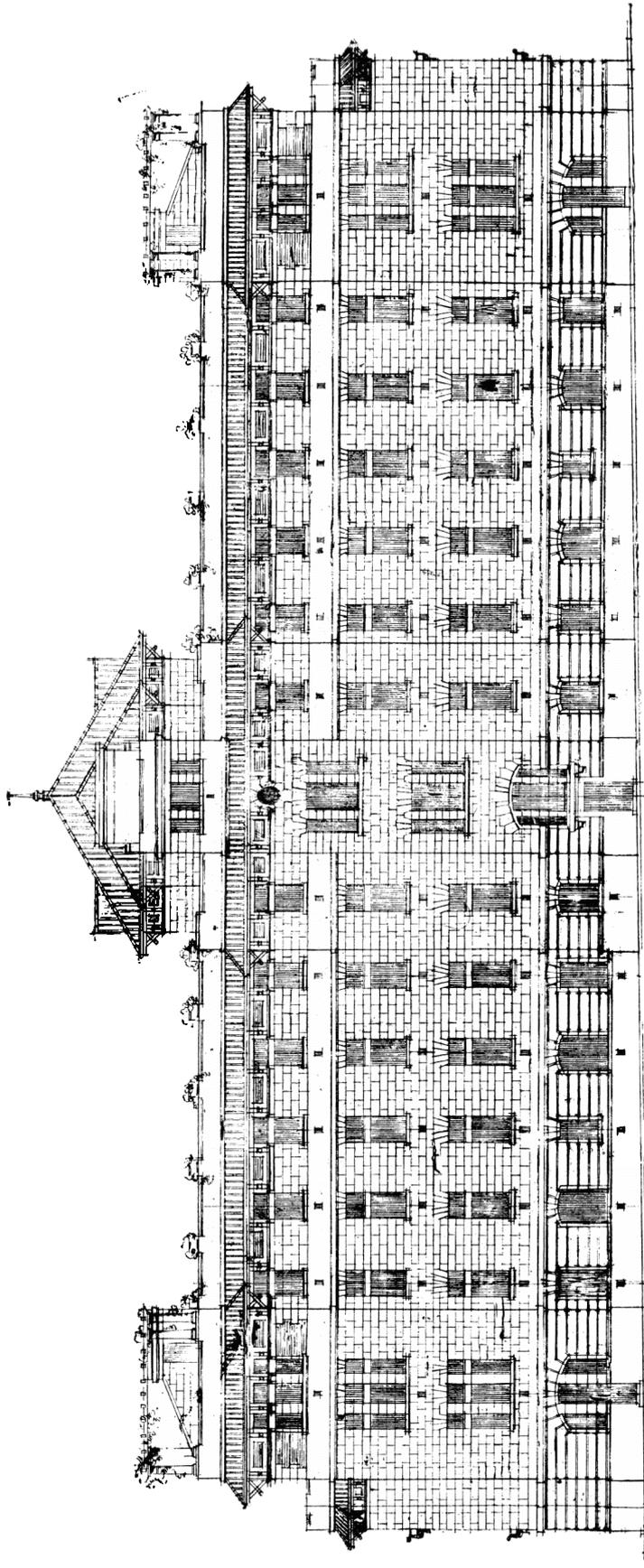
Arq. JACQUES BRAGINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



HOSPITAL ISRAELITA — FRENTE PRINCIPAL - CALLE TERRADA (Proyecto)

Propiedad de la Sociedad de Beneficencia Ezrah

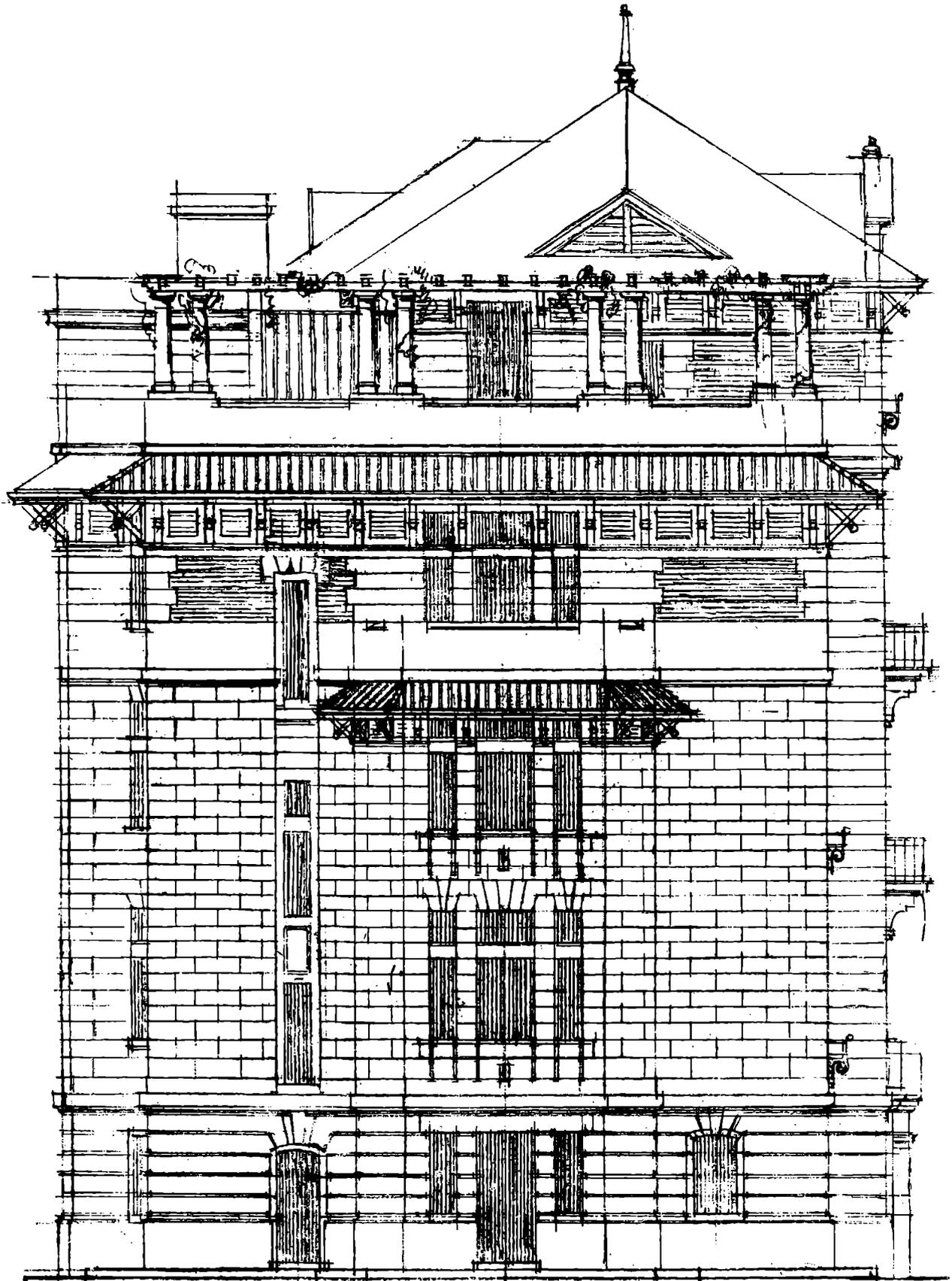
Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



HOSPITAL ISRAELITA — FRENTE POSTERIOR (Proyecto)

Propiedad de la Sociedad de Beneficencia Ezrah

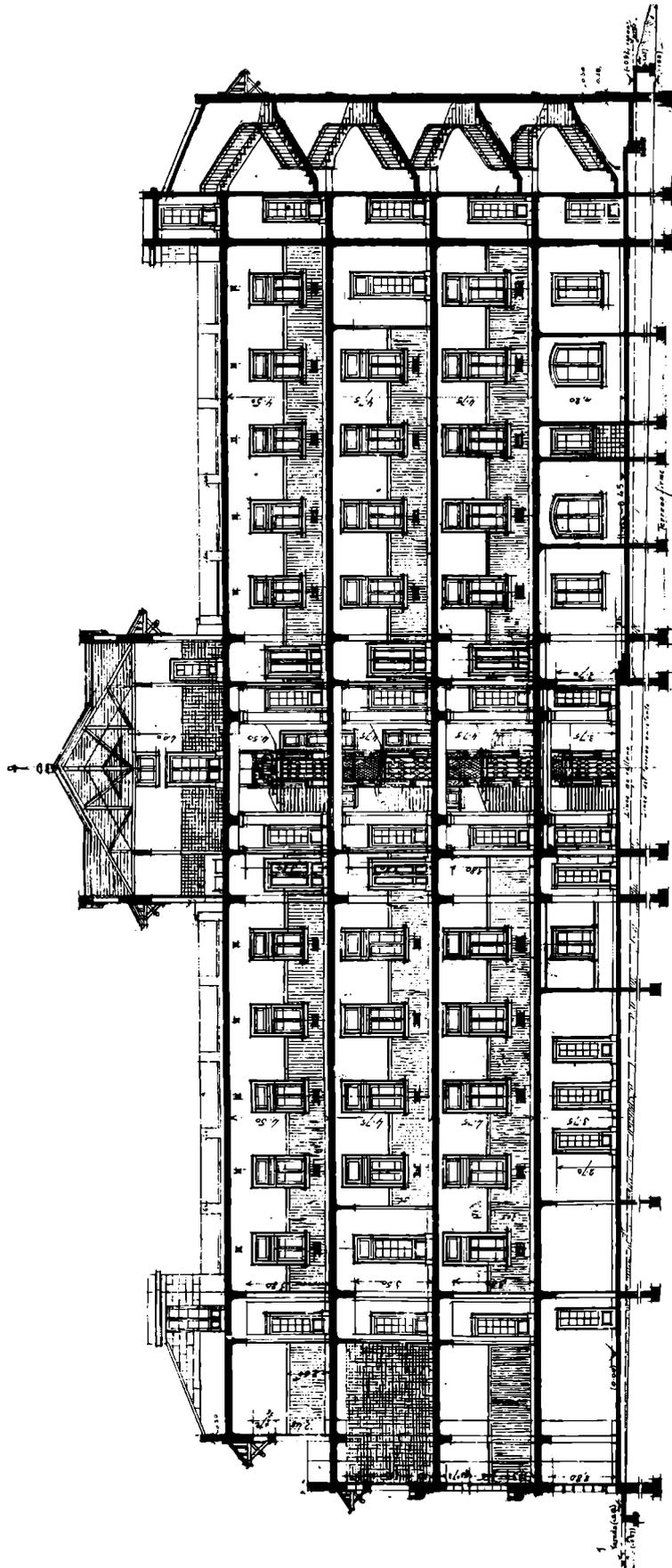
Arq. JACQUES BRAGUNZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



