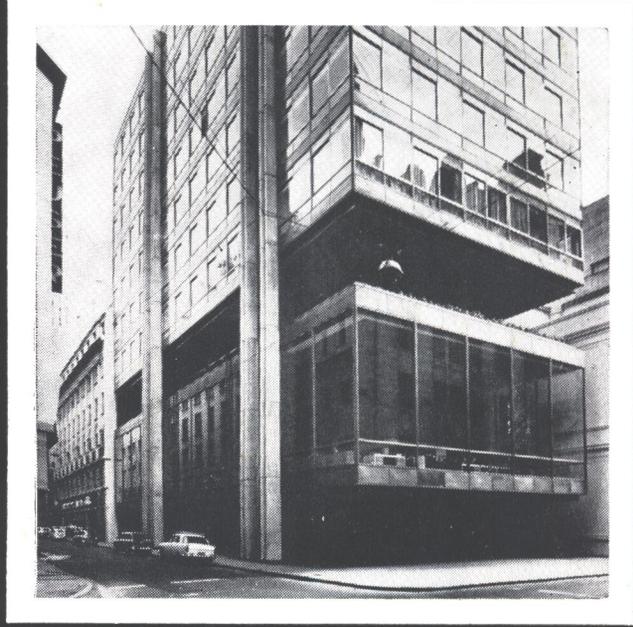


NOUESTRA
ARQUIT

465
Ej. 2
06/70

estra arquitectura

año 41 - número 465



- **Bank of América**
- **Plan Regulador de Buenos Aires**
- **La Calesita II**
- **Barrios de San Justo y C. Belgrano**
- **Diez años de Brasilia**



CREACION LIBRE

Este paisaje tan original está formado íntegramente por perfiles de aluminio CAMEA, combinados a escala natural.

Como se ve, pensando en perfiles hay creación libre. Prácticamente, podría decirse que todo en la vida moderna tiene o puede hacerse con un perfil CAMEA.

Así que a crear libremente! . . . como nosotros en este caso.

CAMEA cuenta con más de 4.000 matrices de perfiles distintos, cifra que crece día a día, porque la perfiles ofrece infinitas soluciones. Consúltenos y comprobará como nuestro Departamento Técnico puede ayudarle a crear y producir el perfil que usted está necesitando.

Sello
CAMEA
es calidad

CAMEA S.A.I.C. - Belgrano 884
Tel. 34-8464 - 33-1091 - Buenos Aires
Distribuidores:
Casa del Aluminio S.A. - Market Metal S.A.
La Oxígena S.A.I.C. - Disa S.A.C.
Pittsburgh & Cardiff Coal Co. S.A.



esta es una fotografía de Blindex. Se la dedicamos a Usted, Sr. Arquitecto.

Los Arquitectos conocen Blindex. Ellos crean cada día formas nuevas, en las que la transparencia es presencia activa; diseños en los que la dureza de acero de Blindex, juega papeles estructurales; sugerencias de futuro para la arquitectura 2.000.

Así, Blindex y la audacia de los Arquitectos, proponen las soluciones inéditas que resuelven viejos problemas.

blindex®

Si es templado... es Blindex.

Producido por Santa Lucía Cristal S.A.C.I.F.

DISTRIBUIDORES

BERNARDI y CIA.
S.R.L.
Talcahuano 1048 - Tel. 42-3839/0103

CASA BASSI
S.R.L.
Cerviño 4641 - Tel. 71-5264

CASA SEGAT
S.A.C.I.
Chile 2560 - Tel. 93-7952/97-5962

CRISTALPLANO
S.A.I.C.I.
Galicia 1234 - Tel. 59-5518/0962

ER-PO
S.R.L.
Paraná 881 - Tel. 41-3398/50-0312

JOSE DELBOSCO
S.A.I.C.
Sta. Fe 2939 - Tel. 83-9391/82-7635

PETRACCA e HIJOS
S.A.I.C.F.I.
Rivadavia 9649 - Tel. 69-5091/5095

SACCOMANO FREZIA
S.A.I.C.I.
Treinta y Tres 2239 Tel. 922-4640/1107

VIDRIOS y ESPEJOS
S.A.I.C.F.I.
J.G. Artigas 1560 - Tel. 59-0751/4902

desde ahora sin **ELETTROSTOP S.92** las instalaciones eléctricas no están completas

Elimina los peligros de electrocución, inclusive por contacto directo.

Anula los riesgos de incendio producidos por cortocircuitos y dispersiones.

Protege a los artefactos e instalaciones de sobrecargas continuas.



Importado a la Argentina por

DA - WOL S.A.I.C.

Florida 520 of. 403, Buenos Aires
Tel. 392-3752



El director del Plan Regulador, arquitecto Héctor Lossi (cuarto desde la izquierda) rodeado por parte de sus colaboradores: Arqs. Graciela Francini, Iris Bracco, Angélica Barletta, Amelia Manasse-ro, Carlos Colombo, José Luis Brizzi, Rodolfo Makobodzki, Luis Aistain y Duilio Rodríguez.

nuestra arquitectura

Número 465, Bs. Aires, Rep. Argentina

Esta edición se terminó de imprimir en Junio 1970

La ciudad de Buenos Aires aparece como la cabeza visible de un país cuyo desarrollo está monstruosamente deformado. En ella y sus alrededores se congrega la tercera parte de la población argentina. La faz anecdótica de este fenómeno revela a un país con un extenso interior casi deshabitado que se afana por rellenar el Río de la Plata para ganar valiosa tierra situada cerca de su centro urbano, tal como —para sobrevivir y crecer— se ve obligada a hacerlo la empeñosa población de Holanda. Por eso, el futuro de Buenos Aires necesita y tiene un plan regulador, del cual ahora es responsable la gente que se ve en la foto de arriba. De allí que dediquemos el suplemento de este número a reseñar tan importante trabajo.

obras:

Bank of America, pág. 12;
La Calesita II, pág. 26;

vivienda de interés social:

Barrio en I. Casanova, pág. 32;
Barrio de Ciudad Belgrano, pág. 36;

técnica:

Estructura del Bank of America, pág. 22;

artículo:

Brasilia diez años, pág. 44;

estudiantes:

Vistazo sobre Brasilia, pág. 47;

decoración:

Librería Martínez de Murguía, pág. 52;

novedades:

Págs. 8, 9, 10, 11, 52 y 53.

Revista fundada en agosto de 1929
por Walter Hylton Scott.
Director: Norberto M. Muzio;
Secretario de Redacción: Oscar Fernández Real;
Asesores de Redacción: Walter Hylton Scott,
Federico Ortiz, Rafael Iglesia y Miguel Asencio.
Colaborador: Hernán Alvarez Forn.
Colaborador de Técnica: Esteban Laruccia.
Colaborador en redacción: Pedro Olgo Ochoa.
Corresponsal en Chaco: G. H. Randle.
Corresponsal en Córdoba: Roberto A. Roitman.
Jefe de Publicidad: Norberto C. Muzio (h.)
Fotografías: J. M. Le Pley; Z. López.
Dibujos: Eduardo Santamaría y Víctor San Miguel.

