

REVISTA

DEL CENTRO DE ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS

ORGANO OFICIAL

Dirección y Administración:
Av. R. Sáenz Peña 825, piso 9º
U. T. 35, Libertad 0190

PUBLICACION MENSUAL

AÑO V

BUENOS AIRES, ENERO DE 1932

N.º 56

LAS PROXIMAS ASAMBLEAS

En el curso del presente mes, y con intervalo de breves días, celebrarán sus asambleas anuales ordinarias las Secciones de Arquitectos y Constructores de Obras de nuestro Centro, a fin de dar cuenta de las actividades desarrolladas durante el último ejercicio social, y designar las autoridades de las respectivas Subcomisiones, que han de sustituir a los miembros cuyo mandato termina.

La autonomía de que ambas secciones gozan, en virtud de la liberalidad de nuestros estatutos, para todo cuanto se refiere a la marcha y orientación de las mismas en sus diferentes aspectos, autonomía solo condicionada al control de la Comisión Directiva en las relaciones externas y en la parte económica, confieren una trascendental importancia a los actos a que nos referimos, e imponen a los socios arquitectos y constructores, la obligación moral ineludible de concurrir a ellos, no solo para juzgar el acierto de las tareas cumplidas en el último período, sino para exponer con franqueza sus puntos de

vista acerca de las cuestiones que deberán abordar en el futuro las nuevas Subcomisiones, y designar con su voto, según las normas democráticas de nuestra Institución, a aquellos de los asociados que juzguen más aptos para orientar y dirigir a las secciones de referencia, en forma eficaz y progresista.

La seguridad recíproca existente entre los socios, acerca de la moralidad, capacitación y elevada ética profesional de cuantos constituyen el Centro, circunstancias todas que la Comisión Directiva examina con riguroso celo antes de pronunciarse sobre cada admisión, suele determinar la no concurrencia a estas asambleas seccionales, de un cierto número de socios, — pocos por fortuna — que, con descuido de sus deberes corporativos, olvidan lo necesario que puede ser su concurso en determinadas circunstancias, para ilustrar la opinión de la Asamblea, y la influencia que puede tener en los destinos de la entidad, la designación de una Subcomisión que se sienta robustecida en su prestigio

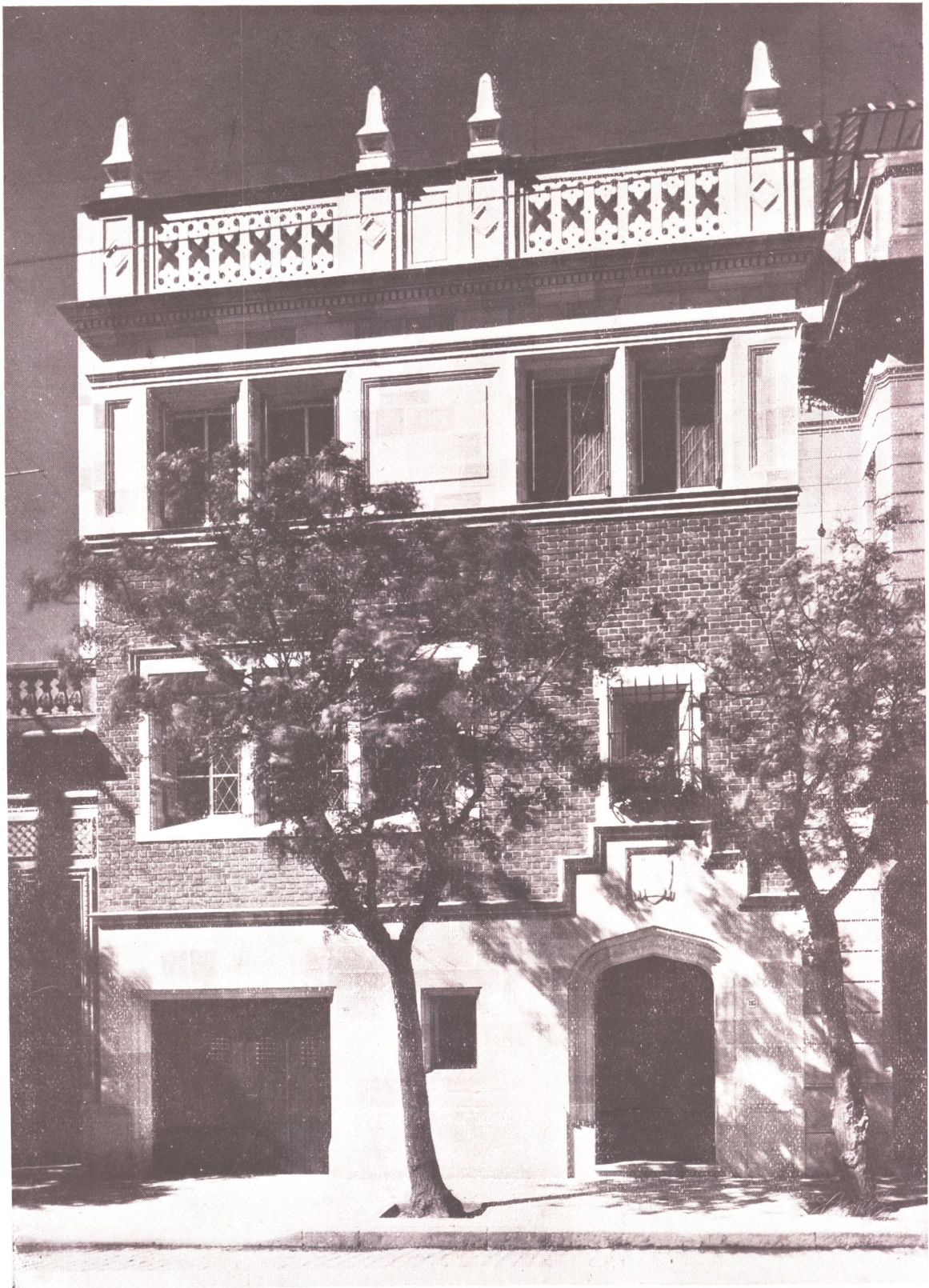
y estimulada en sus entusiasmos, por un número de sufragios que representen, a la par que la imprescindible mayoría reglamentaria, el auspicio cálido y sin regateos de la totalidad de la Sección.

Estas consideraciones, justificadas en todo tiempo, acrecen de significado en la presente oportunidad, por circunstancias particulares, tales como la próxima constitución del Concejo Deliberante y de las Cámaras Legislativas Nacionales, ante cuyos organismos deberá el Centro realizar una actuación de gran intensidad, para la reivindicación de respetables derechos profesionales desconocidos por el vigente Reglamento Municipal de Construcciones, y la promulgación de una ley que ponga fin al viejo y odioso pleito de los arquitectos libres y diplomados en el país, reglamentando las actividades de ambos en forma que sin lesionar los legítimos intereses de uno ni otro sector, ampare a los primeros en sus derechos adquiridos,

y dé satisfacción a los segundos, estableciendo normas concretas para el ejercicio profesional en lo sucesivo.

La labor a desarrollar ha de ser árdua y compleja, y el éxito de la misma dependerá tanto del acierto con que la encaren los elementos directivos de las respectivas secciones y de la Comisión Central, como del empeño que todos los socios pongan en colaborar con aquéllos. En nuestras filas, disciplinadas y entusiastas, no faltan, por ventura, hombres de fuerte mentalidad, certero criterio y energía a prueba de desfallecimientos, capaces de llevar a feliz realización los trascendentales propósitos que, en forma somera, dejamos anotados. A las asambleas próximas cumple elegirlos, ungiéndolos con su confianza, y es de esperar que nadie rehuya esta obligación moral imperiosa, para que los consagrados por la voluntad mayoritaria, se sepan asistidos en sus ímprobos tareas por la simpatía y adhesión de todos los colegas asociados.