HOSPITAL ISRAELITA — FRENTE LATERAL

Propiedad de la Sociedad de Beneficencia Ezrah

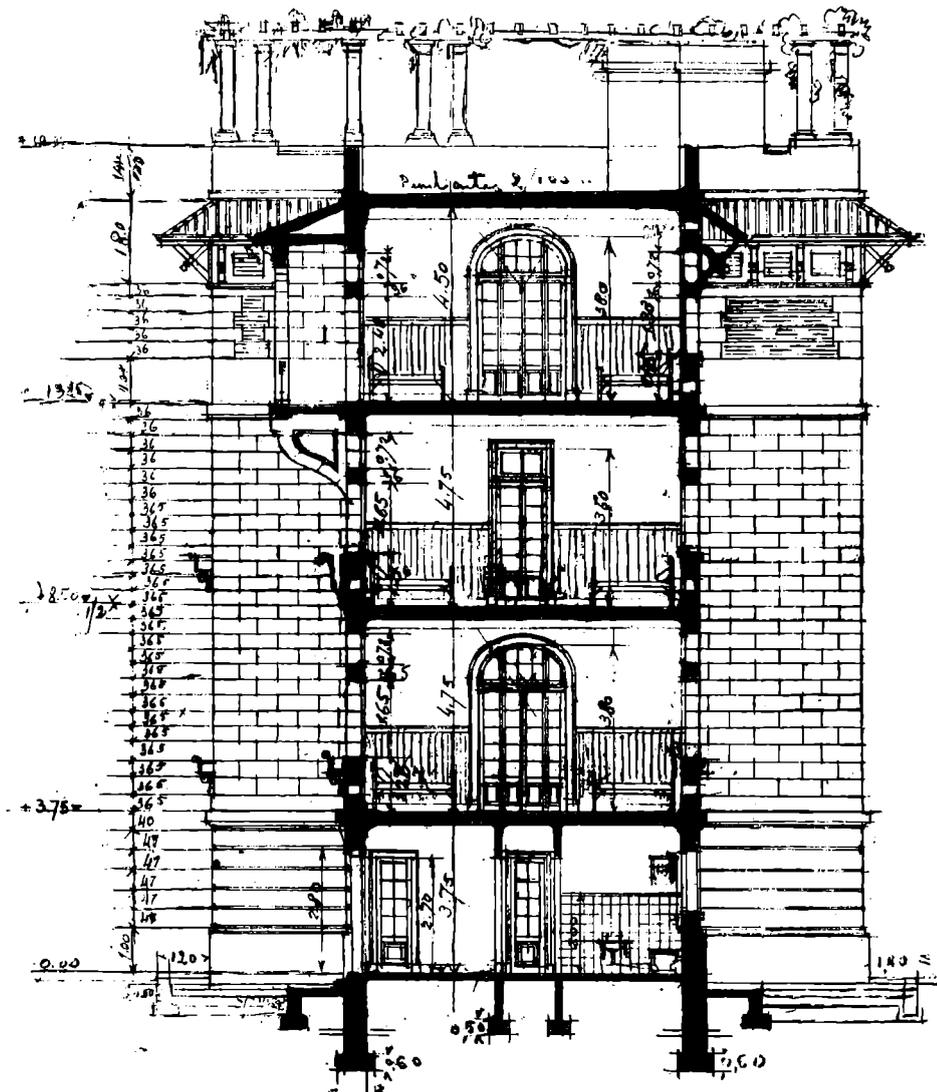
Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



Propiedad de la Sociedad de Beneficencia Ezzrah

HOSPITAL ISRAELITA — SECCION LONGITUDINAL

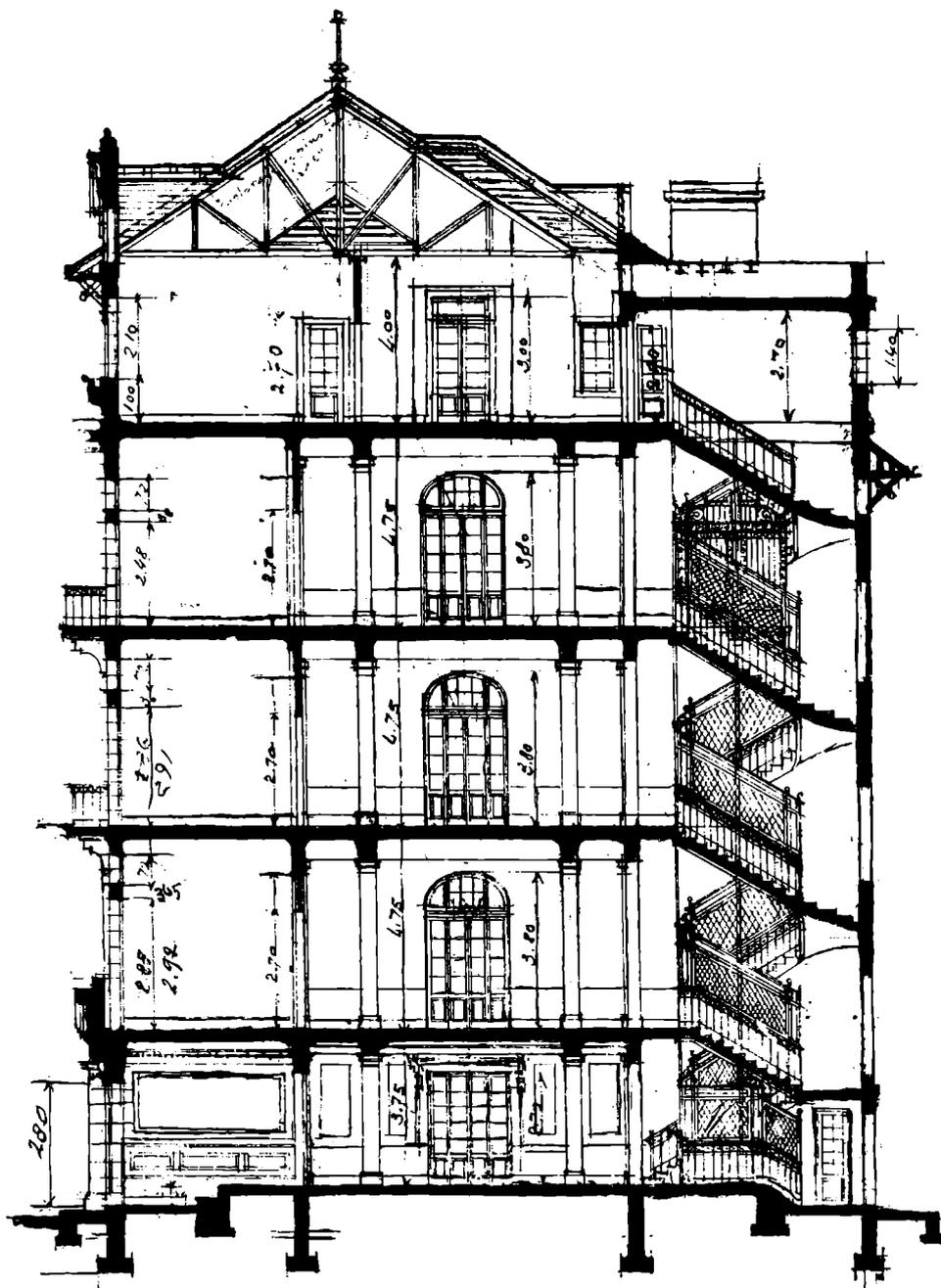
Arq. JACQUES BRAGUNZKY  
 Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



HOSPITAL ISRAELITA — SECCION A. B.

Propiedad de la Sociedad de Beneficencia Ezrah

Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
 Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



HOSPITAL ISRAELITA — SECCION C. D.

Propiedad de la Sociedad de Beneficencia Ezrah

Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
 Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos





# El Pasaje Teubal

Otra obra, proyectada y dirigida por nuestro consocio Arq. Braguinzky, es el "Pasaje Teubal", perteneciente a la fuerte razón social "Teubal Hermanos", que publicamos a continuación.

Es un edificio interesante, que por su vasto desarrollo representa un hermoso esfuerzo que ha mejorado notablemente las condiciones edilicias del barrio donde está situado e importa a la vez una valiosa nota, por su buen gusto artístico y destacadas condiciones que en él se revelan.

En parte ha suprimido el vetusto aspecto que felizmente va perdiendo poco a poco ese pasaje céntrico, mediante la acción renovadora de las modernas adaptaciones arquitectónicas, las cuales solucionan verdaderos problemas de la construcción, conciliando los intereses en juego, esto es, comodidades para los inquilinos, renta equitativa para el propietario.

Se trata de un pasaje de 110 metros de largo y que comprende en su recorrido 24 amplios locales para negocios, ubicados en la planta baja, dotados de un perfecto servicio sanitario, calefacción, con dependencias provistas de abundante aire y luz.

En la parte central del pasaje existe una plazuela con cúpula, cuyos vitraux de luz policroma de gran efecto rompe la monotonía de su interior uniforme y extenso.

El terreno ha sido aprovechado para levantar

2 cuerpos de edificios, separados entre sí por un vacío de 27 metros, vale decir, el espacio de una avenida. Uno de los cuerpos tiene entrada por la calle Paso y el otro por la de Larrea.

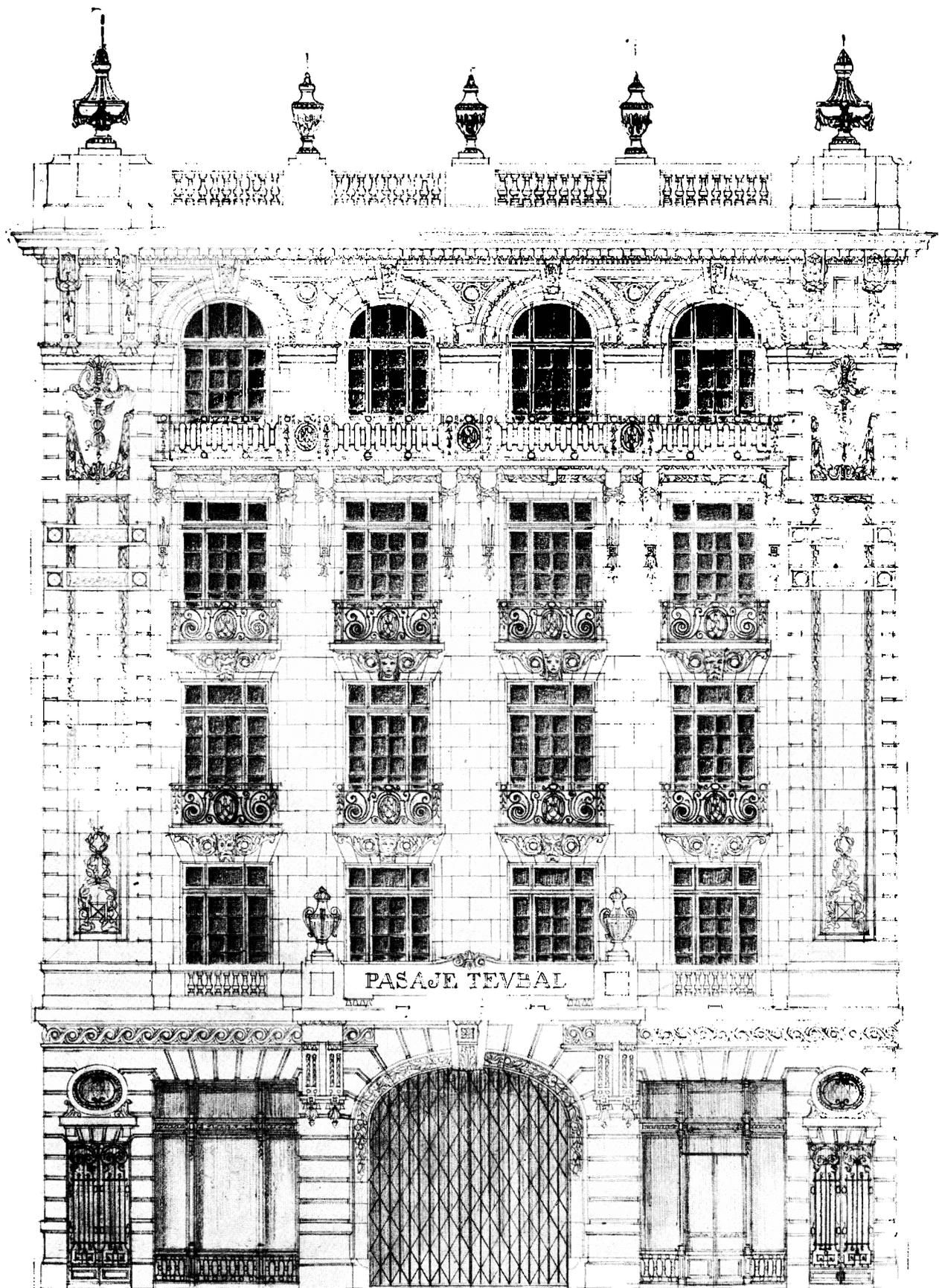
La característica de gran estilo que se observa en todos los pisos, es la de un criterio fuera de toda rutina. Los descansos de las escaleras dan a un gran "hall" decorativo, estudiado en el clásico Luis XVI, con sus columnas "porche", que sirven de acceso a cuatro departamentos con entrada principal y de servicio, independientes.

Son 32 los departamentos contenidos por los tres pisos altos de este esbelto edificio, los cuales se hallan dotados entre otras comodidades de calefacción sistema central, cajas de seguridad en las paredes, teléfonos internos y de "toilette" especial para el personal doméstico.

Las puertas y ventanas internas de las habitaciones dan sobre el vacío o despejado de la manzana, lo que asegura a todos los locales, sin excepción, los vitales elementos de la luz y el aire natural.

La higiene está muy bien cuidada. En efecto, todas las casas tienen tubos de evacuación, dirigidos a los locales ex profesos, ubicados en el sótano, donde existen dos poderosos hornos incineradores de las basuras.