Publicación mensual de Editorial Contémpora S.R.L.
Redacción y Administración:
Sarmiento 643, 5º piso - T.E. 45-1793/2575.
Distribución en Buenos Aires: Arturo Apicella, Chile 527
Precio del ejemplar: 4,00 pesos (400 m\$);
Suscripción anual (10 números): 36,00 pesos (3.600 m\$);
Semestral (5 números): 18,00 pesos (1.800 m\$);
Suscripción anual en el exterior: 22 dólares.
La dirección no se responsabiliza por los juicios emitidos
en los artículos firmados que se publican.
Composición e impresión: La Técnica Impresora S.A.C.I.
Fotograbados: Casa Pini.
Registro Nacional de la Propiedad Intelectual N° 1.034.890.

OLIVETTI

ES
INDUSTRIA
ARGENTINA



Siéntese. Y entre en ambiente.

(Con La Prensa
de los domingos.)

En su mismo ambiente, con nuevas ideas, aportes estéticos y funcionales que le ofrece la Sección Decoración y Arquitectura de Interiores de los domingos (en rotograbado)

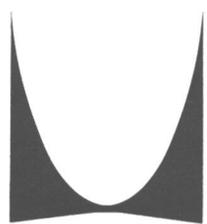
La agradable tarea de valorizar los rincones.

Qué colores "agrandan" su ambiente. Nuevas valorizaciones del ladrillo como elemento decorativo. Soluciones para pequeños espacios.

Aportes que a Ud. pueden servirle para ambientarse mejor en

LA PRENSA





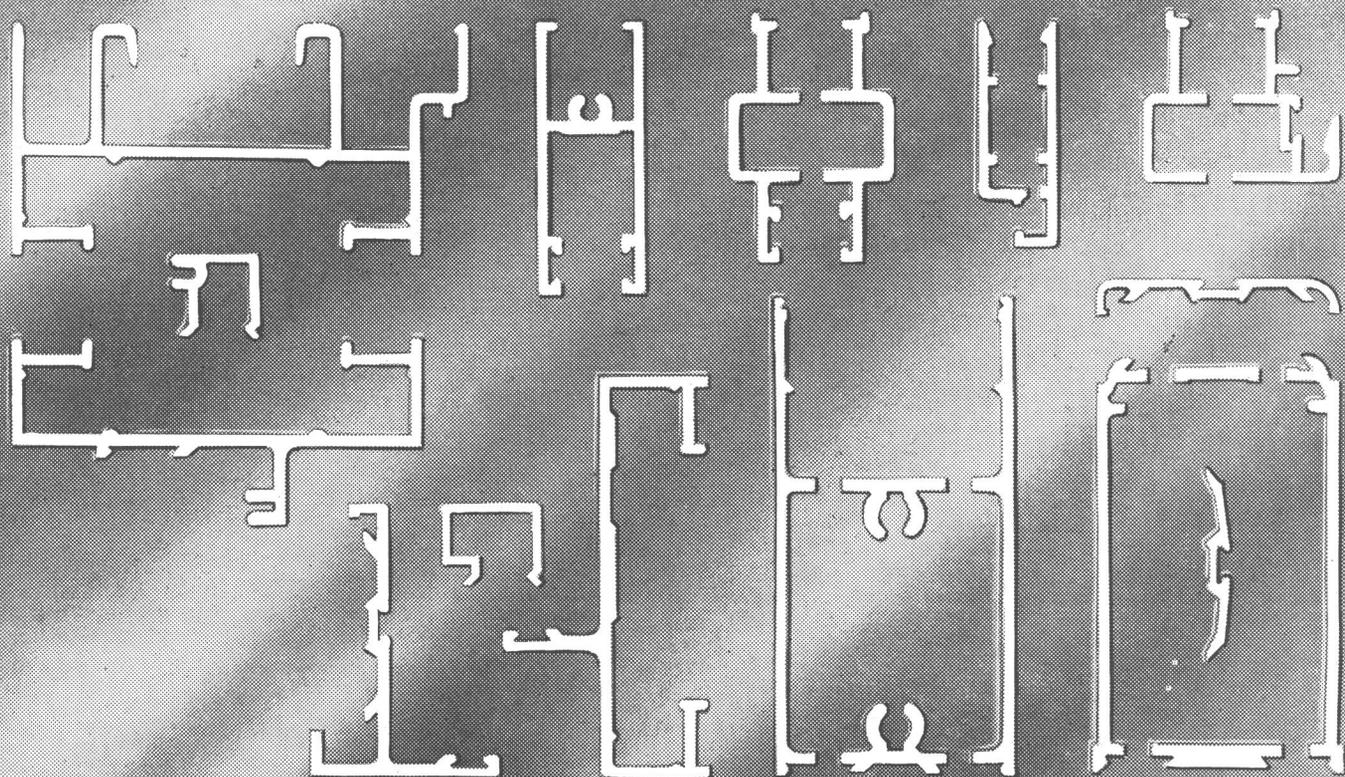
Adónde vas Herman Miller ?

Florida 890, 3º Piso, no es solamente una calle y un número, no es tampoco un piso cualquiera, es FLORIDA 890, 3º PISO..., así con mayúsculas.

Bueno, Florida 890, 3º Piso, es el nuevo local, bárbaro, todo nuevo, todo distinto y por supuesto, todo Herman Miller.

Colección S. A. exclusivos vendedores de los exclusivos muebles y sistemas de Herman Miller.

Ah...! 31-9073



SR. ARQUITECTO...