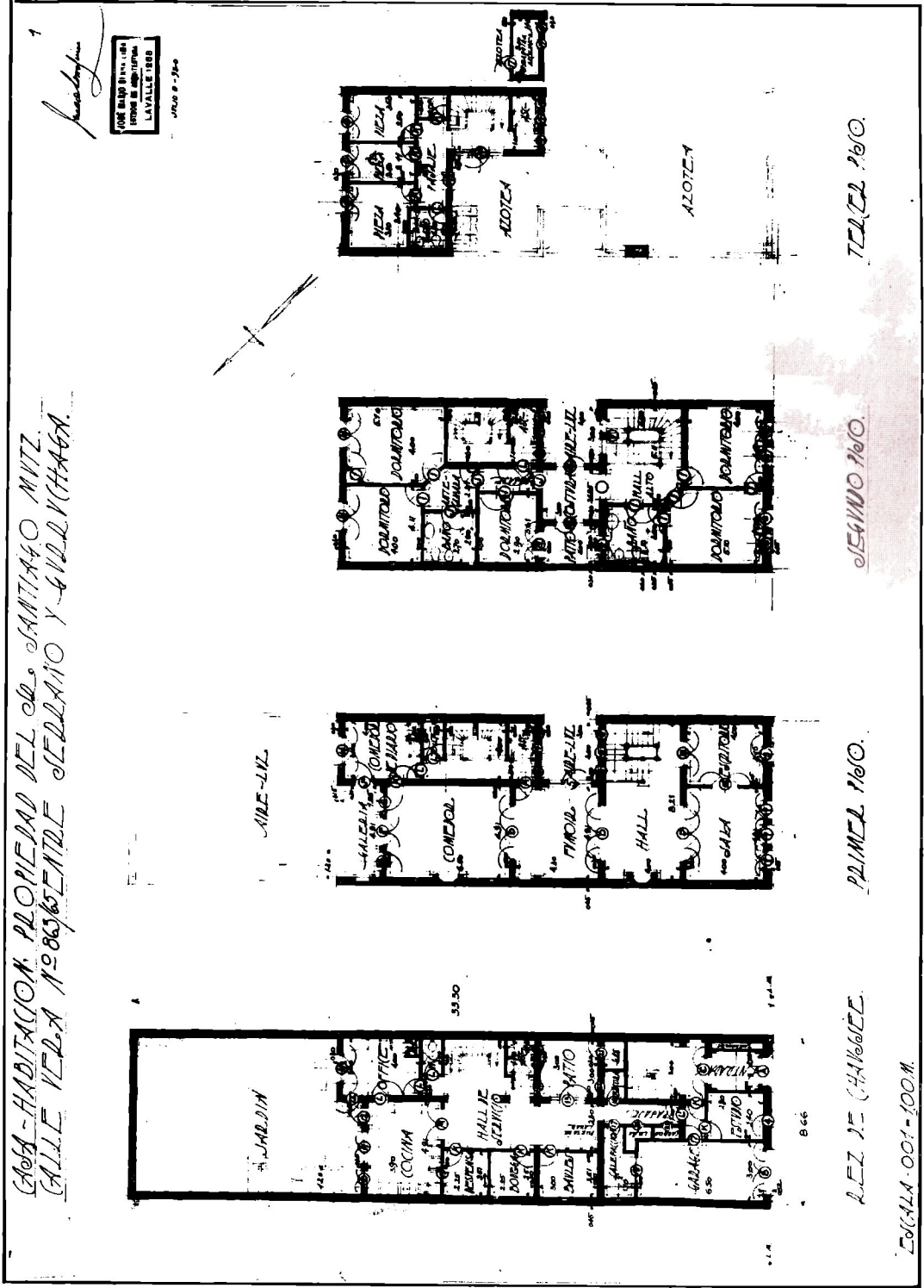


RESIDENCIA PARTICULAR, VERA 863 - 65

Propietario:
SR. SANTIAGO MUTZ

Arq. JOSÉ M. SERRA LIMA
Del C. A. C. y A.

Constructor:
SR. VICTOR LOVERO



CASA-HABITACION. PROPIEDAD DEL Sr. SANTIAGO MVTZ.
 CALLE VERDE N° 865 ENTRE SEDRANO Y GUDRY (HAGA).

Handwritten signature

FOR SALE BY THE
 HOUSE OF ARCHITECTS
 LAVALLE 1888

PLANO N° 346

TERCER No.

SEGUNDO No.

PRIMER No.

REZ DE CHALVETZ.

EscALA 0.01=100.M.



Detalle de la entrada

RESIDENCIA PARTICULAR, VERA 863 - 65

Arq. JOSÉ M. SERRA LIMA

Del C. A. C. y A.



*Rincón
del
Hall alto*



Dormitorio

RESIDENCIA PARTICULAR, VERA 863 - 65

Arq. JOSÉ M. SERRA LIMA
Del C. A. C. y A.



Living room

RESIDENCIA PARTICULAR. VERA 863 - 65

Arq. JOSÉ M. SERRA LIMA

Del C. A. C. y A.



TALLERES AUTOMOVILISTICOS Y ESTACION DE SERVICIO, MANSILLA 3191

Propietarios:
SERRA LIMA Y CÍA.

Emp. Constructora:
DALLA VÍA HNOS. Y CÍA.

Arq. JOSÉ M. SERRA LIMA
Del C. A. C. y A.



Talleres automovilísticos, Mansilla 3191



Arq. JOSÉ M. SERRA LIMA — Del C. A. C. y A.

VISITA DE NUESTRO CENTRO

A LAS OBRAS FINALES DEL SUBTERRANEO LACROZE

Pocos días antes de librarse al servicio público el último tramo de la línea metropolitana del F. C. Central Terminal Buenos Aires, comúnmente conocida por Subterráneo Lacroze, los directores técnicos de la empresa constructora Dwight P. Robinson y Cía., de la Argentina, que ha tenido a su cargo dicha importante obra, tuvieron la gentileza de invitar a nuestro Centro a una visita a las estaciones Leandro N. Alem y Florida, con objeto de apreciar las últimas fases de los trabajos, examinando los modernísimos procedimientos constructivos utilizados, y las características más salientes de la nueva red de transporte urbano.

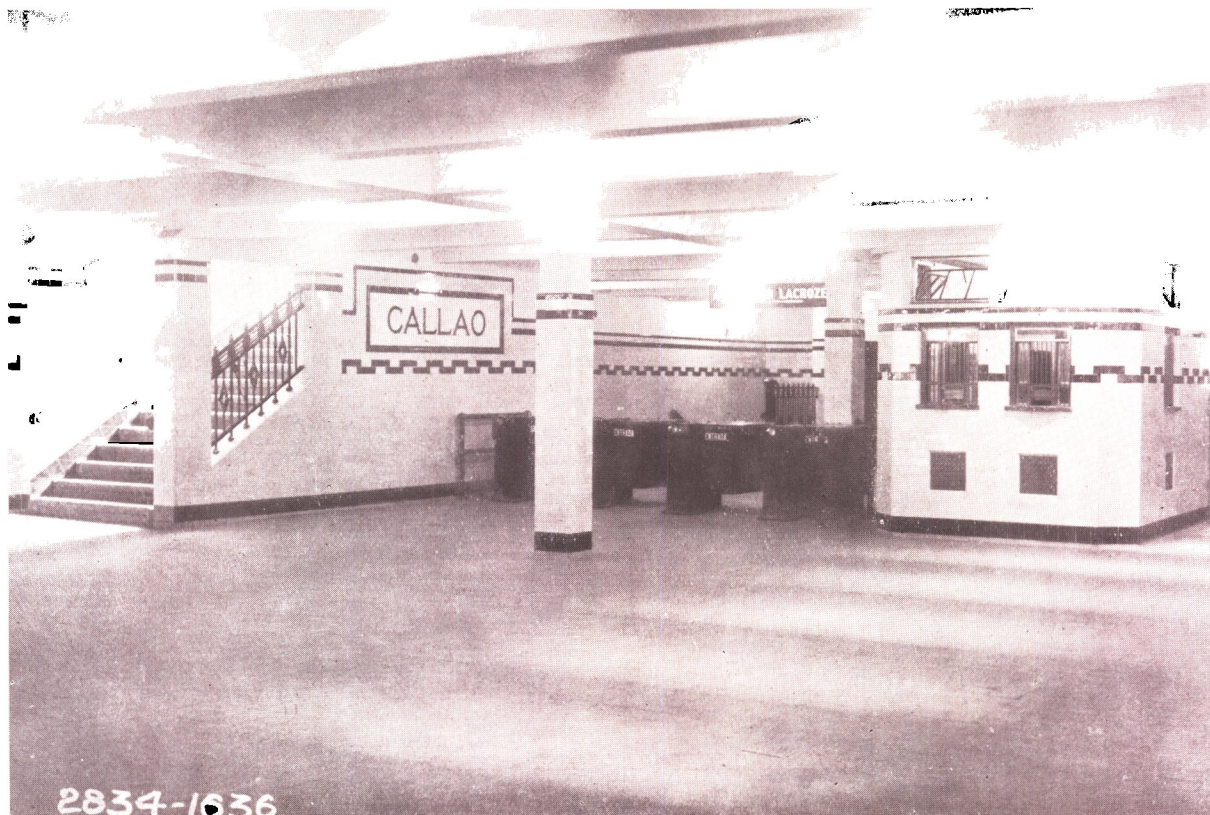
Con gentileza que agradecemos, los numerosos socios que concurrieron a dicha visita, fueron acompañados en todo el recorrido por el in-

geniero de la empresa, señor Pedro J. Pawlovsky, el Secretario de la misma, señor J. E. Miller y el señor Marc Skidrude, quienes les ilustraron sobre los diversos aspectos de la magna obra, deteniéndose especialmente en aquellos detalles de más importancia, por su novedad entre nosotros o por la índole, a menudo complicada, de los problemas que fué preciso resolver.

Como resultado de tan grata visita, nos complacemos en reproducir en las páginas que siguen las partes principales de un estudio que, acerca de la importante obra, ha tenido la gentileza de facilitarnos, en unión de las fotografías y gráficos oportunos, nuestro distinguido consocio el ingeniero P. Pawlovsky, a cuyo cargo han estado los planos, terminación y decorado de la estación Leandro N. Alem, así como



Parte de los socios que concurrieron a la visita



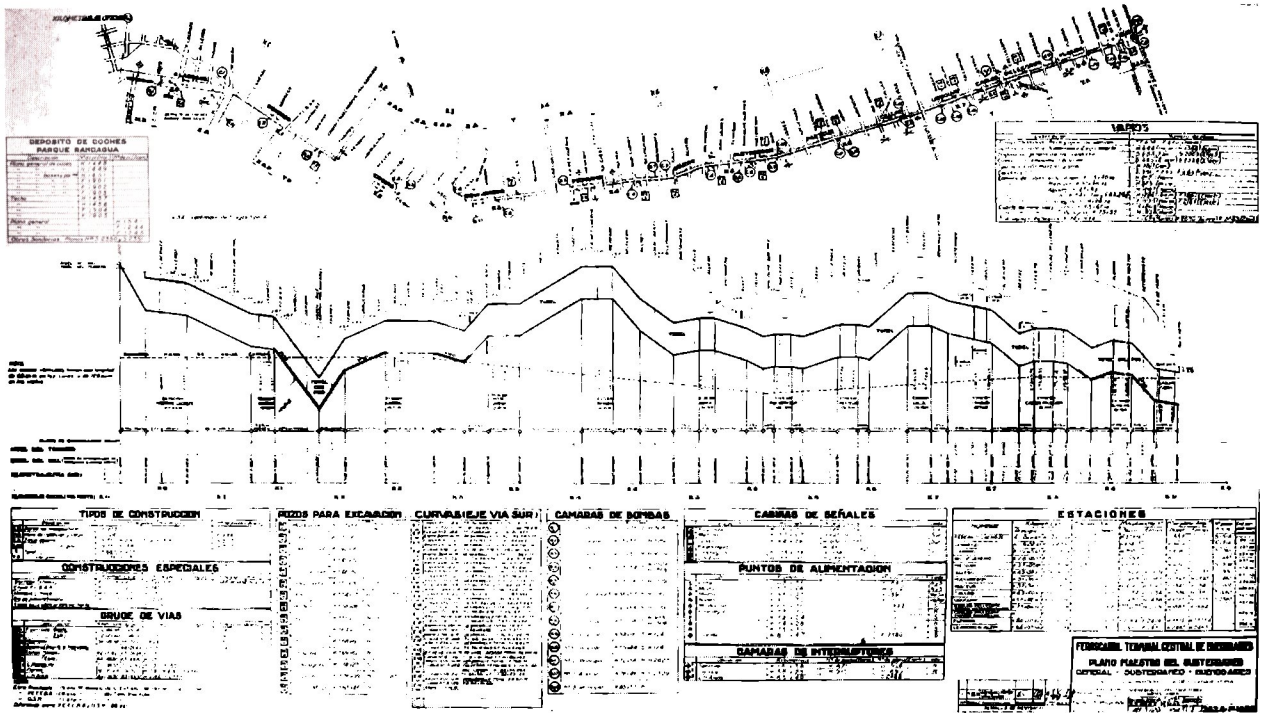
SUBTERRANEO LACROZE.
Entresuelo, lado Oeste, de la Estación Callao