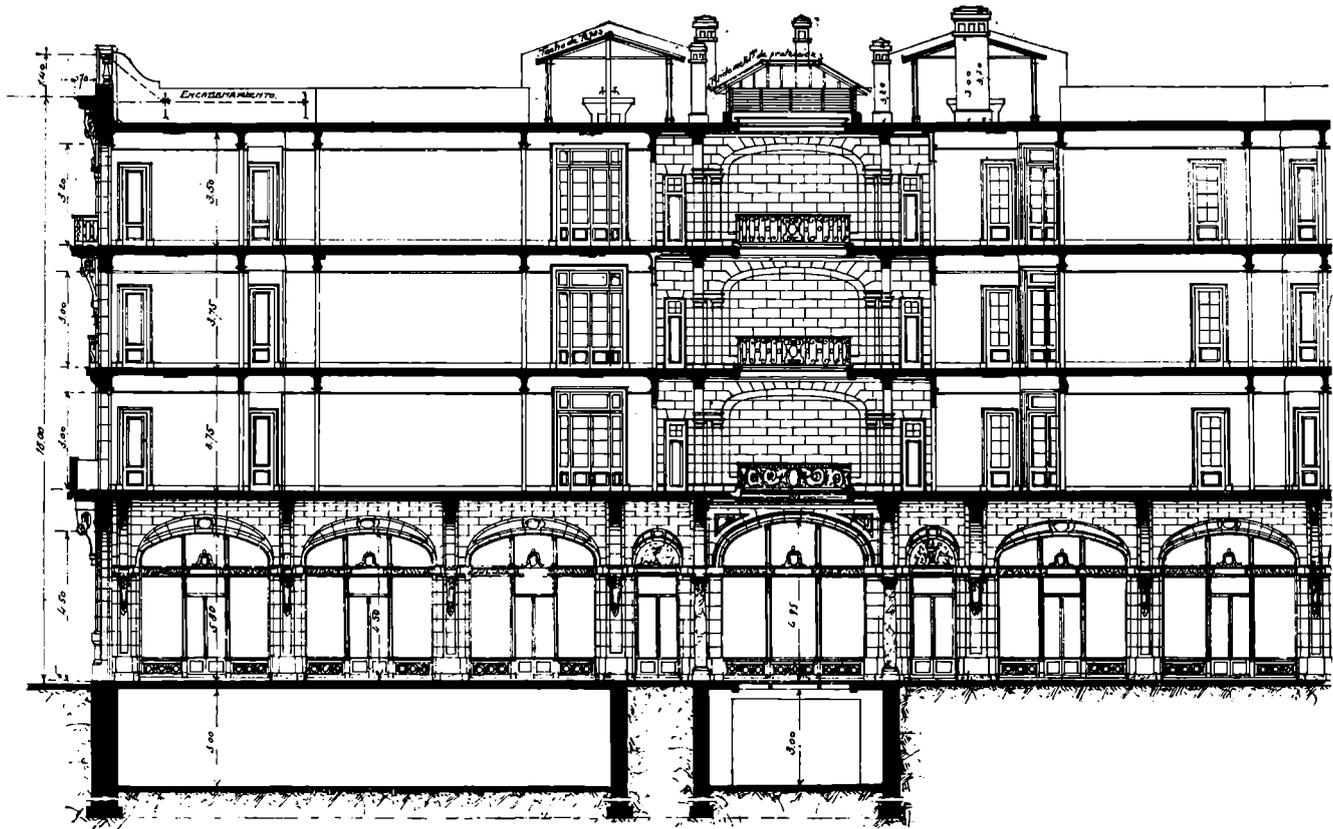
La calefacción se encuentra alimentada a base de quemadores de petróleo.



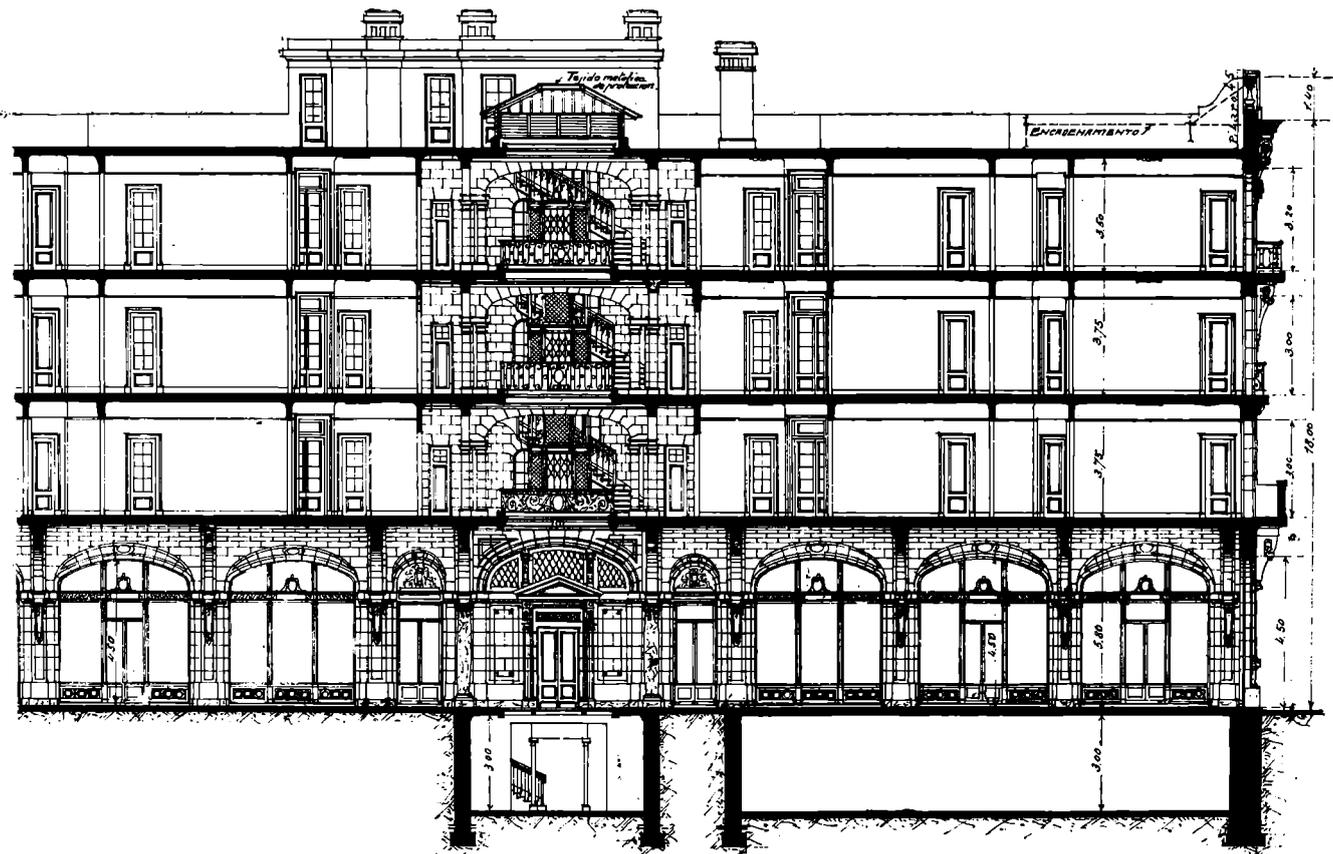
PASAJE TEUBAL — FACHADA (Proyecto)

Propiedad de los Sres. Teubal Hnos.

Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



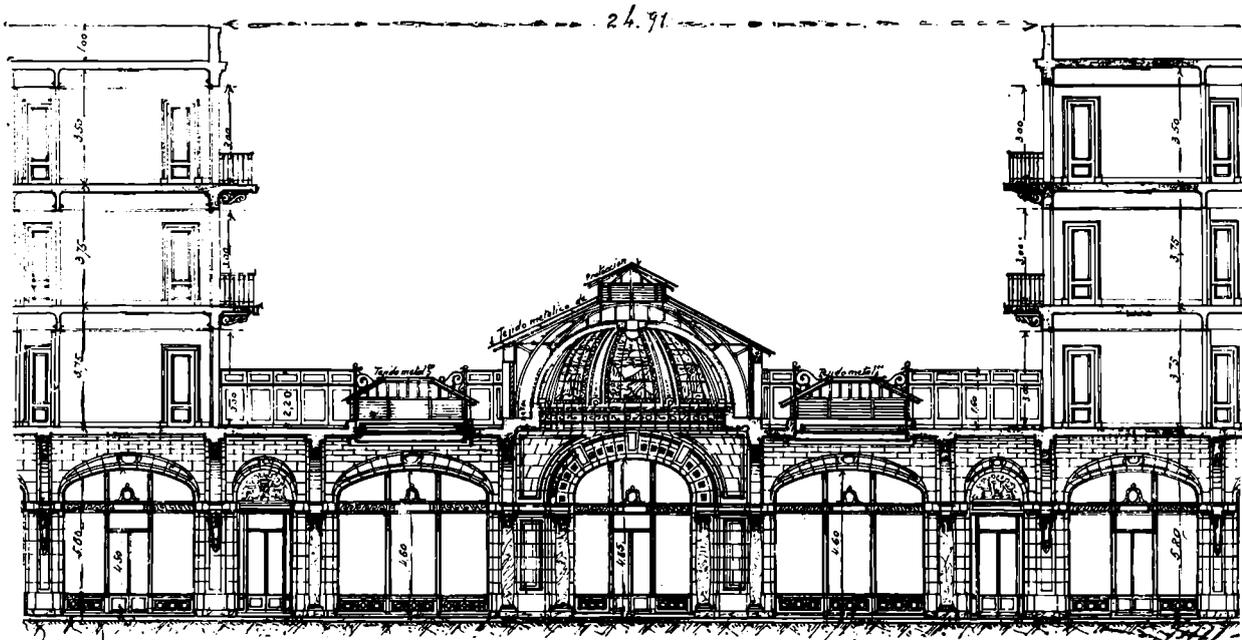
SECCION AB (ALA IZQUIERDA)



SECCION AB (ALA DERECHA)

Propiedad de los Sres. Teubal Hnos.

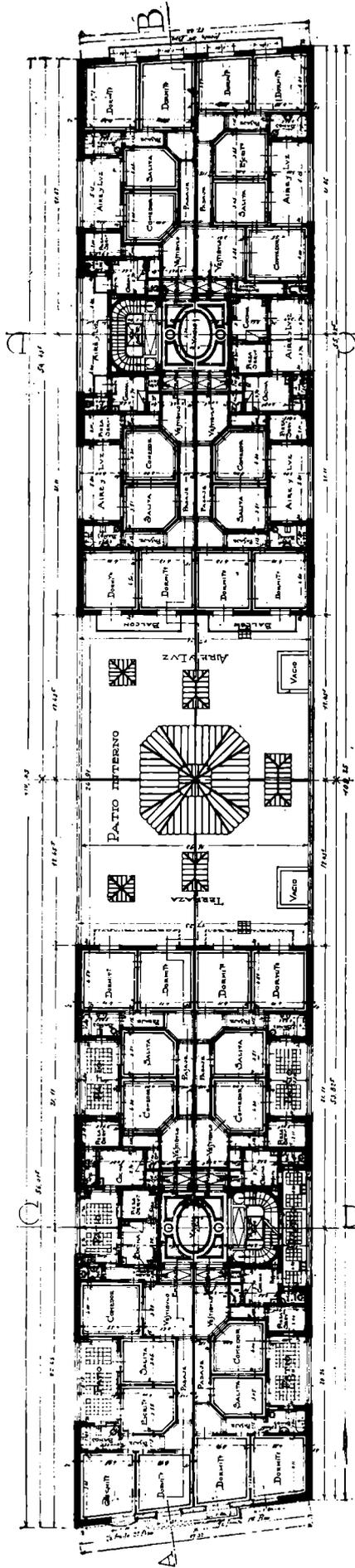
Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



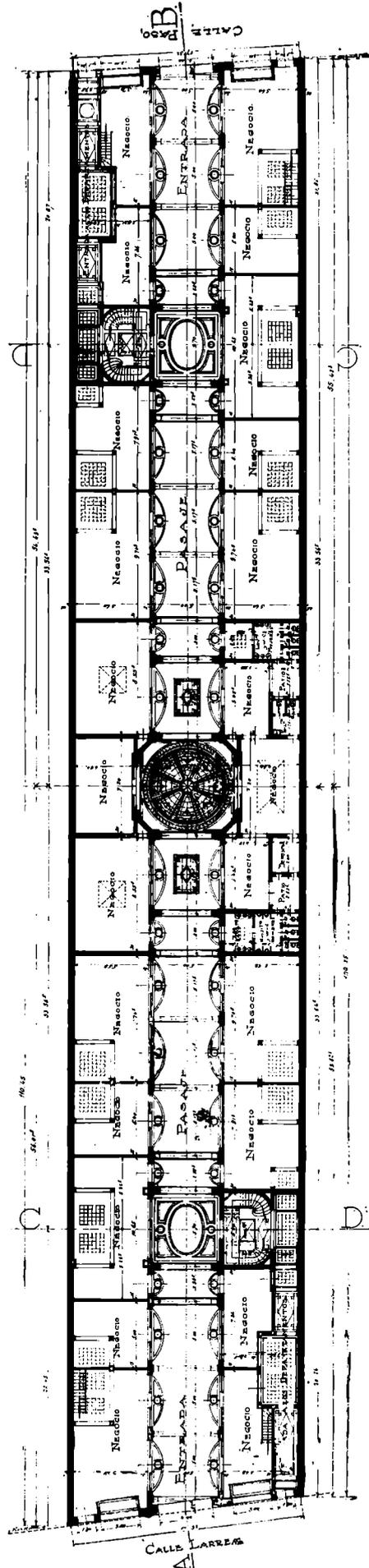
SECCION AB (PARTE CENTRAL)

Propiedad de los Sres. Teubal Hnos.

Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



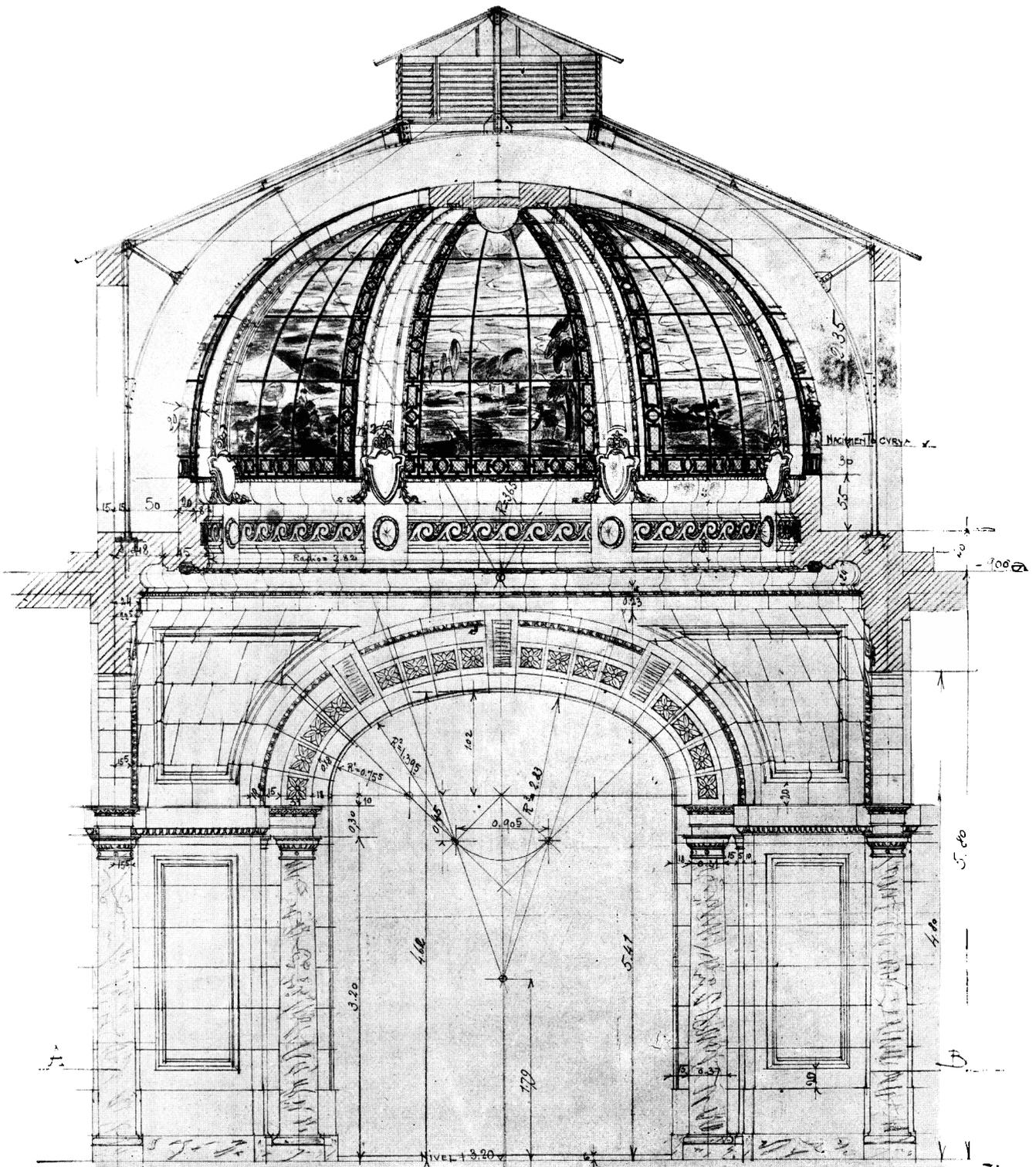
PLANTA DE LOS 1er., 2º, 3º y 4º PISOS



PLANTA DEL PISO BAJO

Propiedad de los Sres. Teubal Hnos.

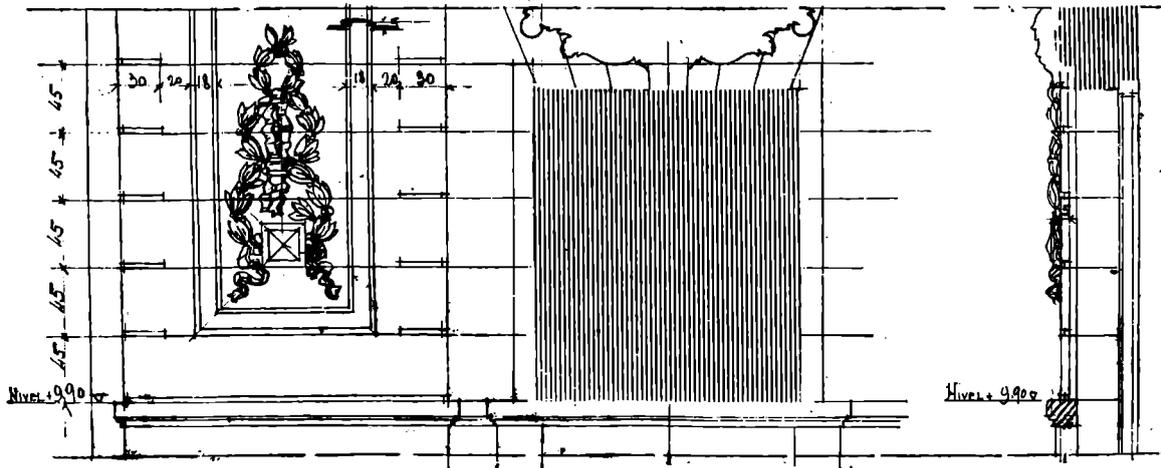
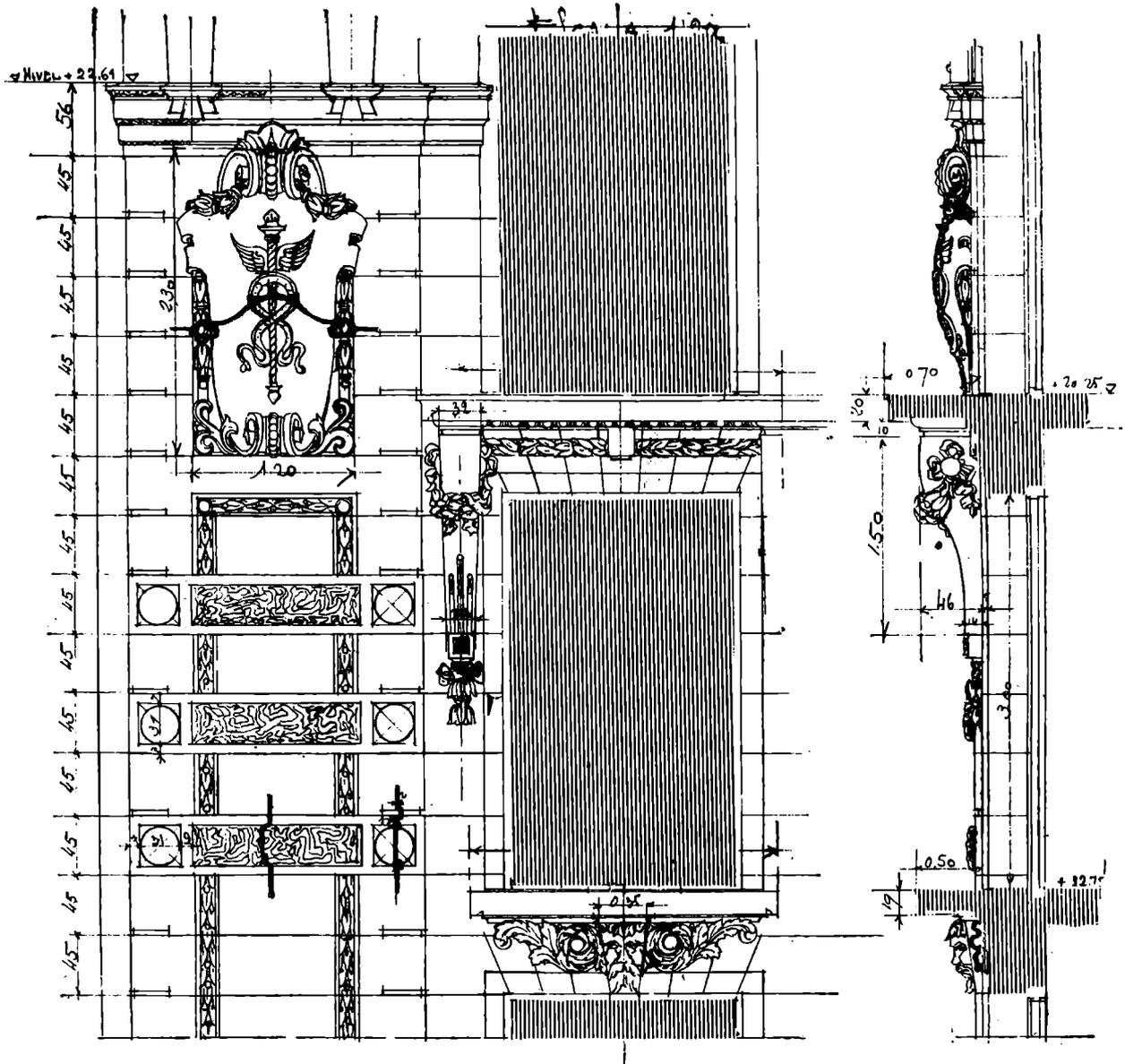
Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



PASAJE TEUBAL — DETALLE DEL HALL CENTRAL

Propiedad de los Sres. Teubal Hnos.