NUESTRA LINEA ALUMINIO HERRERO LE OFRECE LAS SIGUIENTES VENTAJAS:

- MAYOR VERSATILIDAD DE APLICACION • MAYOR RESISTENCIA POR SU DISEÑO
- GRAN RAPIDEZ Y SIMPLICIDAD DE ARMADO • MINIMA CANTIDAD DE PERFILES
- MENOR COSTO POR ABERTURA

VENTANAS CORREDIZAS - PUERTAS CORREDIZAS - PAÑOS FIJOS - VENTANAS PROYECTANTES
 PUERTAS DE REBATIR - PUERTAS VAIVEN - PAÑOS VIDRIADOS - CUBREBAÑERAS - PARASOLES



DISTRIBUIDORES OFICIALES:

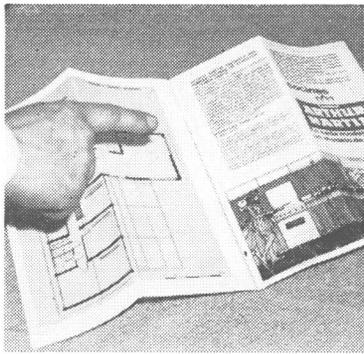
HIERROMAT S.A. - Alsina 665 - Tel.: 33-4051/55

OKS HNOS. y Cía. S.A. - Rivadavia 1952 - Tel.: 48-7293/99

**KAISER
ALUMINIO**

TUCUMAN 829 - 5º piso - BUENOS AIRES

TEL.: 392-4240/4808/4290/4878/4778

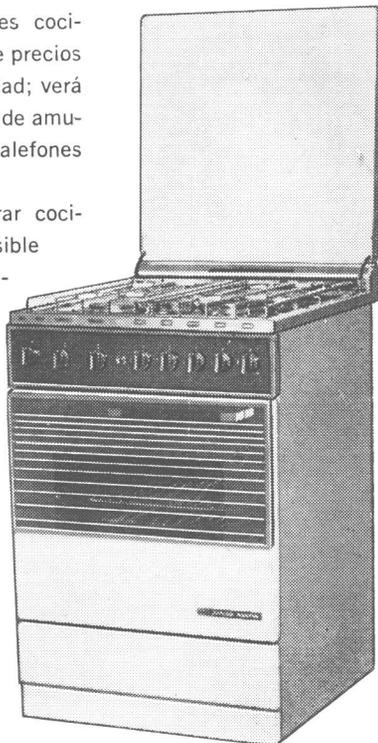


Cocinas Arthur Martin el detalle vendedor de primer plano.

ARTHUR MARTIN es la más importante empresa en el ramo de cocinas de Europa. Su calidad es internacionalmente conocida y sus diseños son de extrema avanzada. Las cocinas Arthur Martin se fabrican bajo licencia en los 5 continentes. ARTHUR MARTIN ARGENTINA le ofrece aquí, esos mismos diseños con idéntica calidad. Solicite la visita de un representante o venga usted a visitarnos en nuestra organización y fábrica.

Conocerá así las mejores cocinas, a distintos niveles de precios pero de una misma calidad; verá también nuestros hornos de amurar o embutir, anafes, calefones y estufas.

No lo olvide. Al encontrar cocinas Arthur Martin, el posible comprador del departamento presumirá que también en todo lo que no se ve está la calidad. La venta será más fácil y el precio mejor!



Cocinas



ARTHUR MARTIN

Ayudan a vender... impulsan a comprar!

Administración, Ventas y Fábrica:
Pilar 199 - San Martín - Tel. 755-3787/8 - 3689 - 3836 - 3636

Novedades

Nuevo Hospital Italiano

Fue presentado oficialmente el proyecto del nuevo Hospital Italiano de Buenos Aires de la Sociedad Italiana de Beneficencia. Al acto —que se realizó en la embajada de Italia— asistieron, entre otros, el embajador de ese país; directivos de empresas italianas radicadas en nuestro medio y del Hospital Italiano; del Instituto Italiano de Cultura y el presidente de la Sociedad Dante Alighieri; representantes de entidades que nuclean a la colectividad y los autores del anteproyecto presentado, arquitectos Clorindo Testa, Raúl Servente y Félix Alemán.

El proyecto prevé una superficie total de 27.000 m²; la interacción está organizada en torres de cuatro pisos cada una; y cada piso contendrá 22 habitaciones, aptas para hospedar a dos enfermos con acompañante. Se adecuarán en el resto de la superficie los sectores destinados a docencia, investigación, administración y albergue de las religiosas que realizan funciones hospitalarias.

La primera etapa —que se iniciará a fin de año y concluirá en un lapso de 30 meses, aproximadamente—, insumirá una inversión de 750 millones de pesos moneda nacional.

Barrio Sur

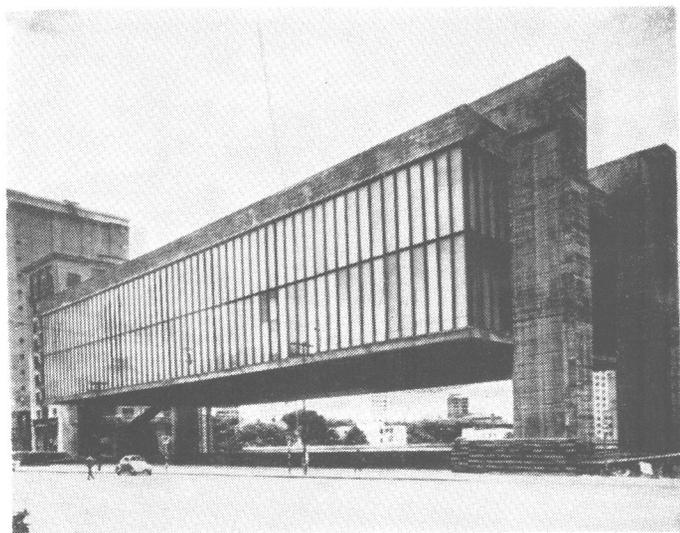
El secretario de Obras Públicas de la Municipalidad, ingeniero Manuel Humberto Acuña, informó en rueda de prensa que por decreto N° 3.553, suscripto por el intendente Iricibar, fue declarado desierto el concurso para la reforma urbanística de la zona sur.

Anunció, asimismo, que mediante otra resolución se dispone que los mencionados estudios de renovación urbana estarán a cargo de los organismos competentes de la Intendencia.

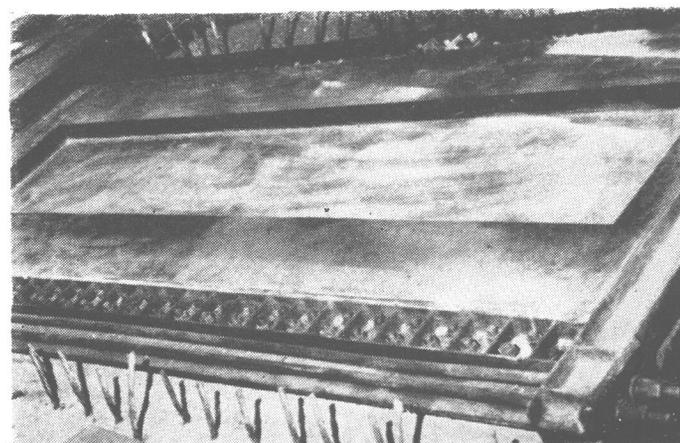
Museo de Arte Brasileño

El nuevo Museo de Arte de San Pablo, Brasil, cuyo nombre Assis de Chateaubriand recuerda al periodista homónimo, fue diseñado por la arquitecta brasileña, Lina Bo Bardi, y el proyecto pertenece a Escritores Técnicos J. C. de Figueiredo Ferraz.