la decoración de la Estación Florida, cuya modernidad y buen gusto merecieron entusiastas elogios de sus consocios, en ocasión de la visita de referencia.

La nueva red ferroviaria pertenece como es notorio, a la Sociedad Anónima citada al principio de estas líneas, cuyos representantes en Buenos Aires son los doctores Teófilo y Federico Lacroze (hijos), Luis J. Rocca y continuadores; la financiación corrió a cargo de la firma Harris, Forbes y Cía., de Nueva York, y la confección del proyecto y su realización fueron confiadas a la filial argentina de la S. A. Dwight P. Robinson y Cía., establecida en Filadelfia (E. U. de A.), bajo la dirección inmediata de los ingenieros señores I. W. Mc. Connell y J. L.

Lytel, Vicepresidente y Gerente de la mencionada firma, eficazmente secundados por un núcleo de técnicos de probada capacidad, en el que estaban representados casi todos los países civilizados del mundo, figurando además de la Argentina y Estados Unidos de Norte América, Gran Bretaña, Canadá, Alemania, España, Noruega, Dinamarca, Austria, Japón, Italia, Uruguay, Hungría, Polonia, Rusia, Suiza, Nueva Zelandia, Holanda, Bélgica, Yugoslavia y Checoslovaquia.

La iniciación de los trabajos tuvo lugar oficialmente el 10 de octubre de 1928, terminándose veintidós meses después la primera sección, — Chacarita a Callao —, con un recorrido total de 7'021 kilómetros; la sección segunda, que



SUBTERRANEO LACROZE. - Plano maestro

comprende el trayecto de Callao a Avenida Alem, con una extensión de 1'620 kilómetros, ha sido finalizada recientemente, según dejamos dicho. Tanto en una como en otra, el promedio de extracción de tierra para la apertura del túnel, fué de 600 metros cúbicos en veinticuatro horas.

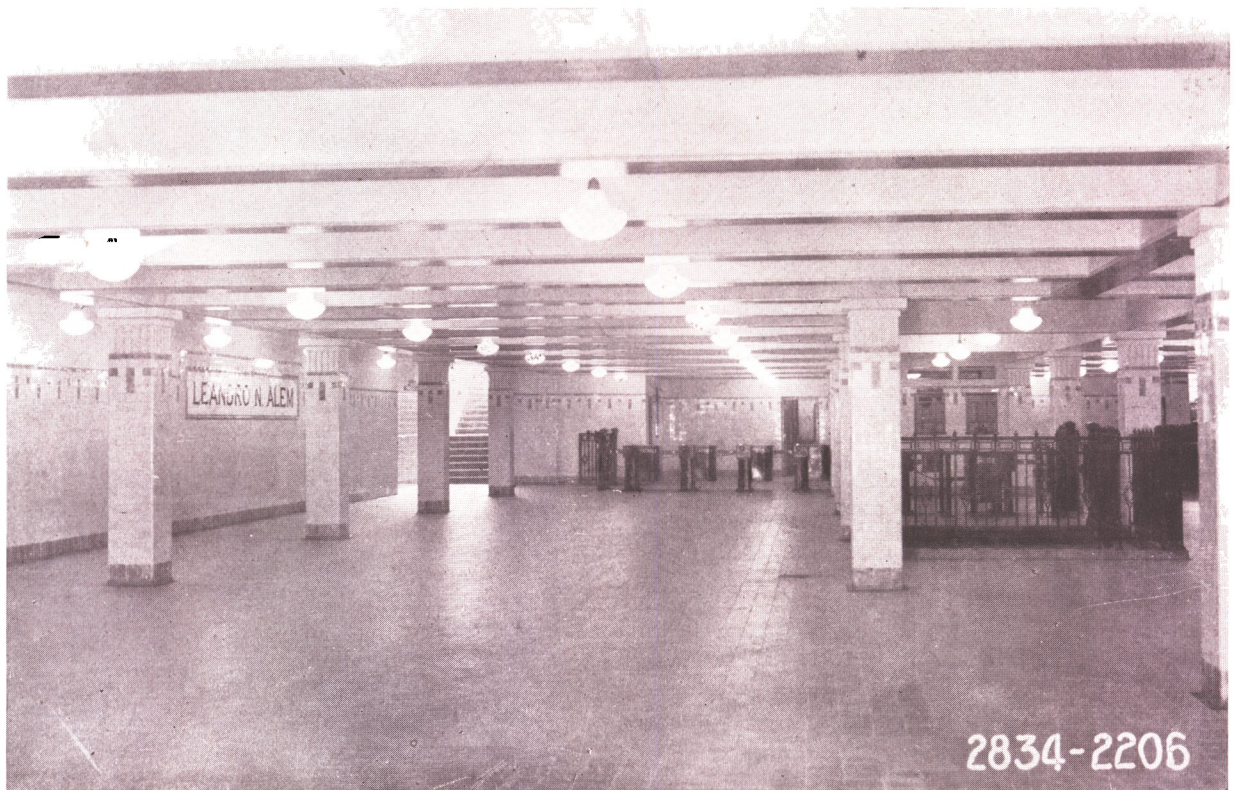
En las construcciones a cielo abierto, utilizaronse máquinas excavadoras a cucharón dentado, extrayéndose la tierra suelta por medio de grúas con cubetas autoprensadoras que la volcaban directamente en los camiones, de donde era transportada a distintos puntos.

La planimetría de la obra coincide en toda su extensión con el trazado de las calles Corrientes y Triunvirato, e incluye 19 curvas, cuyos radios varían entre 110 metros la menor y 9.000 la mayor. El número de estaciones existentes en todo el trayecto, elévase a trece, y su designación, de acuerdo con las arterias en

que están ubicadas, es la siguiente: Federico Lacroze, Dorrego, Canning, Río de Janeiro, Medrano, Agüero, Pueyrredón, Pasteur, Callao, Uruguay, Carlos Pellegrini, Florida y Leandro N. Alem.

La cota más baja del riel se encuentra debajo del Arroyo Maldonado y es de 4'10 metros con relación al cero del Riachuelo; en este mismo punto, la diferencia de nivel entre el riel y la calzada es de unos catorce metros. A la altura de la calle Bustamante, el riel se halla a más o menos 16 metros bajo el nivel de la calzada, alcanzando la profundidad máxima de 17 metros en la calle Maipú.

Dos tipos principales de construcción han sido utilizados en esta obra: el de **zanja abierta** y el de **galería** o **túnel**, dependiendo la adopción de uno u otro de la profundidad del subterráneo



SUBTERRANEO LACROZE.

Entresuelo, lado Este, de la Estación L. N. Alem

con relación al nivel de la calle. Así, cuando la **tapada** o sea la distancia entre la parte superior del subterráneo y la calzada, era mayor de 3.20 metros, la construcción se hizo generalmente en túnel; la distancia normal entre dos arcos consecutivos es de 1.83 metros, estando formadas las paredes y techos por bovedillas de hormigón armado de espesores variables, con un **mínimum** de 125 milímetros.

El tipo de construcción en túnel consta de dos galerías paralelas o separadas por una pared central, cuyas bóvedas superiores son arcos de medio punto que descansan sobre las paredes central y laterales. Todas las paredes son verticales y, al igual que las bóvedas, están íntegramente construidas de hormigón armado. En

aquellos puntos donde existen cruzamientos de vías, se ha suprimido la pared central, constituyendo la sección un sólo túnel, cuyo arco único alcanza una luz de casi 10 metros.

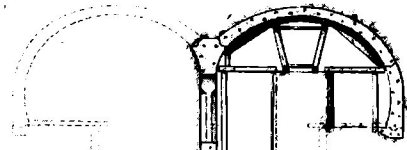
A cada uno de los dos tipos principales de construcción, corresponde un tipo de estación: así tenemos estaciones de zanja abierta, como las de Federico Lacroze, Dorrego, Canning, Río de Janeiro y Medrano, y estaciones en túnel, como las ubicadas desde Agüero hasta Leandro N. Alem, inclusive; la diferencia principal entre ambos tipos, consiste en que las mencionadas en segundo lugar, por su mayor profundidad, constan de dos pisos. Desde Federico Lacroze hasta Uruguay, todas las estaciones tienen dos plataformas laterales con accesos independientes; las

METHOD OF CONSTRUCTION OF TYPICAL STATION IN TUNNEL-SHEET-1

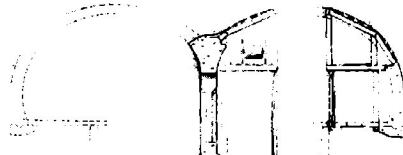
AS USED BY
DWIGHT P. ROBINSON Y CIA. DE LA ARGENTINA
ON SUBWAY CONSTRUCTION FOR F.C.T.C.B.A.
BUENOS AIRES 1920-31



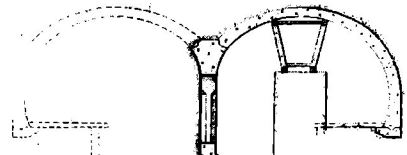
Excavate to the level of the ground and side walls. The side walls are 10 ft. high for the ground surface. The floor is 10 ft. below the ground surface.