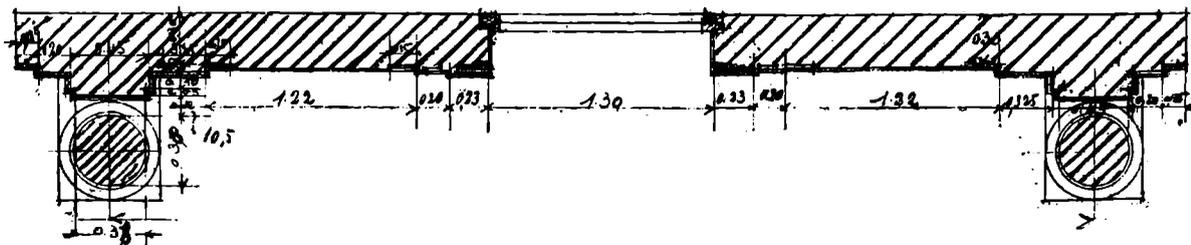
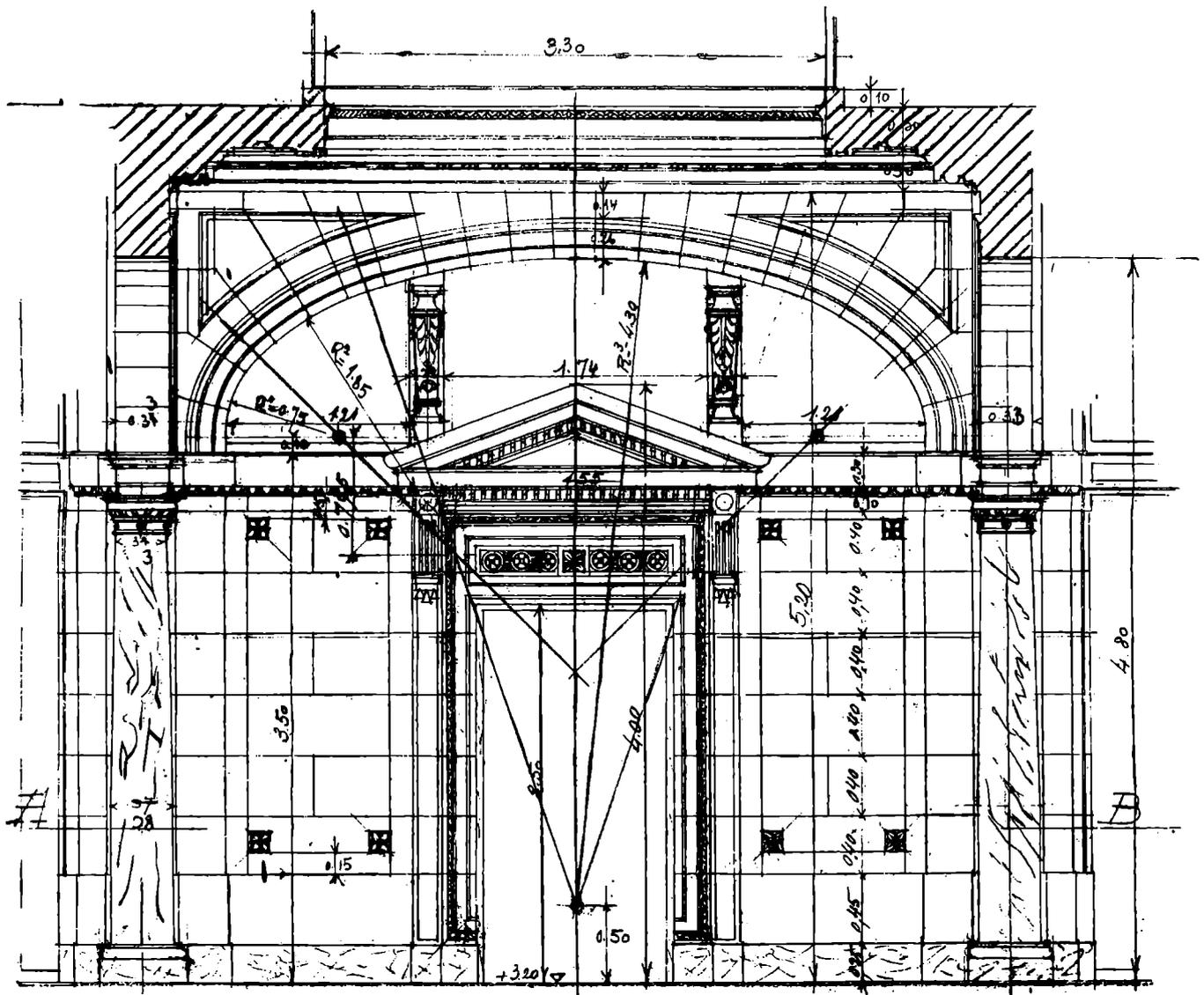
Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
 Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



PASAJE TEUBAL — DETALLE DE LA FACHADA

Propiedad de los Sres. Teubal Hnos.

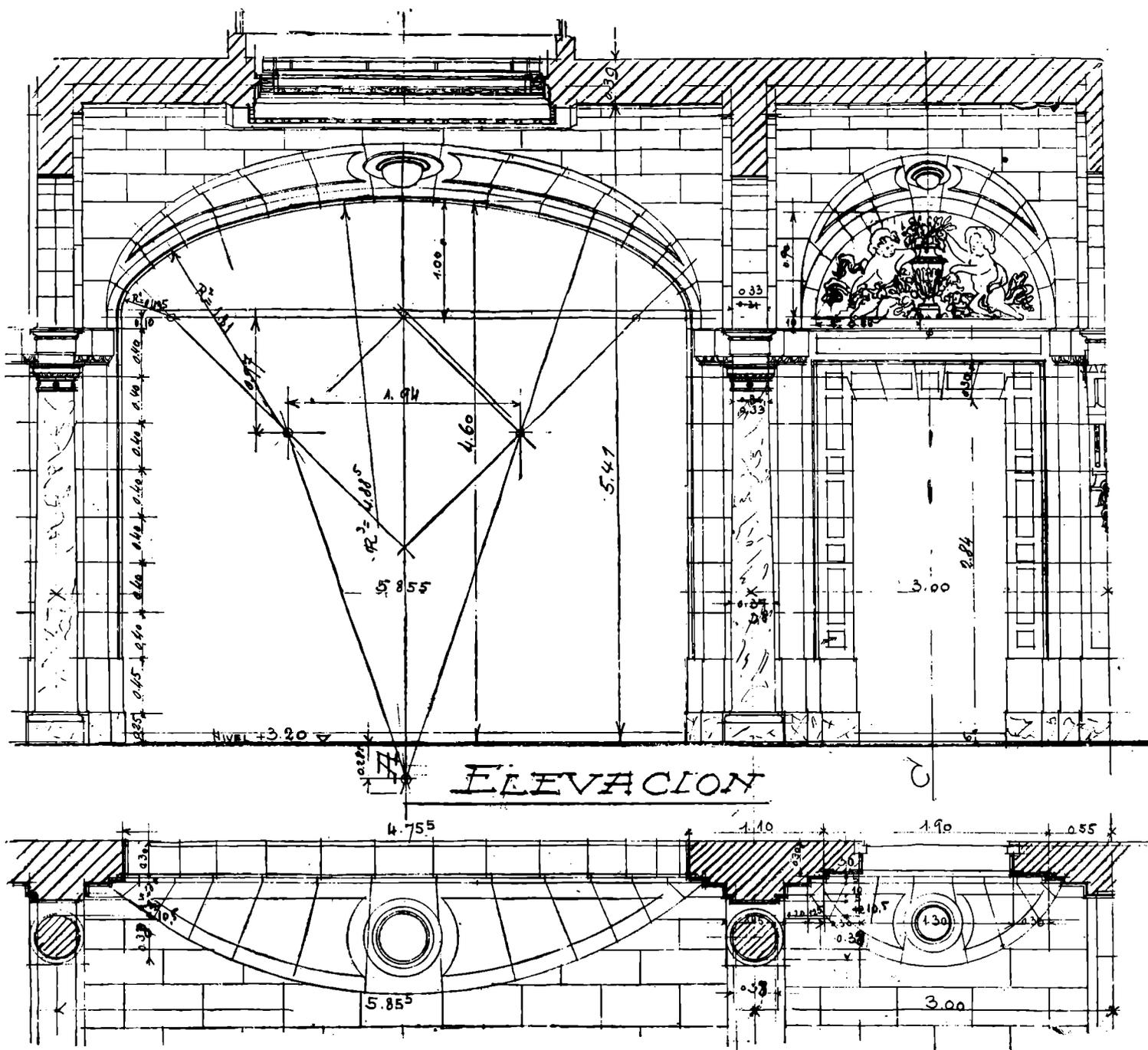
Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



PASAJE TEUBAL — ELEVACION FRENTE A LA ESCALERA

Propiedad de los Sres. Teubal Hnos.

Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



PASAJE TEUBAL — DETALLES DE LOS TRAMOS 7°, 8° Y 9°

Propiedad de los Sres. Teubal Hnos.

Arq. JACQUES BRAGUINZKY  
Del Centro de Arquitectos, Constructores de Obras y Anexos



# URBANISMO

## Interesante proyecto de playas de estacionamientos subterráneos a estudio del Concejo Deliberante

El tan complejo problema del tráfico, en la zona céntrica de la ciudad y que con razón justificada ha provocado interesantes estudios y dedicación especial por parte de las autoridades municipales, sigue hoy como antes sin solución y con miras de agravarse cuanto más transcurre el tiempo, dado el aumento de vehículos en circulación.

Los “males” que provoca la congestión del tráfico son los factores que deben tenerse en cuenta y buscarle solución, para ir en la medida de lo posible, haciendo desaparecer el entorpecimiento que significa para el desarrollo urbano, el gran problema del tráfico.

No es una novedad para nadie, que siendo el trazado de calles en el centro de nuestra ciudad, sumamente insuficiente para recibir el enorme contingente de vehículos que por ella circulan, corresponde buscar por ese lado la forma de hacer factible la libre circulación “dando todo el ancho de las calzadas libre de inconvenientes para determinar mayor celeridad en la circulación de vehículos y provocar así con facilidad la descongestión”.

Ahora bien, mientras las avenidas que se están formando con el ensanche de las calles Corrientes, Belgrano, la apertura de las diagonales y otras calles puedan quedar libradas al servicio público, necesario es estudiar mientras ello se efectúe, algunas soluciones para evitar que los gastos de pavimentación y cañerías a realizarse impidan — haciendo más costosa la obra — la realización de trabajos que podrían preverse en momento oportuno.

De aquí se desprende que todo estudio que tienda a complementar los ya efectuados y provocados por las crecientes necesidades de la ciu-

dad, será en apoyo a todos los esfuerzos que la Municipalidad realiza para que nuestra urbe cuente con el máximun de provisiones para abastecer sus necesidades más inmediatas.

Con ese criterio, es que me permito someter a la consideración del señor intendente un proyecto de creación de playa de “Estacionamiento”, en un punto céntrico de la metrópoli, y cuando el momento es el más propicio y oportuno.

Se trata de crear, como puede verse por el plano adjunto, una playa subterránea en la cuadra de la avenida diagonal Norte, entre las calles Suipacha y C. Pellegrini; cuadra ésta cuyo trabajo de demolición de los viejos edificios han comenzado y aun está libre de cruces de cañerías de toda índole, como ser obras sanitarias, electricidad, gas, teléfonos, etc., y que cuenta con la ventaja de corresponderle sótanos que en lugar de ser rellenados, servirían para el fin que se propone.

En un lugar céntrico de la ciudad, es donde corresponde con más acierto — siempre que fuera posible — la construcción de estos “verdaderos hangares de automóviles”, en lugar de ser en el extremo de la ciudad, como en la avenida Alem, pues si todo el centro comercial está orientado más bien hacia el Oeste, es de hacer notar que a menudo ocurre que un propietario de vehículos que debe ir en busca del coche dejado en la actual playa situada en la avenida Alem, desde Suipacha — vamos a decir — se ve obligado a tomar tranvía u otro vehículo para llegar a su coche.