Construido sobre los túneles de la avenida 9 de Julio, la estructura rectangular se distingue por cuatro columnas de con-



Vista general del Museo (arriba), apreciándose la luz excepcional entre columnas, y un detalle (abajo) del soporte de las vigas, con su almohada de Neoprene.



creto, dos a cada extremo, que están unidas por cuatro vigas de concreto pre-tensionado. La parte principal de la galería en cuestión es una sección de muros de vidrio, suspendida de las vigas y soportada por las mismas permitiendo así interiores libres de columnas. El espacio libre entre las columnas es aproximadamente de 85 metros.

Para soportar las vigas, que virtualmente se hallan flotando en aceite, se desarrolló un sistema único de cojinetes de soporte de dos compartimientos. Estos cojinetes se hallan dentro de una silla o caja de dimensiones ligeramente superiores a las de los cojinetes. Y cada uno de estos soportan un peso de 1.250 toneladas. Los cojinetes de caucho sintético "Neoprene" tienen un vacío en el centro para dar cabida a una bolsa a manera de almohada hecha de "Neoprene" Du Pont. Se suministra el aceite al interior de tal bolsa desde una bomba. A medida que se llena la bolsa y se vence el peso de la viga, se asegura la flotación.

Módulos para proyectos

Un grupo de arquitectos, representando a la Sociedad Central que los agrupa, a Bouwcentrum Argentina, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, Banco Hipotecario Nacional, Dirección Nacional de Arquitectura y Dirección Nacional de Arquitectura Escolar dió, en el seno de IRAM, la norma que establece los módulos a ser utilizados en el proyecto y dimensionamiento de edificios. El documento —denominado IRAM 11 614— también contiene los lineamientos prácticos referentes al uso de las cuadrículas modulares de proyecto.

El informe técnico que lo acompaña señala que dos son las razones por las cuales pueden usarse, en arquitectura, los módulos de proyecto especiales, es decir, más grandes que los básicos: a) —atento a la funcionalidad— repetición de los tamaños de una pieza o distancia de la línea central, que puede presentarse en el caso de oficinas, escuelas, edificios industriales y, b) cuando se considera adecuado por razones de construcción, como por ejemplo en el uso de algunos componentes de vigas y particiones.

Entre los temas de interés estudiados por el International Modular Group —antes de convertirse en grupo de trabajo del C.I.B.—, el tópico fundamental era el de la selección de medidas y, más especialmente, los problemas relacionados con el dimensionamiento de los grandes elementos; los estudios y debates demostraron claramente que el problema puede ser enfocado —y actualmente lo es— desde ángulos diferentes.

Anuario 1969 del Cemento

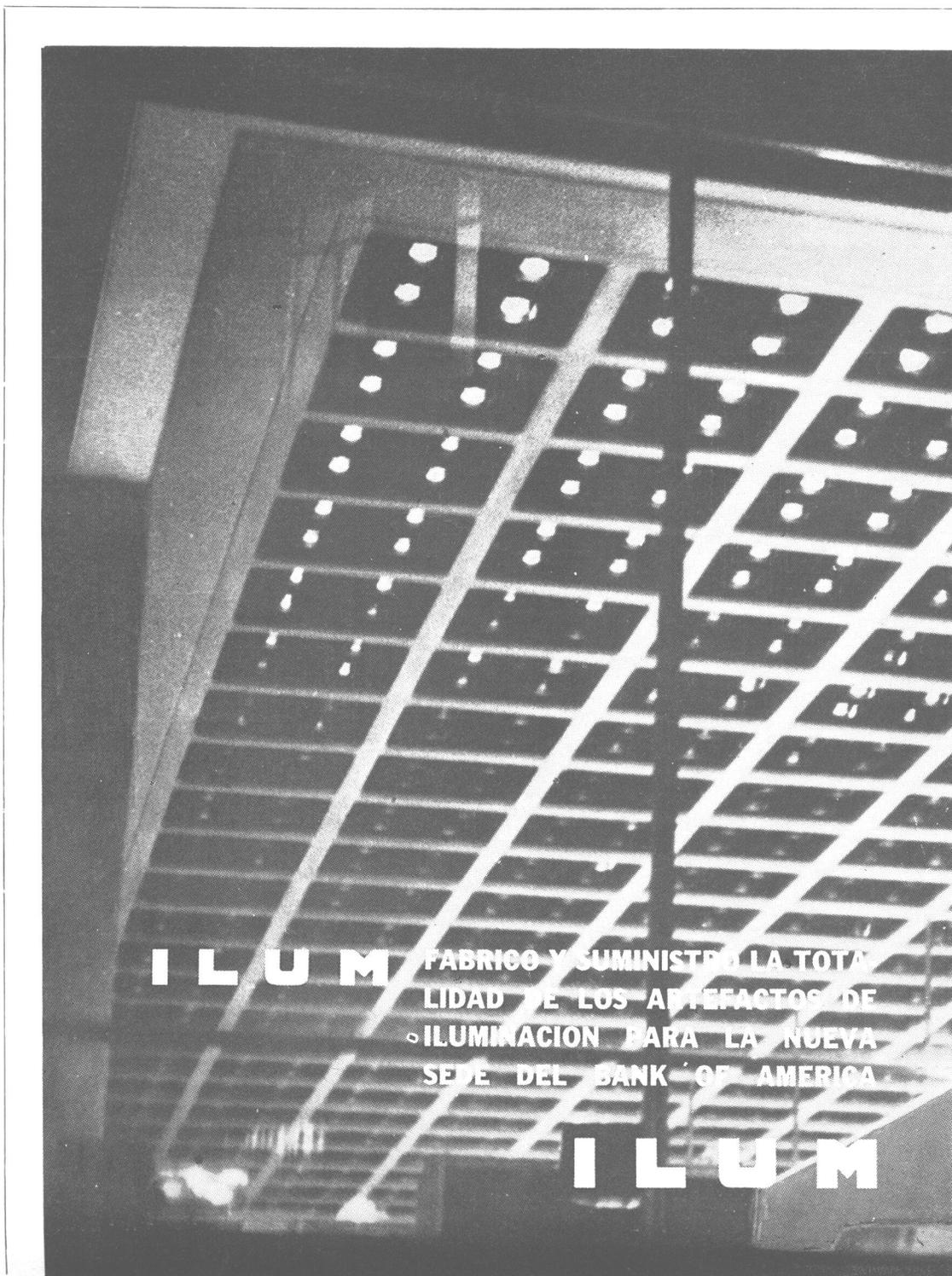
Acaba de publicarse el "Anuario 1969" de la industria argentina del cemento portland, que tradicionalmente edita la Asociación que agrupa a los fabricantes de este producto. El presente volumen contiene abundante información numérica gráfica para documentar la evolución de esta industria.