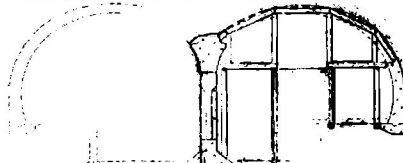
STEP 114
Set forms and pour arch



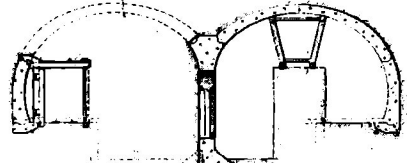
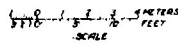
STEP 115
Increase the height of the drift to support the center column and center column. 23 and parts of main arch. The drift below side walls is 10 ft. high. Place arch in the center of the drift.



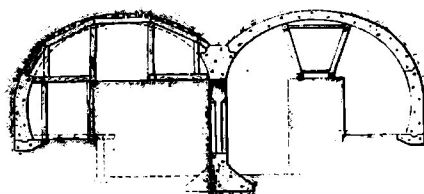
STEP 115
Remove arch forms and leave posts for supporting arch on dumping



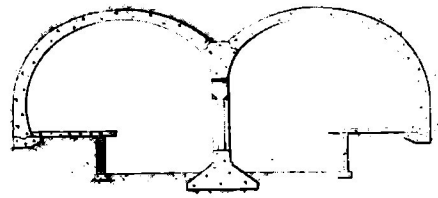
STEP 116
Complete excavation for main arch and timber supporting the dumping in the center



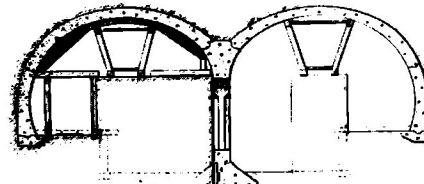
STEP 116
Excavate drift for side wall in second tunnel



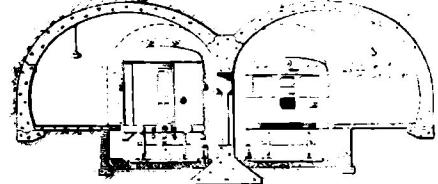
STEP 117
Increase the height of the drift until excavation for second tunnel arch is completed, and timber up (See step 5)



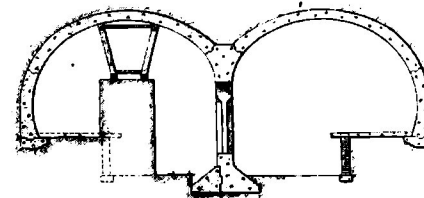
STEP 118
Excavate dumping and pour uniform



STEP 118
Place forms and pour arch as per step 4



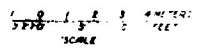
1111
View of completed Tunnel Station in section showing Subway Car and Station Platform, Carriage



STEP 119
Remove arch forms and leave timbers supporting arch on dumping as per step 5

METHOD OF CONSTRUCTION OF TYPICAL STATION IN TUNNEL-SHEET-2

AS USED BY
DWIGHT P. ROBINSON Y CIA.
DE LA ARGENTINA
ON
SUBWAY CONSTRUCTION
FOR
F.C.T.C.B.A.
BUENOS AIRES 1920-31





SUBTERRANEO LACROZE.

Plataforma Sud, de la Estación Carlos Pellegrini

estaciones Carlos Pellegrini, Florida y Leandro N. Alem, tienen plataformas centrales con accesos comunes.

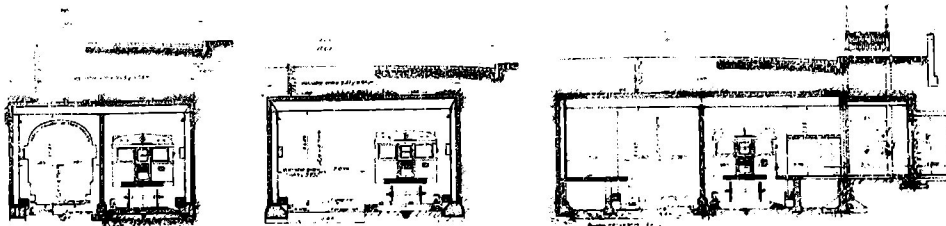
La longitud total de cada andén es de unos 132 metros, variando su ancho entre 6.50 y 8.00 metros en las estaciones con plataforma central, y siendo de 3.10 metros uniformemente para las de plataformas laterales.

Las estaciones de "zanja abierta" tienen acceso directo de la calle hasta cada plataforma; las "en túnel", además de tener comunicación directa entre el exterior y el entresuelo, comunican por éste último con la plataforma. En todas las estaciones de túnel, excepto las de Uruguay y Leandro N. Alem, existen escaleras mecánicas, — por primera vez aplicadas en Sud América, — además de las escaleras comunes

de emergencia. En cada estación, se han instalado oficinas de cambio, lavatorios y toillettes para ambos sexos, servicios de teléfonos públicos y contra incendios, y cuartos para equipajes.

La ventilación ha sido asegurada, en las construcciones de zanja abierta, por bocas enrejilladas, con comunicación directa a la calle; para las secciones en túnel, se han aprovechado los pozos de excavación, a modo de chimeneas, cubriéndolos con rejillas al nivel de la calzada. Por otra parte, las escaleras de las estaciones ofrecen inmejorables conductos de ventilación, y la marcha de los trenes determina una presión de aire delante de los mismos, y una sección atrás, constituyendo, así, un procedimiento de renovación tan simple como satisfactorio.