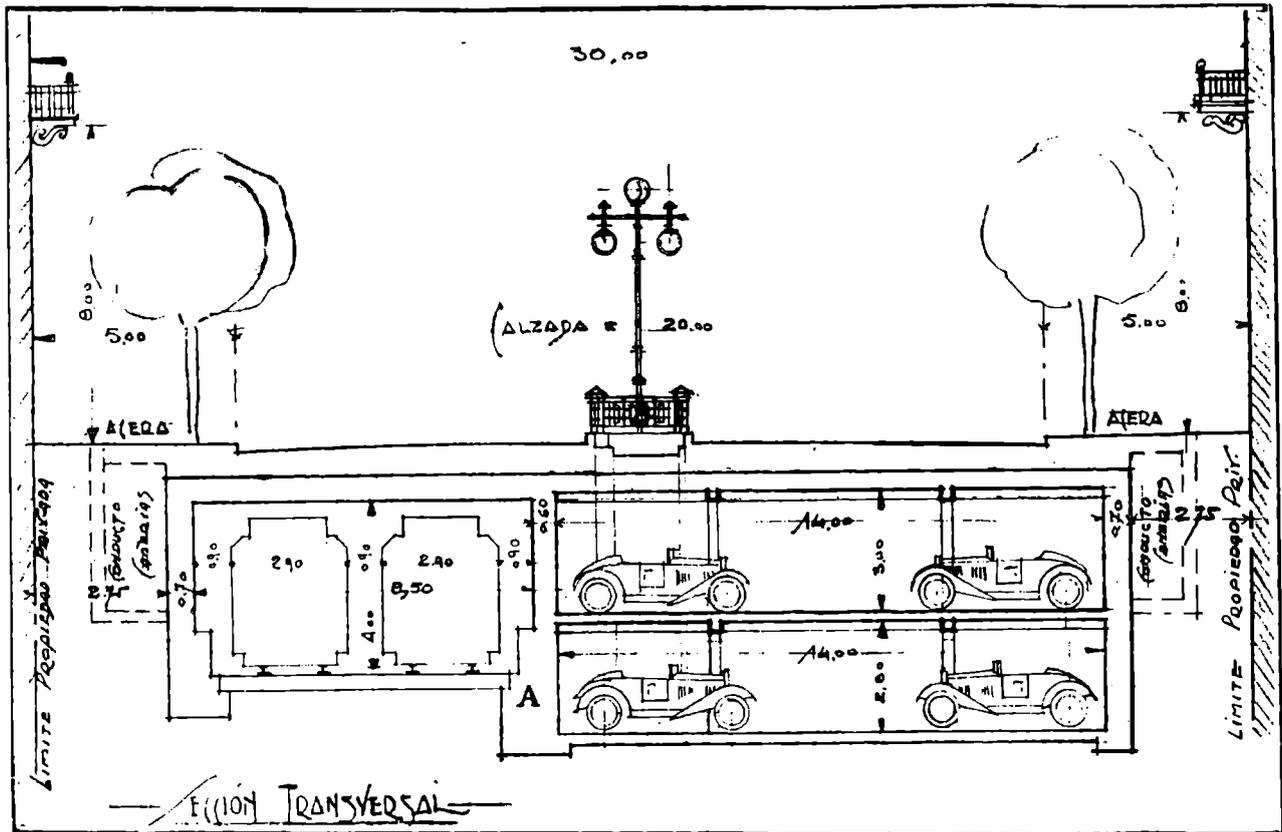
Y bien, si esto se generalizara ¿no contribuiría esa costumbre aún más a congestionar el tráfico en lugar de facilitarlo? Por eso creo,

que no sólo es necesario construir playas de estacionamiento sino también es interesante, estudiar el lugar más indicado para su emplazamiento.

Si estudiamos cuáles son las calles que más sufren el problema del tráfico, fácil resultaría comprobar por las estadísticas respectivas, que afectan la zona de Cerrito a Reconquista (con especial consideración Pellegrini, Suipacha, Esmeralda, Maipú y San Martín) de Este a Oeste y de Lavalle a Moreno (con particulari-

en todo el centro de la ciudad, creo que "la Municipalidad está en condiciones de colocar la ciudad a la altura de su crecimiento y necesidades imperiosas".

Como queda dicho entonces, señor intendente, la playa municipal de estacionamiento de vehículos, quedará emplazada en la avenida diagonal Norte, Presidente Roque Sáenz Peña, entre C. Pellegrini y Suipacha, en dos plantas y debajo de la calzada conforme al plano adjunto, dejando las aceras para conducto de ca-



dad Lavalle, Corrientes, Sarmiento, Cangallo, Mitre, avenida de Mayo) de Norte a Sur, lo cual nos induce a buscar dentro de esa zona "el lugar disponible, que con menores erogaciones, permita establecer el punto solución del asunto".

Bien es cierto que la construcción de tranvías subterráneos ayudará en gran manera a resolver el difícil problema, pero mientras esa obra de empresas particulares está por venir, y por pronto que llegue, demorará mucho más del tiempo que se necesitaría para construir estas playas que con poco gasto y en corto tiempo llegarían a facilitar enormemente la circulación

bles y cañerías de desagüe, obras sanitarias, electricidad, gas, etc., y su ejecución será de gran oportunidad, "pues todo el estado de los trabajos facilitaría, contribuyendo con los fondos de relleno y pavimentación que habría que realizar con o sin playa, a disminuir el costo de la obra".

#### CONSIDERACIONES TECNICAS

Al estudiar el trazado que indica el plano, se ha tenido en cuenta que también por esa parte estará el túnel de la empresa de tranvías que construya el subterráneo y es por ello que sólo

se tomó del ancho de la avenida 14 metros de luz libre, para permitir el estacionamiento de dos hileras de coches, dejando un camino central de cuatro metros aproximadamente para la circulación.

El terreno se presta para llegar a la profundidad que se requiere a objeto de dar altura a los dos subsuelos y con un metro más de lo que actualmente tiene de profundida el túnel del primer subterráneo de la empresa Anglo Argentina.

Por otra parte, las rampas de entrada y salida situadas en forma de evitar todo accidente, pues están alejadas de la boca-calle y protegidas por las columnas del alumbrado, además de tener su baranda de protección respectiva, hace factible la obra con un costo perfectamente económico.

La pendiente de dicha rampa, dentro de lo técnicamente aceptable, abarca poca extensión en la boca de entrada o salida sobre el nivel de calzada, debido precisamente a la escasa profundidad del subsuelo, dado el objeto que se le destina.

No hay, pues, inconveniente técnico alguno, que impida la realización de esta obra pública, como ser cañerías de desagüe, cloacas, luz, gas, teléfonos, etc., — y está previsto según lo indica la sección transversal del plano adjunto, túneles debajo de las aceras, sin por ello afectar la obra proyectada, como tampoco la propiedad privada. Es conveniente hacer notar que estos túneles ya existen en ciudades como París y otras de Norte América, con excelente resultado para la Municipalidad y las empresas particulares.

Es de todos conocido en nuestra ciudad el estado del pavimento de las calles, como las aceras, por razones de que las empresas particulares o las Obras Sanitarias cada conexión domiciliaria o cable que tengan necesidad de tender o realizar, constituye un arreglo siempre defectuoso que implica un mal camino para los vehículos en las calles, como para los peatones en las aceras.

Todo ese inconveniente se subsanaría fácilmente, si dichas instalaciones estuvieran dentro

del túnel que se menciona, con la ventaja de que se conservarían en buen estado todos los materiales de las empresas al mismo tiempo, que el municipio tendría sus calles y aceras en perfectas condiciones de tránsito y circulación.

Ahora bien, según puede observarse en el plano antes indicado, el muro divisorio del subterráneo, “playa de estacionamiento” con el subterráneo de tranvía, y que hoy construiría la Municipalidad, tendrá cuando lo utilice la empresa de tranvías que reintegrar a la Comuna por partes iguales el valor costo de dicho, pues vendría a ser una pared divisoria que las dos partes la necesitarían por igual, de manera que, tratándose de una longitud apreciable resulta para la Municipalidad un capital digno de tenerse en cuenta.

Como puede deducirse por razones técnicas, es perfectamente realizable la obra proyectada, que por otra parte no puede ser más económica.

El costo aproximado puede calcularse en pesos 750.000 m|n., y hay que tener en cuenta que haciendo en dos plantas la playa resulta más ventajoso, pues se reduce la cantidad de los trabajos más costosos, y tendría así una capacidad aproximada de 300 vehículos.

#### FINANCIACION DE LA OBRA

El precio total de 750.000 pesos m|n., que tendría la Municipalidad que disponer para llevar a cabo el trabajo, deberá tomarse de alguna partida de empréstito, calculando sus intereses “en el corto plazo de dos años”.

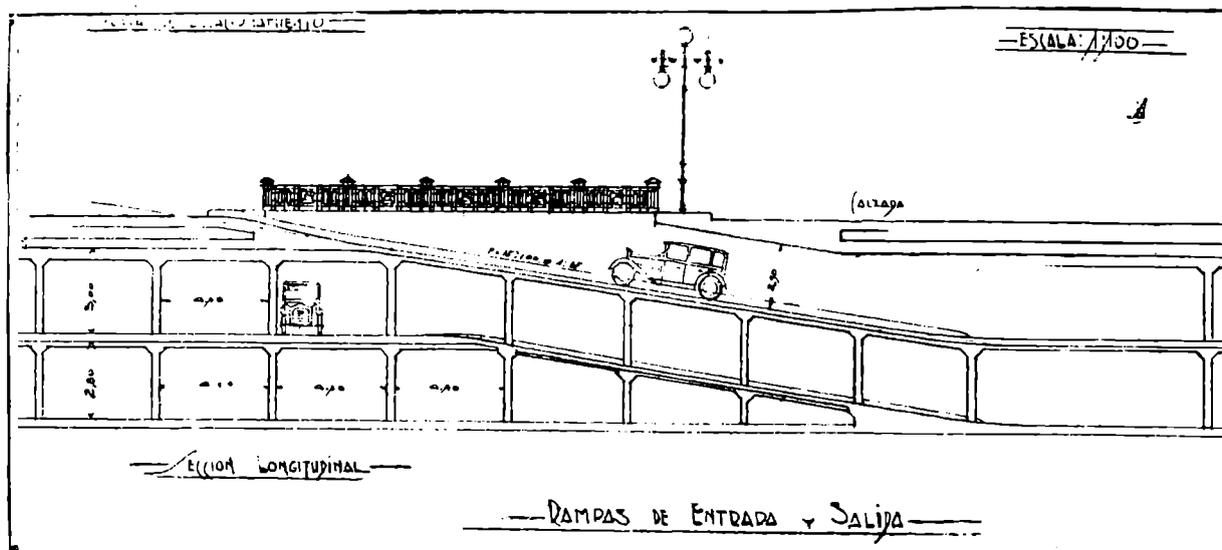
Lo único ahora que queda por resolver, es ¿quién pagará la playa? Pues bien, si actualmente los automóviles particulares son los que necesitan y usan de esos lugares apropiados para estacionar su coche y abonan 20 centavos por día, cada vez que lo estacionen (vamos a suponer el caso que lo hagan una sola por día), representa un gasto de \$ 6 m|n., mensuales, o \$ 72 m|n. por año como mínimo, pasando por encima de otros gastos menores, resulta que en los más de los casos representa un “alquiler de otra media cochera de garage”, ¿cuánto más convendría que todos los automóviles particulares pagaran “por dos años solamente”, una su-

perpatente para estacionamiento de \$ 20 anual, y se habrá conseguido por ese medio financiar una obra útil y necesaria en el mismo centro comercial de la ciudad, al mismo tiempo que habremos dado “un gran paso efectivo hacia la solución del problema general del tráfico”, y todos resultarían beneficiados; los que usan de la playa, por la seguridad, comodidad y conservación de sus vehículos, y los que no, encontrarán las calles más libres para circular como lógica consecuencia de “que la calzada aumenta cuando no hay coches estacionados en ella”.

También hay que tener presente que la póliza suplementaria de robos en la vía pública, no tendrá necesidad de ser, toda vez que sólo podrá

más tardar, es decir, antes de dar comienzo al cobro de la patente anual respectiva, lo que quiere decir que si hay economías en la obra, “habría tiempo de reducir el costo de la superpatente, que se establece en \$ 20, para poder estudiar este proyecto”.

Tenemos por último que contar también con el muro medianero señalado con la letra A, en el plano y de que habla el capítulo II, y que aproximadamente representa una devolución de \$ 80.000 m|n. reintegrada a la Comuna en concepto de medianería o sea la mitad del costo; esto es, en números redondos se invierte pesos 750.000 m|n. y se reembolsa \$ 940.000 m|n. en total.



sacar el vehículo de la playa, “aquel que acredite ser propietario del mismo, previa presentación a su salida del registro respectivo”.

De manera que nos encontramos frente a una suma de \$ 750.000 m|n. que la Municipalidad invertirá y en el plazo de “dos años” pagando \$ 20 m|n. cada coche particular, tomando como base 21.500 coches que es el número actual, resultarían 430.000 pesos de entrada por año, es decir, \$ 860.000 m|n. en los dos años.

Como se ve, alcanza con ese pequeño desembolso no sólo a cubrir la deuda, sino también sus intereses y aun deja un margen para cualquier imprevisto difícil de calcular ahora, en un precio global.