Registro de Consultores

La Secretaría de Estado de Vivienda ha dispuesto la apertura de un Registro de Consultores Argentinos, para la realización de estudios y proyectos en las áreas de: 1. - Planeamiento y desarrollo urbano; 2. - Infraestructura y servicios; 3. - Legislación sobre uso del suelo y desarrollo urbano; 4. - Diseño industrial de viviendas; 5. - Ingeniería de producción; 6. - Tecnología de materiales de construcción; 7. - Instalaciones complementarias de las viviendas.

Quienes deseen formalizar su inscripción en el citado registro, deberán concurrir a la Secretaría de Estado de Vivienda, Departamento Investigación y Tecnología, Defensa 120, 3er. piso, Oficina 3026, Capital Federal, donde se le suministrarán informes y el formulario respectivo. La inscripción podrá realizarse en forma individual o por equipos especializados, debiendo establecerse en el citado formulario, los estudios realizados, las distinciones obtenidas, las actividades profesionales, técnico-administrativas, docentes y de investigación.

De residir en el interior del país el interesado, podrá solicitar los informes y formulario a la dirección indicada mediante el correo. Se excluye de este trámite a quienes residen en los partidos bonaerenses que integran el Gran Buenos Aires, quienes deben concurrir a la oficina citada.



ILUM FABRICO Y SUMINISTRA LA TOTALIDAD DE LOS ARTEFACTOS DE ILUMINACION PARA LA NUEVA SEDE DEL BANK OF AMERICA

ILUM

**Instalaciones de alarma,
robo e incendio**

Señales luminosas

Relojes eléctricos

Control de serenos

**Señales de tránsito para
garage**

Equipos para luz de emergencia

Busca personas



DYMKE & LINDQVIST S.A.I.yC.
APARATOS PARA TELECOMUNICACIONES

Díaz Vélez 3973 - Buenos Aires
Teléfonos 87-3112/3093

Nota de la S. C. A.

La Sociedad Central de Arquitectos nos ha enviado una nota —con pedido de publicación— referente a la versión periodística aparecida en el diario "La Prensa", del miércoles 8 del corriente sobre una reunión realizada en su sede. Señala que para esa fecha la entidad no había convocado a ninguna asamblea, aunque para el día 29 del corriente sí había llamado a Asamblea Ordinaria con el objeto de efectuar la renovación de sus autoridades de acuerdo a lo que establecen sus estatutos.

Luego informa que ese día un grupo de unas 120 personas "ocupó los salones de la entidad, a fin de efectuar una reunión, que no contaba ni con el conocimiento ni el consentimiento de la Comisión Directiva. Ante tal situación, el secretario de la Sociedad, Arq. Raúl R. Rivarola, se comunicó telefónicamente con el arquitecto Miguel Habersfeld, presente en la sede en esos momentos, ante quien solicitó, en la creencia que era una reunión de la lista de sus simpatizantes, que guardaran la medida necesaria a fin de no interferir en las actividades normales de la Sociedad y que se retiraran a las 21 horas, hora en que el personal administrativo finaliza su jornada". A continuación expresa: "Que por lo tanto la Sociedad Central de Arquitectos no se solidariza ni se hace responsable de las declaraciones efectuadas por los presentes en esa reunión ante la prensa". Y luego dice: "Que recuerda a los señores socios que la utilización de los salones de la entidad, para efectuar una reunión, debe realizarse previa solicitud a la Comisión Directiva aclarando en ella, en forma expresa, la motivación de la misma, y que la transgresión de tal disposición hace pasible a los responsables de las sanciones que dispusiera el Tribunal de Honor, a ese efecto constituido, aprobadas posteriormente por Asamblea".

Seguidamente aclara —y recuerda— a los señores socios "que el propósito de un grupo de socios de llamar "per se" a una Asamblea en la Sociedad Central de Arquitectos con la participación de ex docentes, alumnos y egresados de Arquitectura, es totalmente antiestatutaria, puesto que las asambleas se rigen exclusivamente por el espíritu del Reglamento Interno".

Expresa el final de la nota "que la Sociedad Central de Arquitectos está totalmente desligada de los hechos ocurridos en su Sede en la víspera y que las declaraciones formuladas a la prensa deben ser tomadas como personales de quienes

Sólo METALINE ofrece la más amplia variedad de productos para conferir a los pisos de las industrias ¡mayor resistencia!

METALINE

Endurecedor de superficies (metaliza el cemento).

METALINE EXTRA

Endurecedor del hormigón para solicitaciones especialmente severas (lugares claves de tráfico intenso).

METALINE EXTRA P

Potente endurecedor del hormigón y excelente adherente a concretos viejos, ladrillos, asfalto, madera.

METALINE ANTIDESLIZANTE

Endurecedor antideslizante de superficies.

METALINE M 7

Endurecedor antioxidante de superficies (expuestas permanentemente al agua).

ACID-HARD

Endurecedor antiácido (superficies expuestas a diversos ácidos, grasas, etc.).

PATCH-LINE

Adhesivo para hormigones nuevos y viejos. Apto para ligar con superficies viejas, ladrillos, asfalto, madera, hierro.

FLUSIMET H

Endurecedor impermeabilizante, ideal para eliminar el polvo de pisos nuevos y viejos.

CONCRETO ANTIACIDO N

De fragüe rápido para juntas.

CONCRETO ANTIACIDO K

De fragüe rápido para juntas, resistente al ácido sulfúrico.

CTH

Curador, impermeabilizador, protector químico y endurecedor del hormigón.

BIG-PAVING

Losa de la medida del piso construida en obra, sin juntas.

Consulte nuestro servicio técnico y solicite folletos explicativos de los distintos productos, sus usos y aplicaciones.

METALINE S.C.A. puede realizar la obra total en su industria o taller o bien proveerle los materiales necesarios para que, bajo su asesoramiento, se construyan los pisos más resistentes.



metaline S.C.A.

LIDER EN LA SOLUCION INTEGRAL DE PISOS INDUSTRIALES

Cerrito 228 - 9º - A - 35-2604 - Capital Federal.

las expresaron. Asimismo, lamenta el proceder de los concurrentes al obviar las normas que rigen la actuación societaria".

Esta nota remitida por la Sociedad Central de Arquitectos está relacionada con la asamblea efectuada en su sede el martes 7 del corriente y que tomó estado público. Participaron en esa reunión numerosos alumnos de arquitectura, el presidente del Centro de Estudiantes de Arquitectura, representantes de la Federación Universitaria Argentina y arquitectos del Frente de Arquitectos, quienes resolvieron exigir la libertad de Daniel Laufer y demás detenidos; el levantamiento inmediato de sanciones y querellas; la renuncia inmediata del arquitecto Alberto Prebisch, decano de la Facultad y del arquitecto Fernando Tiscornia, secretario de esa casa de estudios, y su expulsión de la Sociedad Central de Arquitectos y la apertura de la Facultad en el segundo cuatrimestre.