Entre las estaciones Dorrego y Federico La-

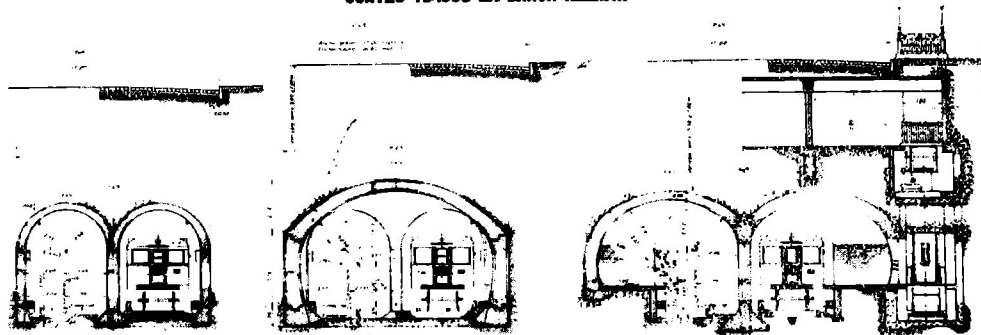


CORTE NORMAL

CORTE EN DISEÑAMIENTO DE VIAS

CORTE EN EXTERIOR

CORTES TÍPICOS EN ZANJA ABIERTA

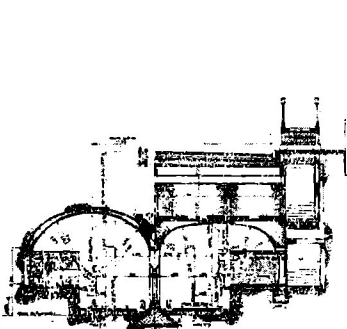


CORTE NORMAL

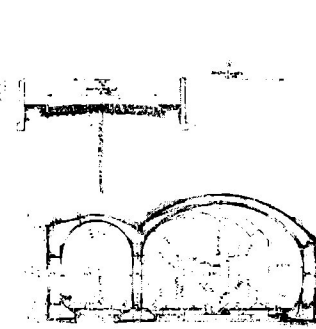
CORTE EN DISEÑAMIENTO DE VIAS

CORTE EN EXTERIOR

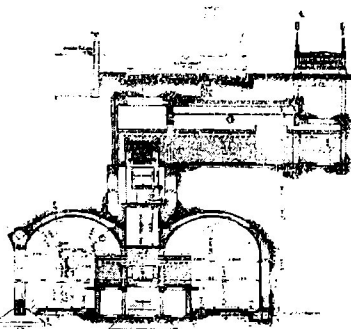
CORTES TÍPICOS EN TUNEL



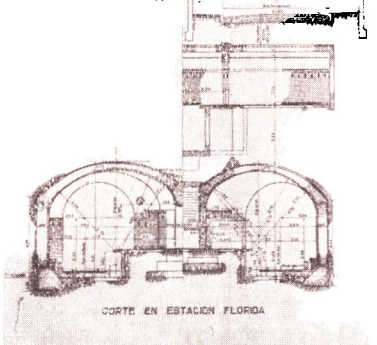
CORTE EN ESTACION URUGUAY



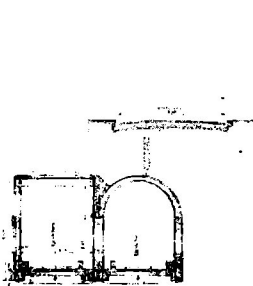
TUNELES EN LOS EXTREMOS DE LA EST. CARLOS PELLEGRINI



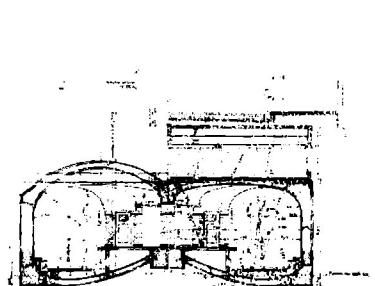
CORTE EN EST. CARLOS PELLEGRINI



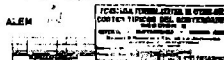
CORTE EN ESTACION FLORIDA

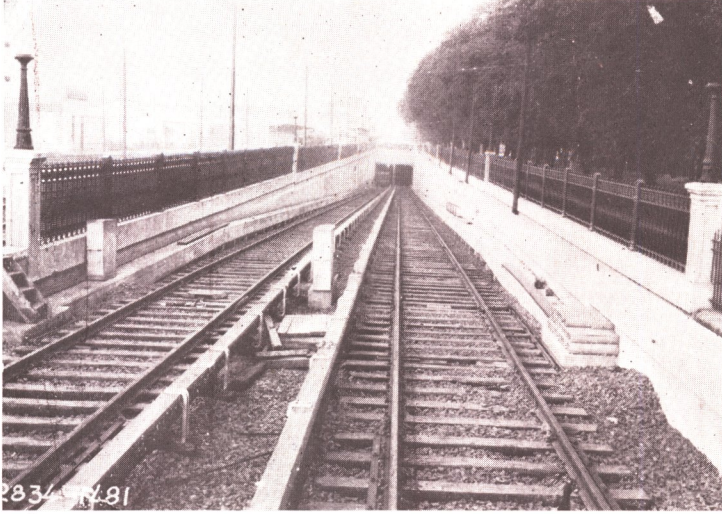


DISTRIBUCION TIPICA



CORTE EN EST. LEANDRO N. ALEM

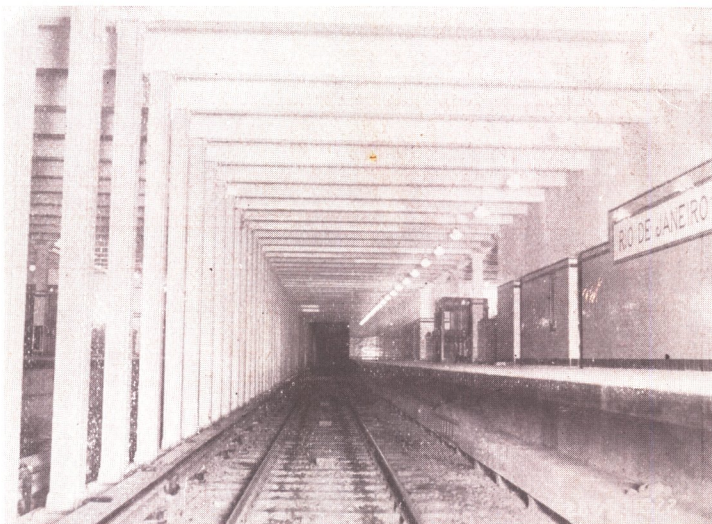
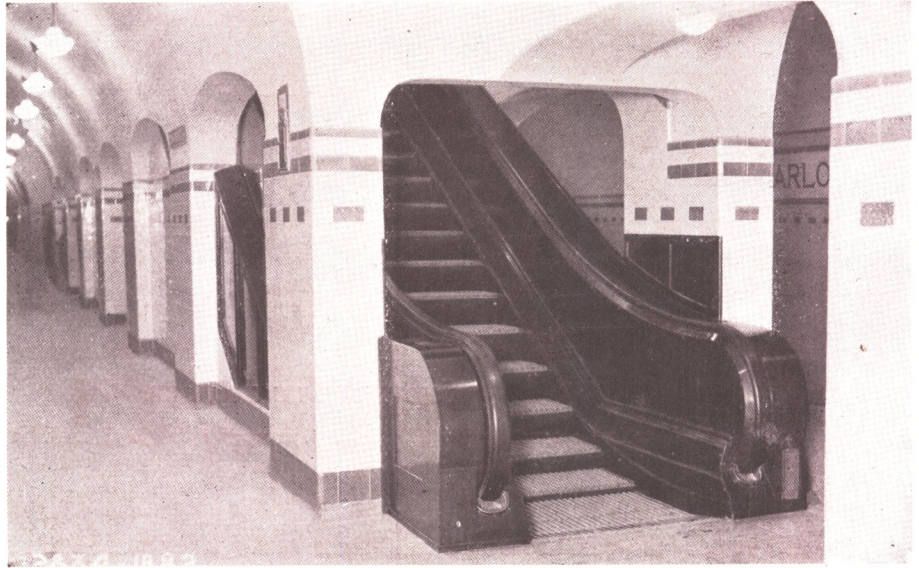




SUBTERRANEO LACROZE

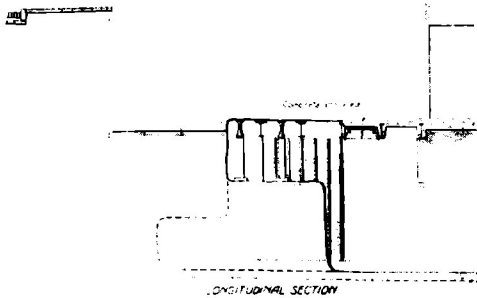
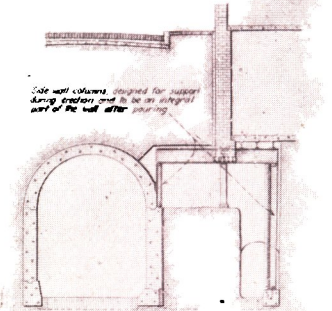
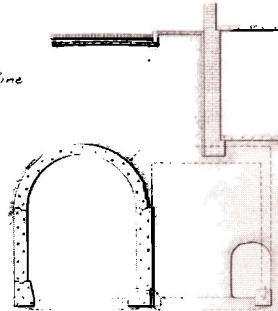
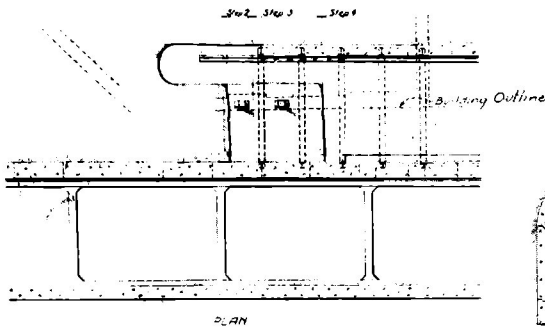
Rampa de acceso, en Chacarita

Estación C. Pellegrini
Escalera mecánica

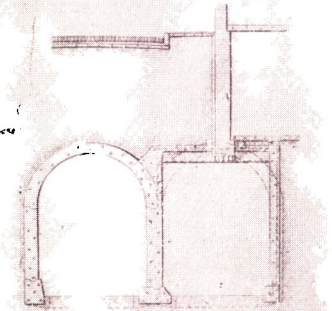
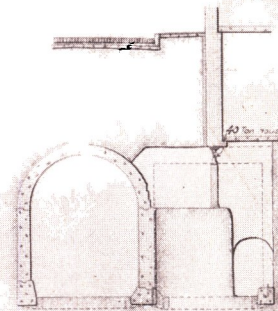


Estación Río de Janeiro

Andén Norte



LONGITUDINAL SECTION
TYPICAL METHOD OF CONSTRUCTION
OF TUNNEL DIRECTLY UNDER EXISTING BUILDINGS
AS USED BY
MIGHT PROBINSON Y CIA DE LA ARGENTINA
ON SUBWAY CONSTRUCTION FOR FCTCBA
BUENOS AIRES 1929-31



SCALE
0 1 2 3 4 METERS
0 10 20 FEET

SUBTERRANEO LACROZE.

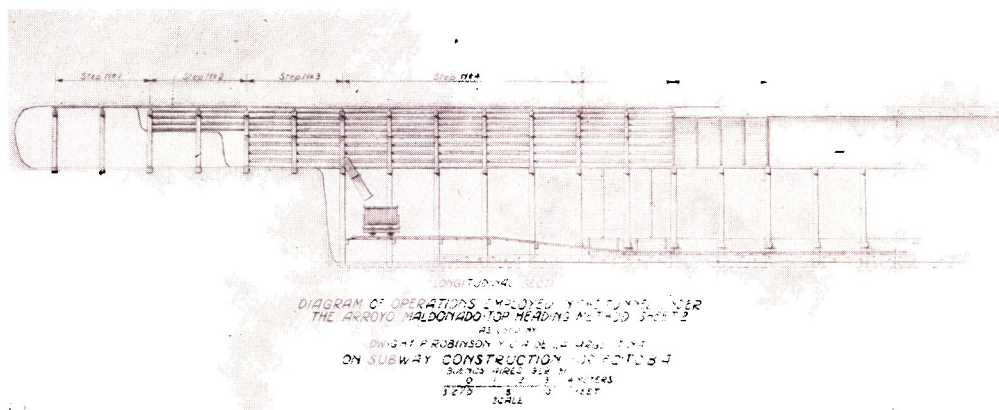
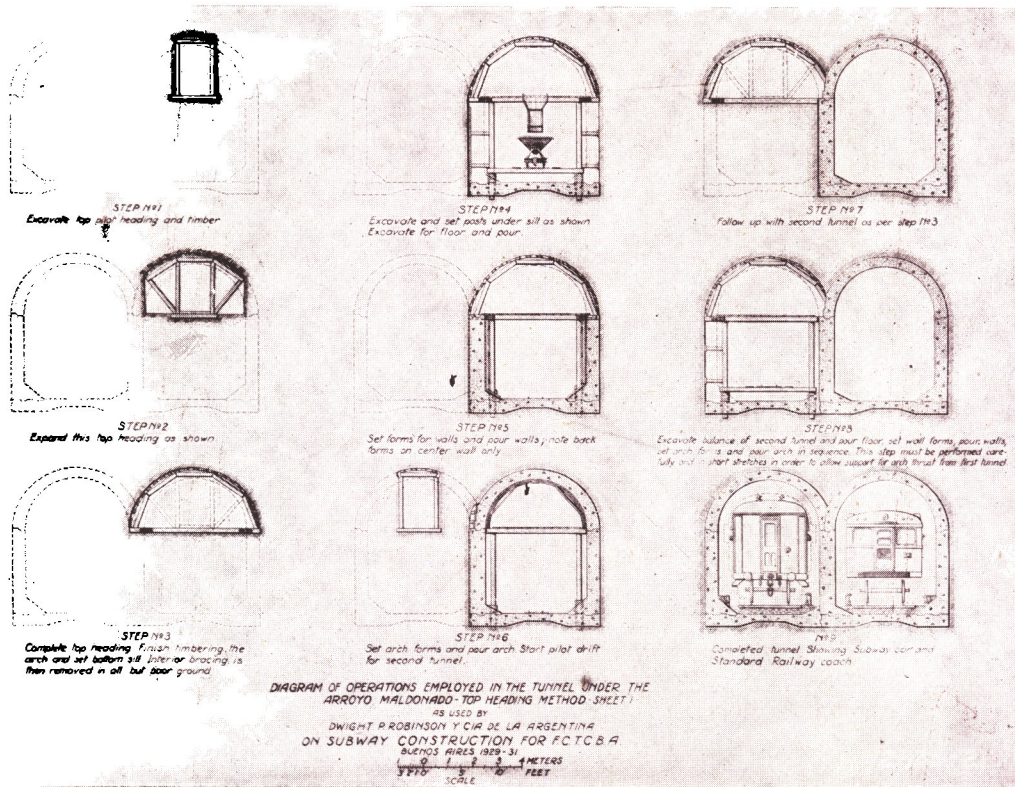
Método de construcción del túnel, directamente debajo de edificios existentes