También se hace notar, que la playa podría entrar en funcionamiento el año próximo lo

## CONCLUSION

Es obvio decir, las grandes ventajas que representa para la ciudad, poder a grandes impulsos de sus autoridades llegar con éxito a solucionar el problema cada vez más urgente del tráfico, y es de esperar que mientras no lleguen los medios de transporte subterráneos, que dada su importancia hoy puede realizarla y llevarla a feliz término el capital privado, tal como en otras ciudades más adelantadas y experimentadas en la materia que la nuestra, nuestra Comuna aportaría su concurso más valioso si lograra resolver con felicidad el grave problema del estacionamiento inevitable y necesario a la vez que molesto e inconveniente por el ancho y trazado de nuestras arterias. ¿Quiénes resul-

tarían beneficiados y cuáles los perjudicados? En este caso loable es decirlo no hay perjudicados, es decir, que todos serían directa o indirectamente beneficiados.

Aparentemente, podría creerse que es poca la superficie que se destina hoy a playa, dado que albergará a 300 automóviles más o menos, pero téngase en cuenta que todos los coches estacionados hoy a lo largo de la diagonal Norte desde San Martín hasta Suipacha, incluyendo los que lo hacen en los baldíos existentes para la venta apenas alcanzan a 300 coches en número redondo.

Lo mismo podemos decir con la playa grande de la avenida Alem, y si agregamos a ello que “nunca hasta hoy — desde Junio que funciona — se ha completado en una sola vez la capacidad de la playa” lo que prueba lo oportuno de su ejecución, dado que cada año que pasa aumenta el número de automóviles en circulación y con ello, sus problemas inherentes”.

De modo que no puede pensarse que habrá perjudicados toda vez que “nadie tendrá que pagar estacionamiento, ni sufrirá la inconveniencia de costearse mientras haya lugar donde estacionarse más próximo y adecuado al movimiento comercial y bancario de la ciudad.

Si este primer ensayo diera felices resultados, “el mismo público beneficiado sería el primero en preferir seguir pagando la superpatente, cada vez más reducida, según los casos y oportunidad” y se tendrá un fondo permanente para seguir aumentando en número y capacidad estas playas”.

Y ahora, una última observación conviene hacer notar, y es que en los años que corren el número de coches en circulación aumenta considerablemente. ¿Cuánto más aumentará entonces si se les facilita el cuidado y seguro de su

coche a cada propietario de automóvil? y la Municipalidad que así contribuye en cierto modo, que cada vez aumente más el número de poseedores de coches particulares. ¿Cuántos ingresos recibirá en aumento, en concepto de patente y demás entradas afines?

Creo que siempre que no se opongan razones de mayor peso, todo ciudadano que trabaje por el progreso, desarrollo y adelanto de la ciudad en su doble faz económica y estética, no debe restar esfuerzos ni entusiasmo, para contribuir al mejor éxito de toda empresa u obra que tienda a mejorar con la zona céntrica de la ciudad, todos sus alrededores “a cuyos límites siempre alcanzan los beneficios bien entendidos del esfuerzo y dedicación de sus autoridades edilicias”, al mismo tiempo que se lamentaría con menos frecuencia accidentes que registra la crónica diaria. En cuanto a los accidentes que por las rampas podrían producirse, téngase en cuenta que ella es menor de la que se toman para prueba de motores y de mucho menos peligro que las subidas de la avenida Leandro Alem a 25 de Mayo.

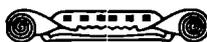
En la revista inglesa “The Motor”, puede verse cómo para hacer un estudio de potencia y velocidad, toman una cuesta cuya pendiente es de uno en cinco (1 en 5) y con una longitud de 500 metros más o menos.

Ahora bien, nuestra rampa tiene una pendiente de 1 en 6  $\frac{1}{2}$  y en sólo 25 metros de longitud, lo cual nos da un coeficiente tan bajo de fuerza-motor o H. P. que podemos esperar los más felices resultados sin ningún inconveniente.

Sin otro motivo me es grato saludar al señor intendente con mi consideración más distinguida.

M|c. Jorge Newbery 3438.

*Américo J. di Tullio.*



# Breve Historia de la Arquitectura

*Por el Prof. José Boidi*

*(Continuación)*

## ARQUITECTURA DE LA EDAD MEDIA

Creer algunos que los reyes ostrogodos establecidos en Italia han hecho lo posible para hacer resurgir la arquitectura y para conservar los monumentos romanos. Teodorico, educado en la corte del emperador Zenón, y animado por su carácter dulce, hacía esfuerzos inimaginables para conservar los monumentos antiguos y hacer construir otros nuevos, ayudado por sus consejeros Enodio, Símaco, Boecio y, especialmente, por el ministro Casiodoro, en el siglo V, en ese siglo en que los godos dominaban a Italia; sus obras fueron elevadas, teniendo en cuenta los preceptos del arte. Por consejo suyo, la reina Amalasantha, hija de Teodorico, favoreció las artes y las ciencias. Teodorico ordenó que se conservaran las mejores obras y, de aquellas imposibles de restaurar, hizo que se aprovecharan sus fragmentos para adornar los nuevos edificios. A este efecto, utilizó los servicios de Daniel, muy elogiado por los escritores de su época. Así se embelleció la suntuosa basílica de Rávena, con fragmentos de mármol recogidos en varios lugares. Símaco y Boecio, hombres versados en literatura, adquirieron también conocimientos de arquitectura. Símaco tuvo a su cargo la intendencia de las obras de Roma y, especialmente del teatro de Pompeyo, cuya construcción reanudó Teodorico. He aquí lo que este rey bárbaro escribía a Símaco:

“Tú has construido edificios hermosos; tú los has dispuesto con tanta inteligencia que igualan a los antiguos y sirven de ejemplo para los nuevos. Todo lo que allí se ve, es una imagen perfecta de tus costumbres; no es capaz de llevar a cabo estas construcciones más

que quien posee un buen criterio y una inteligencia bien cultivada”.

De lo que debemos deducir que no es a los bárbaros a quienes tenemos que achacar la destrucción de los monumentos antiguos.

Durante la dominación de esos invasores se conservaron las proporciones romanas en lo que a masa y solidez se refiere, pero no se tuvo ya idea de la belleza arquitectónica. Obligados a emplear restos de edificios antiguos, los utilizaban tal cual los hallaban, sin discernimiento alguno: columnitas, ornatos y estatuas de edificios reducidos para adornar otros grandes; fragmentos extraídos de tres o cuatro edificios diferentes en su tamaño, forma y estilo, para embellecer uno solo, con el que no tenían relación alguna. Agréguese a esto que, a menudo, no poseyendo dos columnas iguales, utilizábase las que se poseían, sin prestar atención a la uniformidad del estilo.

A las guerras y a las conquistas de los bárbaros siguió la guerra de los iconoclastas; los cristianos, que sentían aversión hacia las imágenes y trataban de destruir todo lo que había pertenecido al paganismo, contribuyeron a hacer perder por completo el gusto artístico. Cuando los longobardos se convirtieron al cristianismo, erigieron numerosos monasterios y pareció entonces que la arquitectura renacería. Pero, vueltos al arianismo, ardió la guerra civil y religiosa que arrasó con todo. En el siglo VIII el piadoso y valiente Luitprando, terminadas las guerras civiles y religiosas, protegió las artes y las letras; pero la diversidad de los edificios que, sin base alguna, se le atribuyen, demuestra la falta de un arte propio de construir.

## ARQUITECTURA GOTICA

Se da este nombre a un sistema de construcción que extendió su dominio en la Edad Media en gran parte de Europa. El origen de esta denominación ha sido objeto de una minuciosa investigación histórica y de numerosas conjeturas de parte de los críticos de arquitectura, pero, con toda seguridad, quedará por siempre desconocido. Atribuir a un pueblo nómada y bárbaro, sin leyes ni arte, un sistema de construcción y arquitectos propios, es imposible; si esto se considerase siquiera probable, algo de ello debía encontrarse en Suecia, país de origen de esa raza. Dejando de lado, para ser breves, toda opinión al respecto, podemos considerar a la arquitectura gótica como resultado de la disolución de todos los elementos de la arquitectura clásica, como una combinación por completo forzada de los gustos dominantes y contemporáneos de sistemas diferentes, en épocas de ignorancia y confusión. La construcción gótica ofrece como característica la ligereza de las bóvedas y arcos que cubren las naves de las grandes iglesias, y esto ha dado origen al sistema románico de imitar los bosques y el entrelazamiento de las ramas de los árboles. Pero, para encontrar el origen de las cosas es necesario ante todo buscarlo en la satisfacción de una necesidad, y esta era, desde el duodécimo hasta el décimoquinto siglo, la de elevar iglesias amplias, con capacidad suficiente para los numerosos fieles que asistían a las ceremonias religiosas, semejantes en un todo a las primeras basílicas romanas, en que los hombres y las mujeres se hallaban separados. Se presume que las iglesias cristianas edificadas en la edad media y en los siglos precedentes, eran de madera, especialmente en las regiones en que abundaban los bosques. En las regiones que abundaba la piedra, se empleó también la madera en casi más de la mitad de la construcción y, por consecuencia, las bóvedas de madera deben haber sido el tipo más común de las bóvedas góticas.

Como la madera da la impresión de ligereza y puede, al mismo tiempo, emplearse para construir grandes edificios y moles elevadísimas,

los detalles de decoración, abundantes en este estilo, no pueden casi ser igualados con la piedra. Este estilo, que, en un principio, fué una composición de los restos de los edificios griegos y romanos, no poseía ninguna noción de simetría ni de belleza, pero con la propagación del cristianismo hacia el norte de Europa, donde esos restos de monumentos clásicos no se encontraban, tomó la forma característica de las construcciones de madera. Sucesora de la arquitectura bizantina, comenzó la arquitectura gótica a fines del siglo XIII, floreció en el XIV y fué luego decayendo en el XV. Ella tuvo varias denominaciones agregadas, como ser la gótica - sajona, gótica - normanda, etc. En medio de tanta confusión, ignorancia y barbarie, las artes, ciencias y letras, junto con los hombres que buscaban tranquilidad, encerráronse en los claustros, y especialmente en los de la orden de San Benito, cuyas reglas imponían el ejercicio de las artes. A ella se le debe la constitución de las primeras escuelas artísticas e industriales, las que no eran, según sostiene Cantú, más que asociaciones, por la que la industria buscaba la defensa contra los enemigos, y que ambulaban de una a otra región para construir iglesias, cuyos arquitectos eran a menudo los mismos abates, como por ejemplo, el inglés Ison y Gerung, de quien Mabillon, en sus Anales, conserva un dibujo hecho en pergamino; el abate Girberto, que luego fué Silvestre II, aprendió matemáticas de los árabes y enseñó a aplicarlas a la arquitectura.

Por mucho tiempo se ha creído que la arquitectura gótica dependió sólo del capricho, sin tener reglas fijas, pero tras minuciosos estudios, se descubrió que ella tenía, como cualquier otro estilo, teoría y reglas propias para cada uno de sus detalles. Estas reglas, que permanecieron ignoradas por mucho tiempo, constituían el secreto de las "corporaciones de albañiles libres", así llamados por las franquicias y privilegios que gozaban para construir, corporaciones que luego se transformaron en sectas políticas.

(Continuará).