Asimismo, dispusieron convocar a estudiantes y arquitectos a una asamblea a realizarse el lunes 13 en la Facultad; solicitar a la comisión directiva de la Sociedad Central de Arquitectos se defina en apoyo a los estudiantes contra la acción punitiva policial y las medidas acordadas por las autoridades de la Facultad.

Centro de Arquitectura Escolar

El Centro de Arquitectura Escolar ha inaugurado su sede en la Av. Santa Fe 3205, piso 1º, Dpto. 5º, de esta Capital. El Centro se ha creado para cooperar con el desarrollo educativo del país en todos los niveles.

Las actividades del Centro estarán destinadas al estudio e investigación de la arquitectura escolar, tareas que serán reflejadas en publicaciones periódicas. También estará dirigida a asesorar a profesionales, a entidades, instituciones, asociaciones educativas que deben encarar la construcción de edificios para la educación, la cultura y el esparcimiento; así como el proyecto, construcción y equipamiento de los mismos.

Organizará cursos de arquitectura escolar a cargo de especialistas diplomados, dirigidos a arquitectos, ingenieros, médicos y educadores, uno de los cuales se iniciará el 5 de agosto próximo. Además, el Centro cuenta con una biblioteca especializada en el tema que queda así abierta a los estudiosos.

Todas estas actividades se han estructurado en cuatro de-

partamentos: uno de Arquitectura, otro Pedagógico, otro de Investigación y Publicaciones y un último de Bibliografía y Documentación. Actuarán como director y subdirector del Centro de Arquitectura Escolar los arquitectos Jorge Frías y Adolfo Frías.

Estación de ómnibus Bolívar

En estos días se dio a conocer el fallo del jurado que consideró los trabajos presentados en el concurso nacional de anteproyectos para edificio de la estación terminal de ómnibus de Bolívar, Pcia. de Buenos Aires.

En este certamen, organizado por el Colegio de Arquitectos de la provincia de Buenos Aires, se presentaron 55 concursantes, entre los cuales se eligió en orden sucesivo a los trabajos de los siguientes arquitectos: 1º) Miguel Haberfeld y Carlos H. Levington; 2º) Carlos Besfamile, Eduardo Charovsky y Mederico Faivre; 3º) Victoria Braunstein, Irene Joselevich y Bruno Vigano; 4º) Jorge A. Finizi.

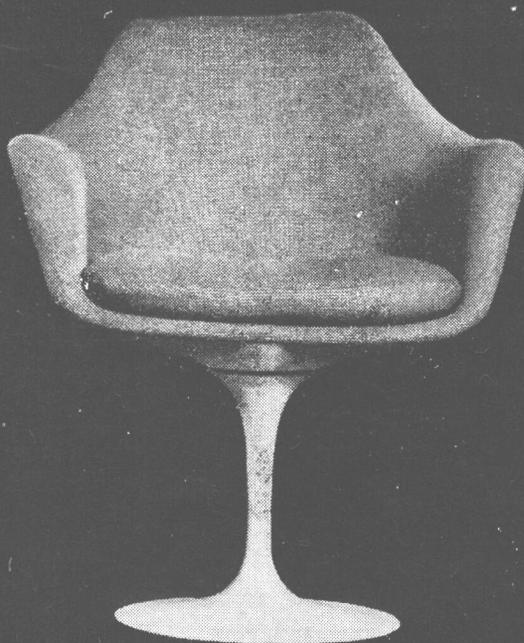
Curso sobre licitaciones

El sistema de licitar las grandes obras, ya sean públicas o privadas, al tornarse de uso común y generalizado ha creado a las empresas constructoras, la necesidad de contar dentro de su estructura técnico-administrativa con personal especializado para atender esta faceta de la actividad empresarial.

Por tal motivo y en la seguridad de llenar una necesidad de las empresas del ramo, la Cámara Argentina de la Construcción, tradicional entidad que nuclea a los principales constructores del país, ha programado un "Curso para Encargados de Licitaciones" que comenzará el día 13 de agosto próximo. En su transcurso se desarrollarán en forma exhaustiva los siguientes temas principales: 1) Pliego de Bases Generales y Particulares; 2) Pliego de especificaciones técnicas; 3) Cómputo Métrico; 4) Análisis de Precios; 5) Oferta y un trabajo práctico final, que comprenderá el estudio y resolución completa de una licitación a realizarse en clase.

Los ingenieros Osvaldo Castaño y Oscar Núñez, profesionales especializados en el tema, dictarán 10 clases de dos horas de duración cada una, todos los días jueves hábiles, entre las 18 y las 20 horas, en Paseo Colón 823.

Entre paréntesis, está en el Museo de
Arte Moderno de Nueva York y
en interior forma .



interieur forma s.a.

Amoblamiento para empresas y residencias
Paraguay 545 y 555 - tel. 32-0317/0696 - Buenos Aires

Córdoba: A.T.B. Haptika, Maipú 110 - Tucumán: Atelier, Chacabuco 17 y 34 - Mar del Plata: Estudio de Diseño
Santiago del Estero 1944 - Rosario: Espacio Arquitectura Decoración, Córdoba 1230 - Montevideo: Solís 1480
Únicos representantes de Knoll Internacional



Un diseño de netos contornos que se inserta en el recinto urbano destacándose sin agresiones ha sido logrado en el edificio para sede central del Bank of America de Buenos Aires, cuyo proyecto (publicado en n.a. 453) y dirección de obra estuvo a cargo de los estudios Mario Roberto Alvarez y Asociados, y Aslan y Ezcurra y Asociados.

Una de las premisas del proyecto planteaba la ocupación máxima del volumen edificable permitido, a lo que los autores agregaron el compromiso de evitar cualquier solución mediocre. Esto significó resolver la obra en un sitio que sufre la congestión de calles estrechas y obtener un volumen singular en una zona donde son características las fachadas sucedidas en monótona pantalla y los volúmenes desdibujados por heterogéneos retiros de sus frentes. Asimismo, hubo que tener en cuenta la existencia de una vetusta casa adyacente sobre la calle San Martín, declarada monumento histórico.