croze, y bajo el extenso terreno constituido por los parques Rancagua y Los Andes, de propiedad municipal, se han ubicado las oficinas, talleres y depósito de coches, cubriendo una extensión de 14.000 metros cuadrados. La longitud de vía simple, utilizada allí para la preparación del tren rodante, se eleva a cerca de 3.200 metros.

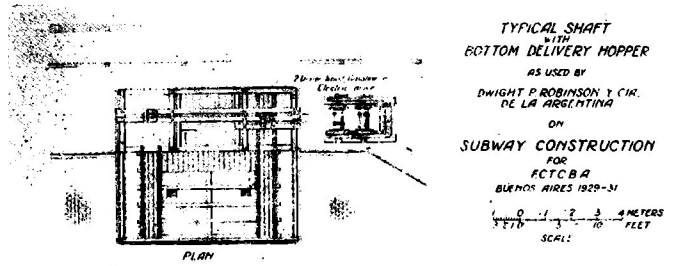
Todo el recorrido del Subterráneo consta de doble vía de rieles de acero, asentados sobre durmientes de quebracho con balastro de piedra; el riel adoptado corresponde al tipo "B" de la Asociación Americana de Ferrocarriles, que mide 15 metros por tramo, con un peso de 49.6

kilogramos cada metro, habiéndose colocado 23 durmientes por riel.

Uno de los interesantes problemas resueltos en esta obra, lo constituye el planteado por el acceso a la estación Florida, en la cual se han construido, por razón de "manos", dos entresuelos: el correspondiente a la calle San Martín, que tiene entrada por el número 531 de la calle Corrientes, y el correspondiente a la calle Florida, al que se entra por el número 415 de la misma calle; ambos tienen comunicación entre sí, por medio de un pasaje de construcción especial.

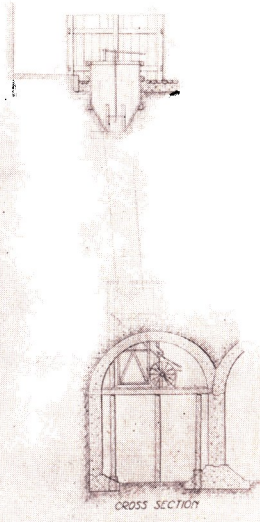
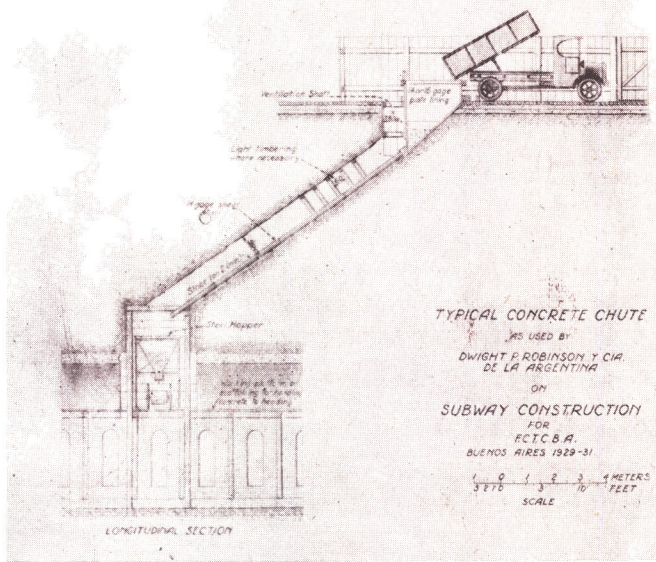
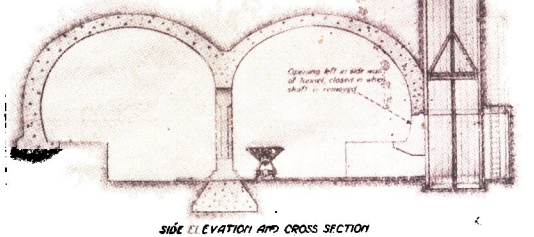
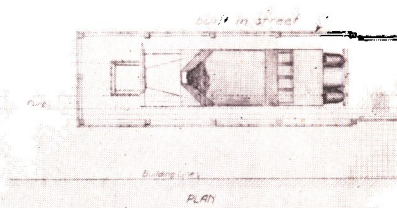
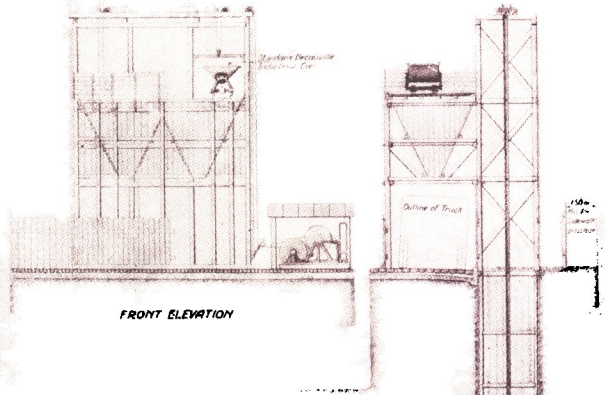


SUBTERRANEO LACROZE. - Diagrama de las operaciones realizadas para la construcción del túnel bajo el Arroyo Maldonado



SUBTERRANEO LACROZE

Pozo típico, con tolva inferior de entrega



Procedimiento de descarga del hormigón

MAR DEL PLATA Y EL DOCTOR HEGEMANN

La Comisión Pro Mar del Plata, organismo que se preocupa con verdadero ahinco de fomentar el progreso en todos los órdenes de nuestra primera ciudad balnearia, y que disfruta de mi simpatía sin reservas, acaba de dar a la publicidad, en un folleto lujosamente editado, la conferencia que el arquitecto y urbanista alemán doctor Werner Hegemann, pronunció en el teatro Odeón de aquella ciudad, acerca de trascendentales cuestiones relacionadas con sus aspectos edilicios, después de una visita relámpago.

Esta publicación, que supongo revisada por su autor, y en la que no se han rectificado como era de esperar, evidentes errores, —no de apreciación, sino de fondo— que fueron certeramente señalados por la prensa en oportunidad de darse a conocer en los diarios el texto taquigráfico de la disertación de referencia, me induce, a mi vez, a insistir en ciertos comentarios que hice públicos en su día, y cuya difusión pareceme del caso.

Ante todo, señalaré la imposibilidad material en que se hallaba el Dr. Hegemann para ver, estudiar y emitir juicios tan categóricos como los vertidos en su famosa conferencia, sin otro conocimiento de la ciudad que una visión fugaz de la misma, por espacio de pocas horas; ello me induce a presumir que el célebre urbanista, asaz confiado y de buena fe como tantos otros eminentes varones, prestó oídos, sin el menor recelo, a ciertos oficiosos informadores que nunca faltan, y puso bajo su autoridad, con ligereza que justifica lo rápido de su estada, determinados conceptos y afirmaciones cuya inconsistencia, —estoy seguro,— él mismo ignora.

La conferencia del reputado técnico alemán sorprendió y defraudó en todos sus puntos a aquella parte del auditorio realmente capacitada para pronunciarse sobre sus conclusiones, chocando el tono doctoral con que dictó sus sentencias, dispensando enseñanzas de estética y de buen gusto a los arquitectos y constructores, que no desde tres días, ni de tres años, sino desde varios lustros atrás, tratan de

encontrar e interpretar el alma artística argentina, cuyos habitantes, según el doctor Hegemann, no se conocen ni se saben apreciar a sí mismos.

Con su característica espiritualidad sajona, el disertante hizome el honor de dedicarme una alusión al ocuparse del predominio del estilo Tudor en la edificación marplatense, citando con evidente desdén, el caso “de un *constructor* italiano que ha cometido el error de edificar castillos ingleses por docenas para los ricos “más nuevos” que gustan de ese snobismo extranjero”. Sin embargo, lo cierto es que yo no he levantado un sólo edificio del estilo Tudor; mis construcciones son de los más variados estilos y muchas de ellas están inspirados en el anglo-normando de distintas épocas y de diferentes líneas arquitectónicas.