# La Argentina ante Estados Unidos

Por el Ing. Roberto Kurtz

(Continuación)

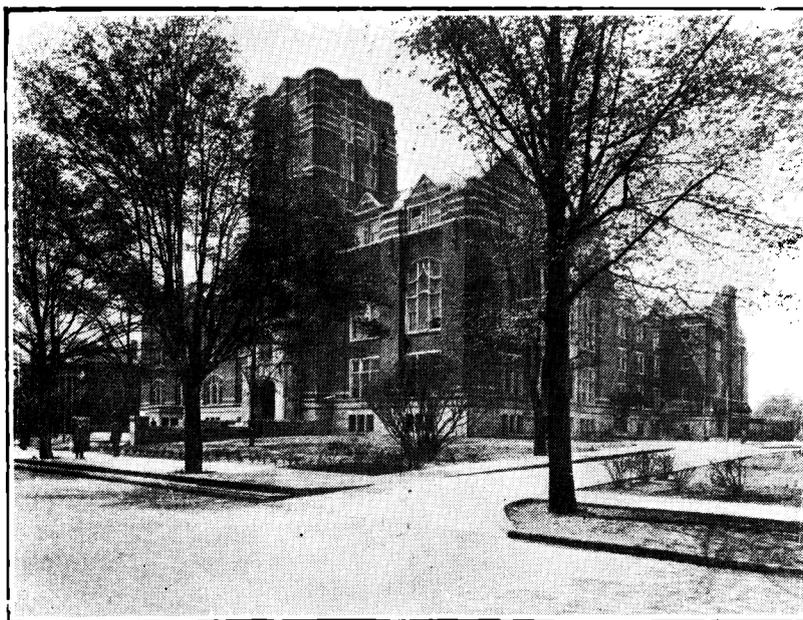
## CAPITULO XI

### LA ETICA UNIVERSITARIA

Desde que nuestra universidad dejó de ser dirigida por sacerdotes del culto católico, puede decirse que ya no entra en sus objetivos el imprimir en la juventud la noción de una ética social, buena o mala. El joven sólo está en contacto con sus condiscípulos y maestros durante las horas de clase y éstas se dedican exclusivamente a las materias profesionales. Sin dejar

Y esta se obtiene de una manera automática, por así decirlo, ya que surge simplemente de la convivencia en la ciudad universitaria.

Gran número de ellas están dirigidas o vinculadas a corporaciones religiosas. Hay muchas que son católicas romanas. En ninguna de ellas se impone un determinado culto, pero es difícil al joven sustraerse por completo a la influencia del ambiente religioso que lo rodea. La Asociación Cristiana de Jóvenes, muy arrai-



El "Michigan Unión" Club Social de la Universidad de Michigan, costeada por donativos y cuotas de Estudiantes y Ex-Estudiantes.

de reconocer que el mejoramiento intelectual que comporta el estudio de una ciencia cualquiera, apareja por lo general, una elevación del nivel moral del individuo, lo cierto es que la Universidad argentina se desentiende de todo lo que afecta a la vida del alumno como hombre y como ciudadano.

No podría decirse lo mismo de la Universidad norteamericana. Quizá su más preciosa contribución a la grandeza de los Estados Unidos es la educación moral de los estudiantes.

gada en ellas, sirve como de lazo de unión entre los individuos de todos los credos.

En todas las Universidades se preocupan mucho de la educación artística. Hay cursos de música, pintura, etc., nunca falta un museo de bellas artes y el auditorium.

Como natural consecuencia de la convivencia de profesores y alumnos, aquéllos se convierten en amigos y consejeros de éstos, ejerciendo así una saludable influencia en su educación moral.

El trabajo manual se honra y enaltece. En la Universidad de Columbia, un joven argentino, cuyo nombre lamento no recordar, se mostraba en un taller mecánico que está en constante actividad y que realiza trabajos para los establecimientos industriales. Cuando me falta dinero, me decía, lo hablo al profesor y me hace dar trabajo como obrero en el taller, donde me permiten las jornadas fraccionadas, pa-



Seniors (Graduados). — Alegoría del lujoso anuario estudiantil "Michiganensian".

ra no faltar a clase y así me gano unos dólares. Es frecuente ver en las ciudades universitarias a estudiantes que trabajan como panaderos, lecheros, mozos de comedor, etc., sin que esto les haga desmerecer en el concepto de sus compañeros.

Con frecuencia se incorporan a las universidades, establecimientos industriales, agrícolas, ganaderos, etc. Los estudiantes que siguen esos cursos trabajan en ellos a la par de los demás obreros. En general, todos los estudiantes de ingeniería visten la blusa del obrero y trabajan dos jornadas de cinco horas, durante seis meses en carpintería, seis en herrería y seis en fundición.

Tienen en cada Universidad su código ético. Para cada deporte los jóvenes eligen un pro-

fesor que los dirige y al que llaman el *coach*. Una violación al código en los juegos, ocasiona la expulsión de la corporación correspondiente.

La vida social en las ciudades universitarias es muy activa. Constantemente se celebran bailes y reuniones, con asistencia de las autoridades. Cuando la iniciativa parte de los estudiantes, eligen éstos a un profesor para que las presida. En estos casos les dan el título de *Chaperones*.

Nadie vigila la vida privada de los estudiantes, que gozan de completa libertad, pero si alguien se queja de alguno de ellos, por inconducta, el Rector investiga la denuncia y una vez comprobada, llama al joven y le *invita* a retirarse de la Universidad, lo que implica también dejar la ciudad. Es claro que no existe un medio legal de coerción para obligarlo a ello; pero la sanción moral es tan grave, que no hay ejemplo de que un joven haya resistido la orden de destierro.

## LA ETICA PROFESIONAL

La falta de educación del sentido ético en el joven universitario argentino, se revela luego en la organización de las asociaciones de profesionales. Profundo contraste presentan estas con las de Estados Unidos, en que constituyen evidentemente poderosos factores de mejoramiento cultural de sus miembros.

El objeto declarado de la "American Society of Civil Engineers", es elevar el nivel moral, intelectual y profesional de sus asociados y todas sus actividades giran alrededor de esa finalidad. Su código ético se aplica severamente y la sociedad mantiene permanentemente una comisión encargada de vigilar su cumplimiento y castigar las infracciones.

Para ofrecer los servicios profesionales en competencia con otro técnico, los miembros de esta sociedad tienen que ajustar sus procederes a normas muy correctas.

En 1925 se sometió a la Comisión Directiva esta pregunta: "Las obligaciones de un miembro de esta sociedad para un técnico que no lo sea, ¿difieren en naturaleza o grado de las que

tiene para otro miembro de la sociedad?" La Comisión Directiva, por resolución del 12 de octubre de 1925, contestó: "No. El Código Ético tiene por objeto conservar la cordialidad de las relaciones profesionales y debe aplicarse por igual a todos los técnicos". (Proceedings, diciembre de 1925, pág. 408).

Se concibe que, si tan severamente se juzga la conducta individual, sería allí inconcebible que esta Sociedad se presentase a las autoridades a solicitar privilegios de ningún género para sus miembros, en detrimento de los técnicos que no pertenecen a ella.

Nuestro Centro Nacional de Ingenieros, declara por el contrario, que tiene por objeto... "proteger los intereses de sus asociados... gestionar ante los poderes públicos la sanción de leyes reglamentando las profesiones de sus asociados... formular un arancel que sirva de base para el cobro de honorarios... hacer todas las gestiones que sean necesarias ante los poderes públicos y empresas particulares, en beneficio de los asociados..."

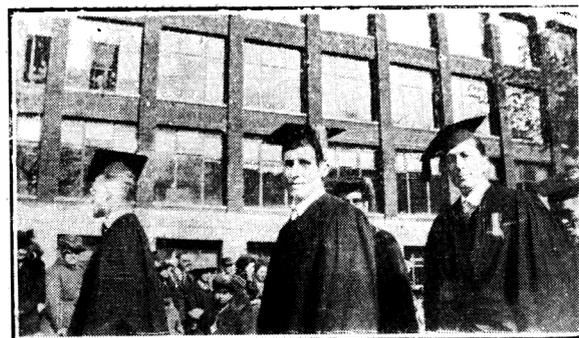
En cuanto a ética profesional, los estatutos de hace unos 30 años declaraban que la Sociedad se proponía establecer un "Código de Honor", que en el largo lapso transcurrido, nunca fué redactado, y según el nuevo estatuto sancionado en 1927, la sociedad deberá establecer un tribunal para juzgar las ofensas a la ética profesional, pero en ninguna parte dice en qué consiste ésta.

Hay ingenieros diplomados que ganan dinero prestándose a firmar por sumas insignificantes planos, documentos y trabajos realizados por otros. Y si se pretendiese justificar tan grave ofensa a la ética profesional, como una consecuencia lógica de las leyes de privilegios, lo cierto es que nuestro Centro Nacional de Ingenieros, nada ha intentado hacer para remediar tan lamentable estado de cosas, que desaparecería con la implantación de la libertad de trabajo. Antes al contrario, lo agrava, solicitando aun mayores privilegios para sus miembros.

Y no sólo llama la atención la intolerancia de nuestros universitarios para los que no lo

son. La hay también entre ellos mismos. Contrasta este sentimiento de hostilidad con el espíritu de consideración recíproca que reina entre los universitarios de Estados Unidos y que se revela en episodios como los siguientes:

Nadie ignora en la Argentina las interminables polémicas sostenidas respecto del famoso dique de San Roque. Desde la prisión de Cassaffouth hasta la reciente destitución de los que estaban a cargo de la obra, son innumerables las incidencias en que los profesionales se han dirigido unos a otros las más graves ofensas.



El traje de "Cap. and gown", que usan los estudiantes al graduarse. - a la derecha el ingeniero argentino Jaime A. Baneis.

En Búfalo, se construía sobre el Río Niágara un puente colgante. Estaba a cargo de la obra un ingeniero de brillante carrera, que hasta entonces tenía intachable foja de servicios. Un involuntario error de este técnico, ocasionó el derrumbamiento de la obra en construcción, la muerte de varios obreros y considerables perjuicios. El Gobernador nombró una comisión de ingenieros para que investigaran sobre lo ocurrido y le aconsejaran lo que debía hacer. Esta comisión llegó a las siguientes conclusiones:

1º — Que si bien estaba comprobado el involuntario error del director de la obra, no se le podía tachar ni de incapacidad ni de inconducta, y por lo tanto no cabía imponerle castigo.

2º — Que se debía proceder inmediatamente a la erección de otro puente y que a nadie mejor que al mismo ingeniero se podía confiar esta obra, porque nadie pondría más cuidado que él en reparar el error cometido.

En cuanto a los abogados de Estados Unidos, puede afirmarse, sin vacilación, que si la buena justicia ha sido el más fuerte pedestal de la grandeza de aquel país, la ética de sus abogados ha sido el más fuerte pedestal de su buena justicia. En esto se han mantenido ellos fieles a las caballerescas tradiciones del foro inglés, tan admirablemente deciptas por José P. Ramos, en "La Nación" del 30 de septiembre de 1923.

El Código Etico de la American Bar Association, sancionado en 1908, consta de 32 capítulos, en que se fijan reglas de conducta y prácticas y constituye un poderoso instrumento de mejoramiento social. Obliga a la asociación a tomar parte activa en todas las cuestiones que puedan contribuir a mejorar la administración de justicia, como por ejemplo, el oponerse enérgicamente a la designación de jueces por razones políticas, etc. Impone a sus miembros deberes que implican a veces verdaderos sacrificios, como por ejemplo, el no aceptar participación en los beneficios que el cliente obtenga de un pleito, el no elevar sus honorarios en razón de la riqueza del cliente, aunque el mismo Código le impone el deber de rebajarlos en razón de su pobreza, etc.

En la asamblea de la American Bar Association, celebrada en Wáshington en febrero de 1922, se discutieron los requisitos que la sociedad aconsejaba se establecieran como condiciones mínimas para la admisión de jóvenes al ejercicio de la abogacía.

Se resolvió fijarlas de tal manera, que siem-

pre fuese posible a los hijos del pueblo prescindir de la Universidad, y para justificar tal resolución se declaró, (Art. 5 del acta) :

"Desde que la profesión de abogado se vincula con la administración de la ley y desde que los funcionarios públicos se eligen de entre los abogados más que de entre las filas de otras profesiones, es esencial que la abogacía no se convierta en monopolio de una determinada clase económico - social".

Compárese esta declaración con la actitud de nuestros abogados universitarios, que reclaman como un privilegio inalienable el monopolio de la profesión.

Según el Estatuto de nuestro Colegio de Abogados, el objeto de esta sociedad es, entre otros, el de "defender los derechos de los abogados", y aunque también declara que se propone "velar por la observancia de las reglas de ética profesional", lo cierto es que sus actividades se limitan al primer objetivo. Respecto del segundo, ni siquiera han llegado nunca a redactar un Código Etico.

Hay que reconocer que la culpa no es sólo de los abogados, ya que todo esto no es sino la consecuencia lógica de nuestro sistema judicial. Si la justicia se administra para premiar al más hábil y no al más justo y si los códigos admiten que la simulación es fuente de derecho, es claro que el abogado que no cuente entre sus habilidades la simulación, está destinado a perder todos los pleitos. ¿Y cómo se podría llegar a redactar una ética para la doblez?

(Continuará)