Edificio para el Bank of America

Proyecto y dirección de obra:
**Estudios de arquitectos Mario Roberto
Alvarez y Asociados
y Aslan y Ezcurra y Asociados.**
**Ubicación: San Martín y Cangallo, de
la Capital Federal.**

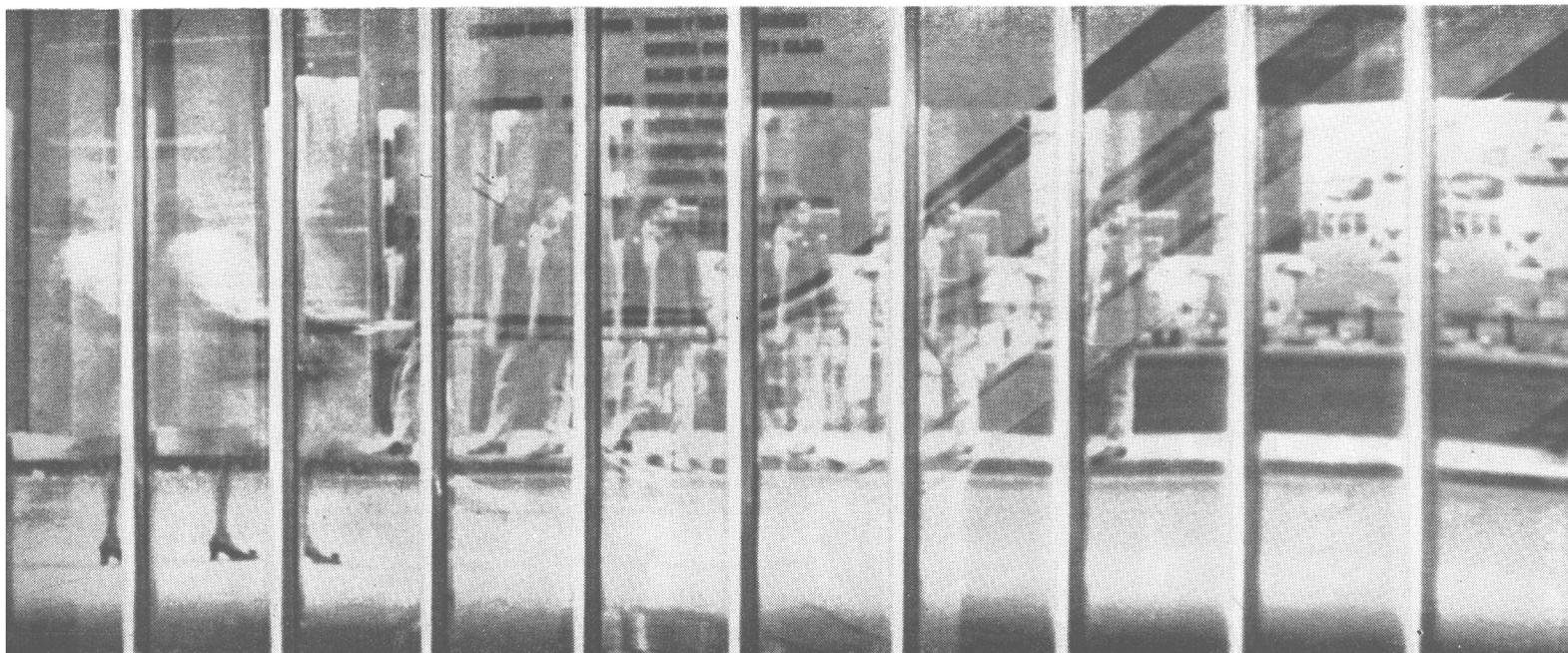
La singular estructura (ver nota técnica en página 22) evidencia dos sectores definidos: el bancario y el de las oficinas para renta. La relación con la histórica casa vecina se concretó retirando la fachada sobre la calle San Martín unos 3,50 metros de la línea municipal, lo que alineó los frentes y permitió destinar un área considerable para uso peatonal a la vez que dejó establecida una planta rectangular de mejor aprovechamiento para el uso de los pisos superiores. Así, la planta baja también quedó libre para uso público, al destinársela a funciones que requieren poca superficie (mostradores para informes y apertura de cuentas corrientes, acceso a escaleras mecánicas), lográndose un amplio espacio que enfatiza la entrada y brinda generosas visuales a los ojos del transeunte. En otro aspecto, el paramento sobre Cangallo se hizo retroceder 71 centímetros de la línea municipal para dejar neta la estructura, cuyos dos pares de vigas sobresalen hasta esa línea, generando un ligero aumento de la perspectiva del edificio.

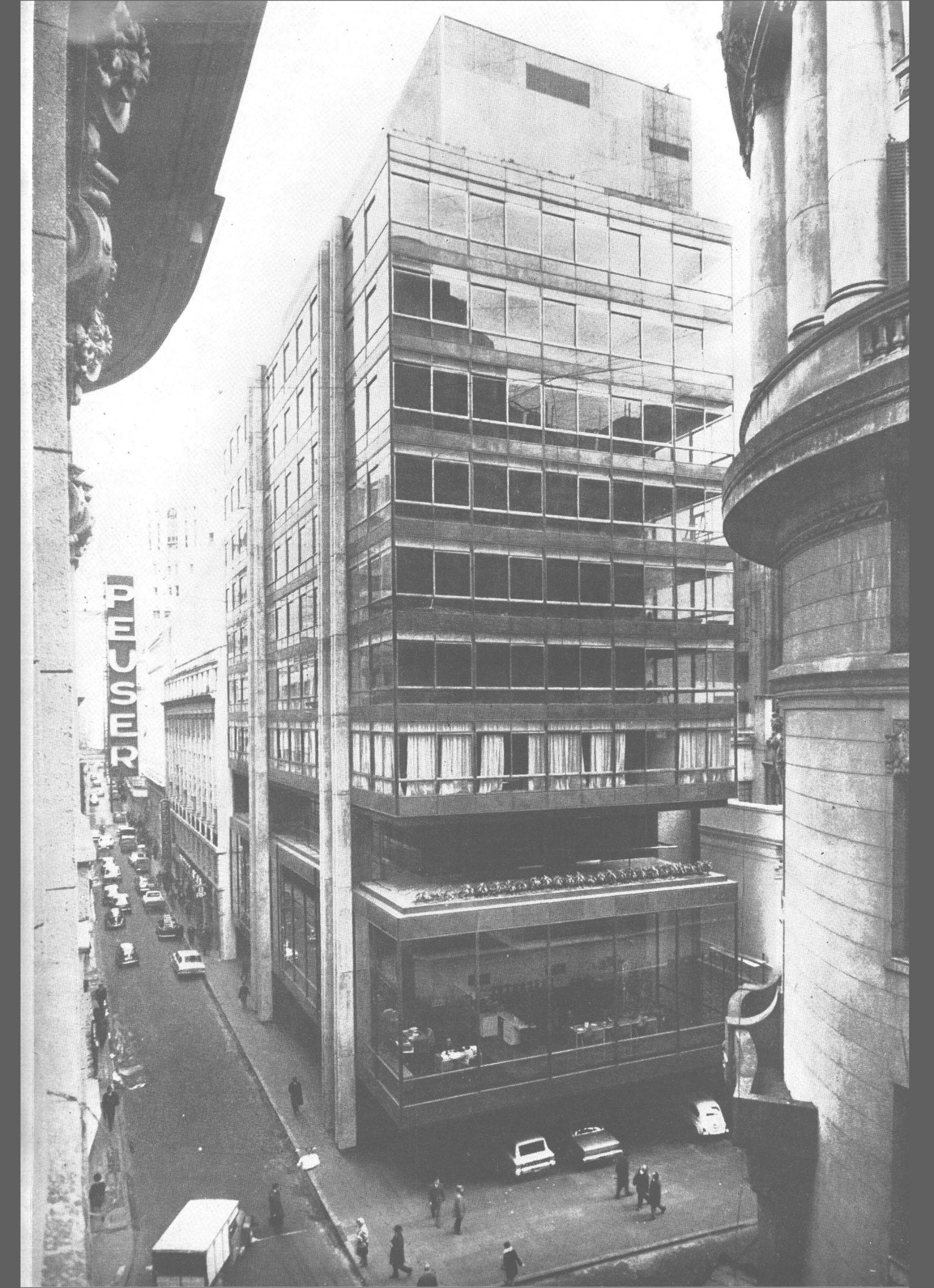
El edificio consta de tres subsuelos y catorce plantas, con una superficie total cubierta de unos 10.000 metros cuadrados,