Ello evidencia que, o el Dr. Hegemann, llevado de su obsesionante pasión por el urbanismo ha olvidado por completo las características inconfundibles del Tudor, o las *eminencias* que le han sugerido el irónico párrafo, tienen de los estilos arquitectónicos un conocimiento algo menos que sumario.

Como los demás arquitectos, no puedo rehursarme a ser intérprete de las tendencias artísticas del ambiente en que vivo; los premios que me confirió la comisión edilicia y los encargos con que me honraron algunas personas del más alto prestigio cultural, prueban que mi obra no desentona con el gusto y las tendencias del ambiente de Mar del Plata.

Si me hallo o nó equivocado, al cultivar las formas arquitectónicas que tanto irritan al profesional germano, es cuestión que cada cual apreciará según sus preferencias, y acerca de lo cual no caben dictámenes lapidarios. No faltará, en cambio, quien disienta de su criterio de que la belleza de una ciudad reside tan sólo en una bien ordenada uniformidad arquitectónica, criterio puramente personal suyo, muy prusiano, que quiere las casas alineadas como una parada de soldaditos de plomo.

Si echa un vistazo a las “ciudades del arte”, a París, Florencia, Toledo, Venecia (no hablo deli-

beradamente de Berlín), verá que no es la uniformidad su característica. Roma, cuyo arte no negará el Dr. Hegemann, no tiene nada que pueda evocar el concepto de unidad arquitectónica; junto a las construcciones clásicas y neo-clásicas, se levantan y viven su inefable vida artística, edificios medioevales y los del Renacimiento, los barrocos y cuanto la arquitectura de todos los tiempos ha podido crear.

Desafío a cualquier profesor alemán a que niegue la belleza de Roma por causa de tanta variedad; más aún: en esta variedad, en tanta sinfonía de acordes arquitectónicos, reside en gran parte el irresistible y glorioso encanto de la Roma moderna.

El Dr. Hegemann aconseja para Mar del Plata la arquitectura llamada racional, que hace tanto furor en su patria, y el estilo correspondiente a la tradición indígena.

En cuanto a la primera, declaro francamente mi desdén. Que se enamoren otros de las formas sin alma de la arquitectura racional, que el buen sentido rechaza para un balneario que es lugar de deleite y de lujo y no admite el concepto de construir exclusivamente con el criterio de lo utilitario, según el cual fuerza sería abolir la estación balnearia misma, como una cosa no verdadera y estrictamente útil, si en el concepto argentino el arte y el buen gusto no

fueran también cosas verdadera y estrictamente útiles. Esto lo ignora el Dr. Hegemann.

En cuanto a la *tradición indígena*, el profesor alemán se vuelve risueño.

¿Cómo quiere que la moderna Argentina, potente y cosmopolita, haga renacer la pulpería, el poncho y el gaucho, como si aún se desembarcase en Buenos Aires en carreta y la Pampa fuese todavía el desierto de hace cien años? . . .

La República Argentina, en su sorprendente evolución, háse alejado por completo de las tradiciones pre-colombianas y colonial porque ninguna de ellas responde ya a la realidad espiritual del país, cuya población, producto de una inmigración internacional, se ha fundido en el amor y el progreso.

El alma argentina está precisamente en esa potencia ciclópea de su cosmopolitismo; su espíritu, en el momento actual, está todo en el eclecticismo que caracteriza sus formas de cultura, pensamiento y arte, y de él nacerán mañana una nueva humanidad y una nueva civilización.

Cuando esta nueva civilización sea adulta, habrá un arte nuevo. Hasta entonces, subsistirá el eclecticismo. Entre tanto, nada más falso que pretender presentar a la Argentina con el rancho y el ombú de la vieja litografía.

ALULA BALDASSARINI

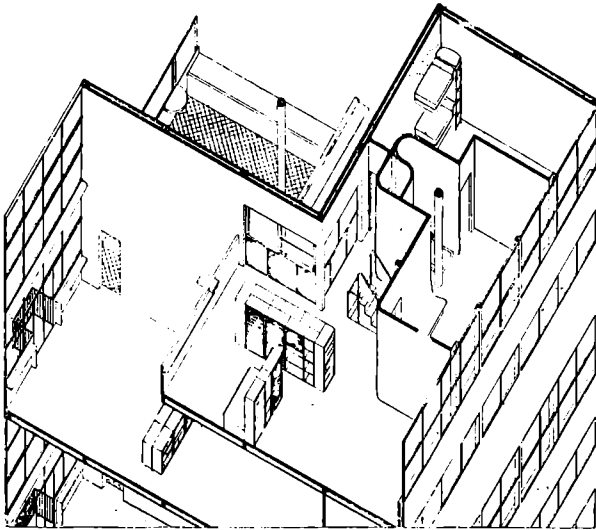


LE CORBUSIER

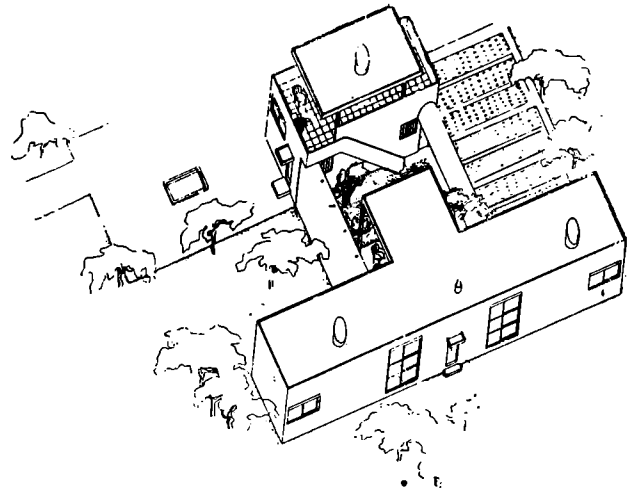
Hacia una Arquitectura

Versión Española de LUIS A. ROMERO

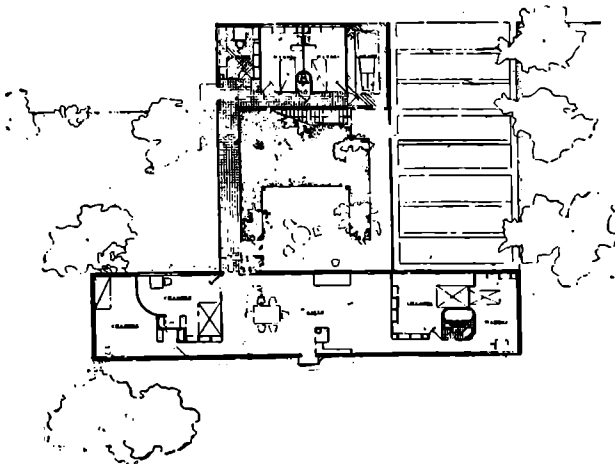
(CONTINUACION)



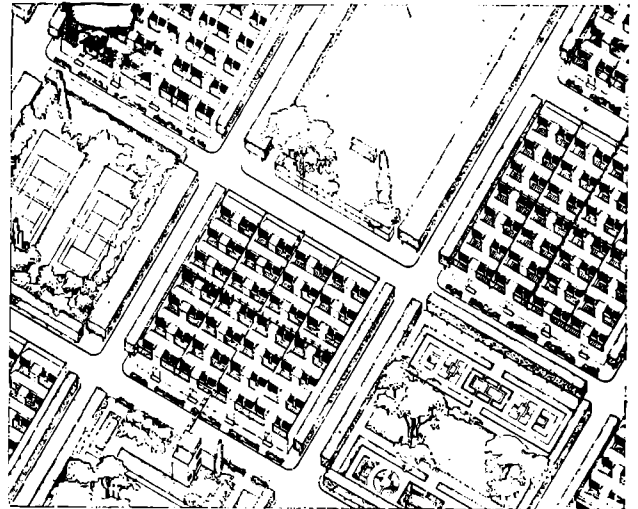
Le Corbusier y Pierre Jeanneret, 1924 — Una de las células del inmueble-villa (véase el núm. anterior). Así es el *Pabellón del Espíritu Nuevo* en la Exposición Internacional de Artes Decorativas de París, 1925. Casa de serie para un hombre corriente; standards arquitectónicos, construcción enteramente industrial.



Perspectiva axonométrica de la "villa"



L. C. y P. J. 1925. "Villa" en Burdeos. — Construida en elementos de serie, con las mismas máquinas que la Ciudad-Jardín de Pessac. La serie no constituye una traba para la arquitectura, al contrario, aporta la unidad y la perfección de los detalles y facilita la variedad de los conjuntos



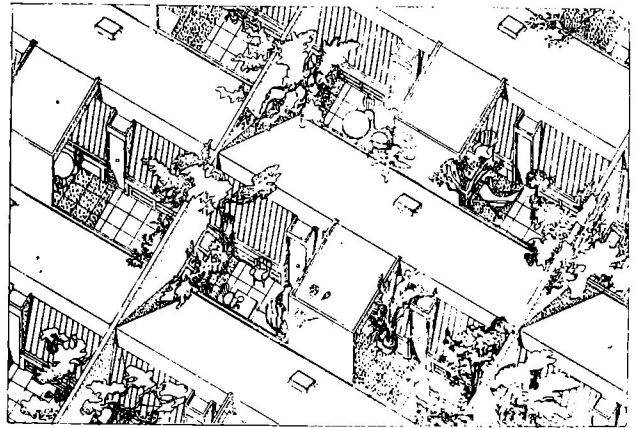
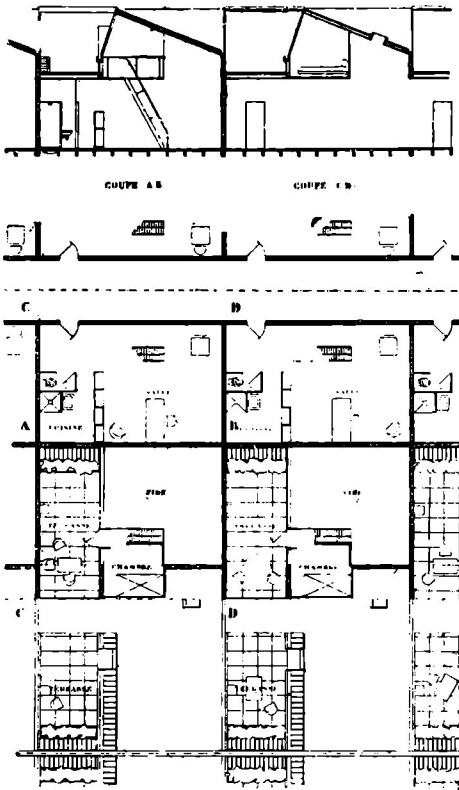
1925 L. C. y P. J. Ciudad Universitaria. — Sin reparar en lo cuantioso de los gastos, se suelen construir ciudades estudiantiles, dedicándose a hacer revivir la poesía de los viejos edificios de Oxford. Poesía costosa, desastrosamente costosa. El estudiante está en la edad de protestar contra el viejo Oxford, fantasía del Mecenas donador de la ciudad universitaria, en casi todos los casos. El estudiante desea una celda de monje, bien iluminada y aireada, con un rincón para contemplar las estrellas. Desea, también, tener a dos pasos terreno hábil para practicar los deportes con sus camaradas. Su celda debe ser lo más independiente posible.

CIUDAD UNIVERSITARIA

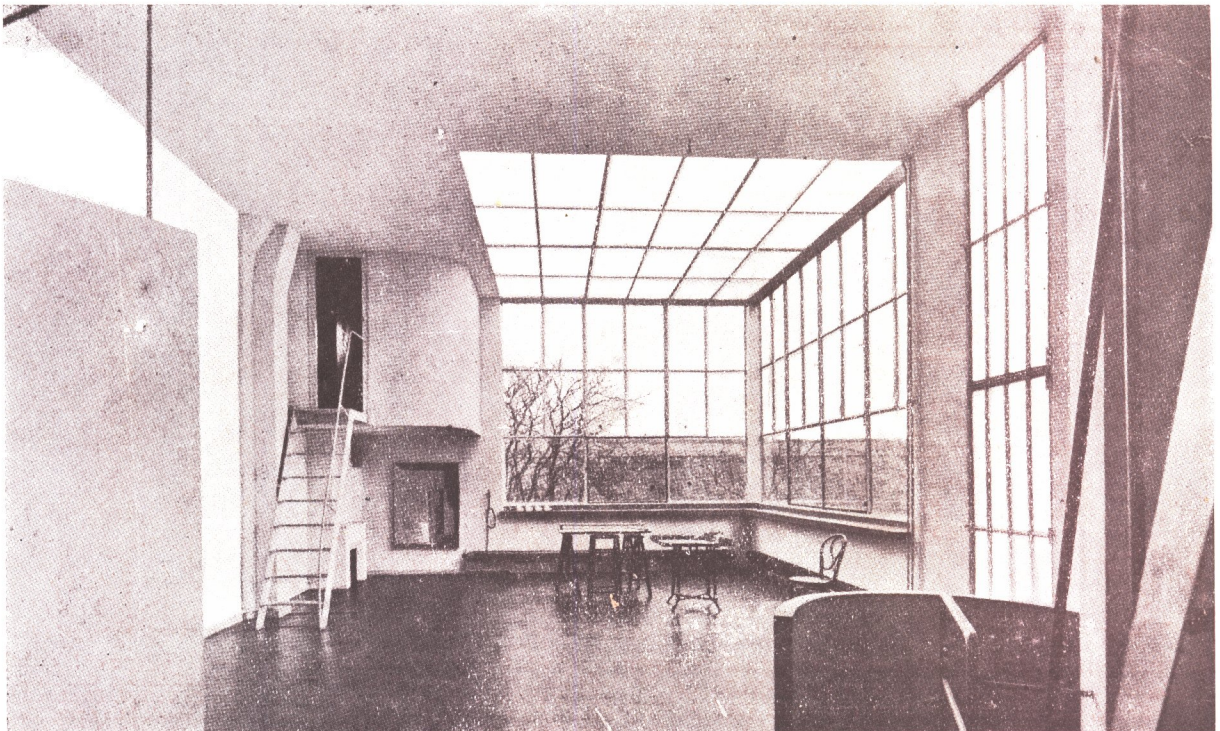
PLANTA Y CORTES — Todos los estudiantes tienen derecho a la misma celda, sería cruel que la del pobre fuese diferente a la del rico; cada celda tiene su antecámara, su cocina, su w. c., su salita, su dormitorio y su jardín sobre el techo. Cada pupilo se halla aislado por medio de paredes, y todos se encuentran en los terrenos de deportes contiguos o en las salas comunes de los pabellones de servicios generales. Clasificar, tipificar, fijar la célula y sus elementos. Economía, Eficacia ¿Arquitectura? Siempre, desde que el problema está claro.

La ciudad universitaria está concebida aquí en "shed", el método constructivo que permite extenderse indefinidamente, asegurando una iluminación ideal y suprimiendo las costosas masas sustentadoras. Los muros no son sino simples rellenos de materias aislantes ligeras.

(Continuará en el próximo número)



Detalle de las terrazas - jardines



Le Corbusier y Pierre Jeanneret — Estudio de pintor

OBTUVO EXITO UNA DEMOSTRACION DE LOS EXTINGUIDORES "MINIMAX"



Parte de la concurrencia, durante la disertación del Sr. Oscar Plate

Los Sres. Plate y Cia., representantes en la República de los aparatos "Minimax" para la extinción de incendios, ofrecieron en los últimos días del mes ppdo. una demostración pública del funcionamiento de dichos aparatos, a la que asistieron la plana mayor del Cuerpo de Bomberos, constituida por el jefe, mayor Hernández, segundo jefe Sr. Del Campo y varios señores oficiales, Ing. Casellas en representación de la Municipalidad, delegados de la Casa de Moneda, Aduana de la Capital y CENTRO DE ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS, numerosos gerentes de casas importadoras, y una gran cantidad de particulares.

Tras una breve explicación del señor Oscar Plate sobre las características y aplicaciones de los diversos tipos de extinguidores "Minimax", efectuáronse en el campo de deportes inmediato a los talleres de la Compañía de Ascensores "Otis", distintas pruebas que fueron oficialmente controladas y que obtuvieron el más satisfactorio éxito. Dieron principio las mismas con un simulacro de incendio en piso alto, que fué sofocado totalmente por un solo operador, en poco más de un minuto, mediante un aparato tipo "B", a base de ácido.

Seguidamente y con el mismo tipo de aparato, domináronse cinco focos simultáneos de fuego, también por un solo operador y sin necesidad de renovar la carga del extinguidor.

A continuación, provocóse el incendio de cinco tanques de grandes dimensiones cargados de aceite, extinguiéndose el fuego por completo en un minuto y ochenta segundos, con el empleo de un aparato de inversión a espuma, de tres litros de capacidad.

Con el mismo lisonjero éxito, realizáronse luego varios otros experimentos, cerrándose la serie de demostraciones con el incendio de un motor de automóvil previamente rociado con nafta. La extinción total sin el menor deterioro del motor fué lograda en menos de dos minutos, utilizándose al efecto un aparato "Tetra" tipo Ferrocarril, de dos litros de capacidad.

A las muchas felicitaciones que por el admirable resultado obtenido recibieron en tal oportunidad los señores Plate y Compañía, unimos las nuestras más sinceras.



Extinción de un poderoso foco, por medio de aparatos "B", al ácido

CENTRO DE ARQUITECTOS, CONSTRUCTORES DE OBRAS Y ANEXOS

Fundado el año 1917 — Con Personería Jurídica

Avda. R. SAENZ PEÑA 825 — 9º Piso.

BUENOS AIRES

U. T. 35 - Libertad 0190

COMISION DIRECTIVA

Secretario MIGUEL SIQUIER	Presidente BERNARDO L. FONTAN	Tesorero CARLOS HARISPE
Prosecretario SANTIAGO M. MAISONNEUVE	Vicepresidente PEDRO R. CREMONA	Protesorero LEÓN PORTES
	Vocales PEDRO WALDNER OLIVER L. REBOURSIN	NICOLÁS CAPUTO LUIS COMASTRI
	Suplentes ALDO FLANDOLI CARLOS J. CATTÁNEO	LORENZO MAGGIO PEDRO S. NADAL

REVISORES DE CUENTAS

Asesor Letrado Dr. VIRGILIO TEDIN URIBURU	FEDERICO KAMMERER ESTEBAN F. GUICHET	JOSE RIVOIRA Bibliotecario MIGUEL SIQUIER
--	---	---

COMISION PERICIAL

CARLOS JOHN ANDRES KALNAY
JOSE R. GRECCO

COMISION DE LA REVISTA

Secretario LUIS BONICALZI	Presidente BERNARDO L. FONTÁN	Vocal JULIO SENILLOSA
------------------------------	----------------------------------	--------------------------

SUBCOMISION DE ARQUITECTOS

Vicepresidente JULIO SENILLOSA	Presidente ESTEBAN F. SANGUINETTI	Secretario FEDERICO MEYER
	Vocales CARLOS HARISPE JORGE KALNAY	
	Suplente ANDRÉS KALNAY	

SUBCOMISION DE CONSTRUCTORES DE OBRAS

Vicepresidente LUIS BONICALZI	Presidente ITALO J. RIZZI	Secretario SALVADOR MONTORO
	Vocales ALFONSO J. BOTTONELLI ANTONIO LÓPEZ	
	Suplente PEDRO S. NADAL	