(Sigue en pág. 21)

1: El cerramiento vítreo del hall del banco forma singulares reflejos. **2:** el volumen del edificio acusa exteriormente los sectores de banco y de oficinas para alquiler, separados por el hundimiento del piso para directivos.

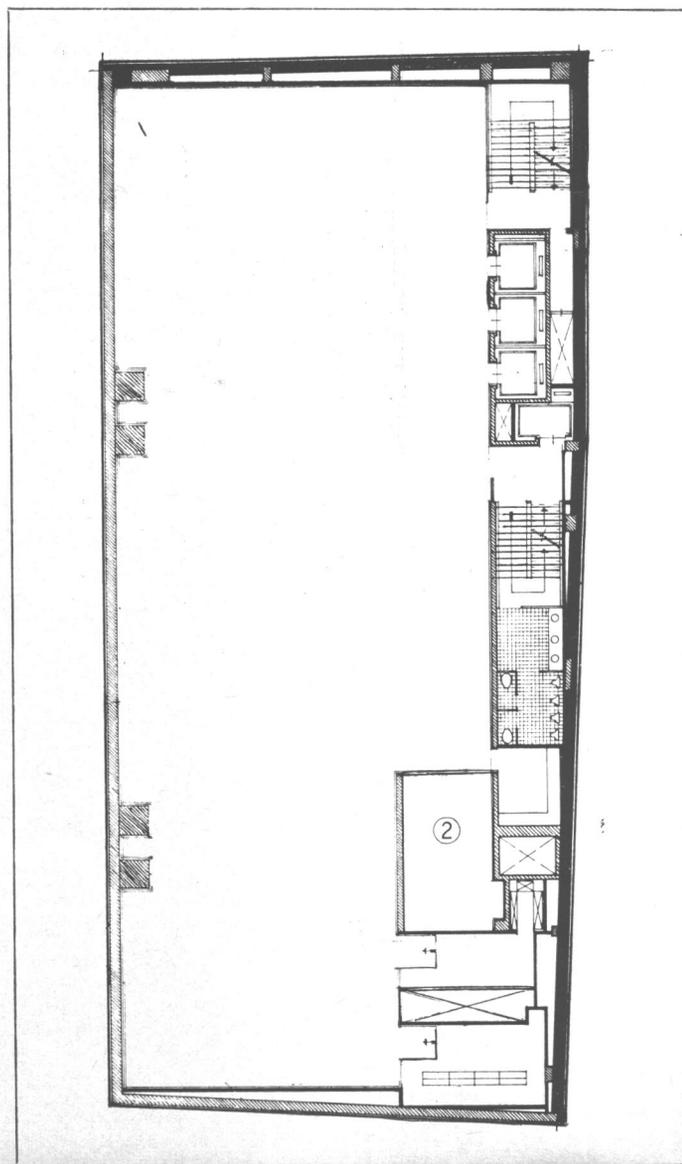
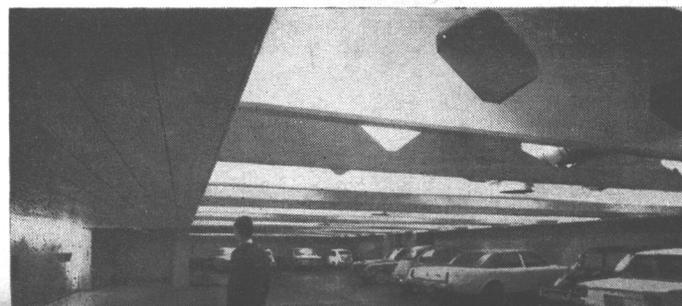
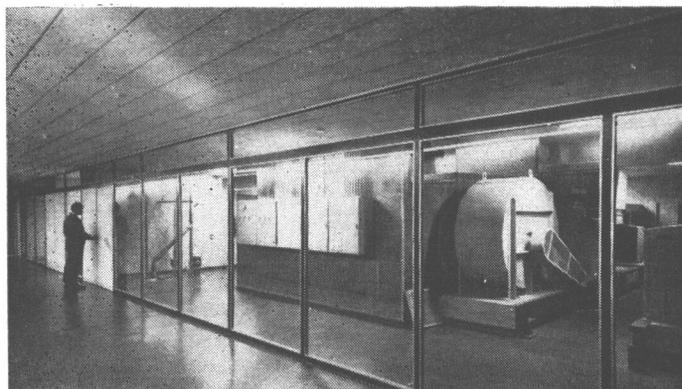
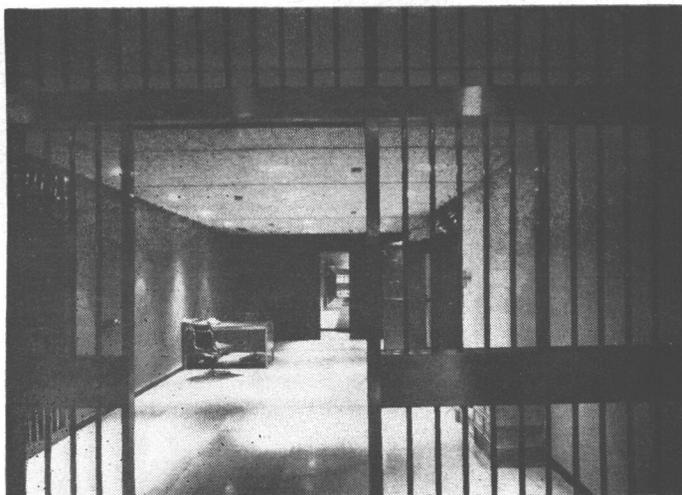
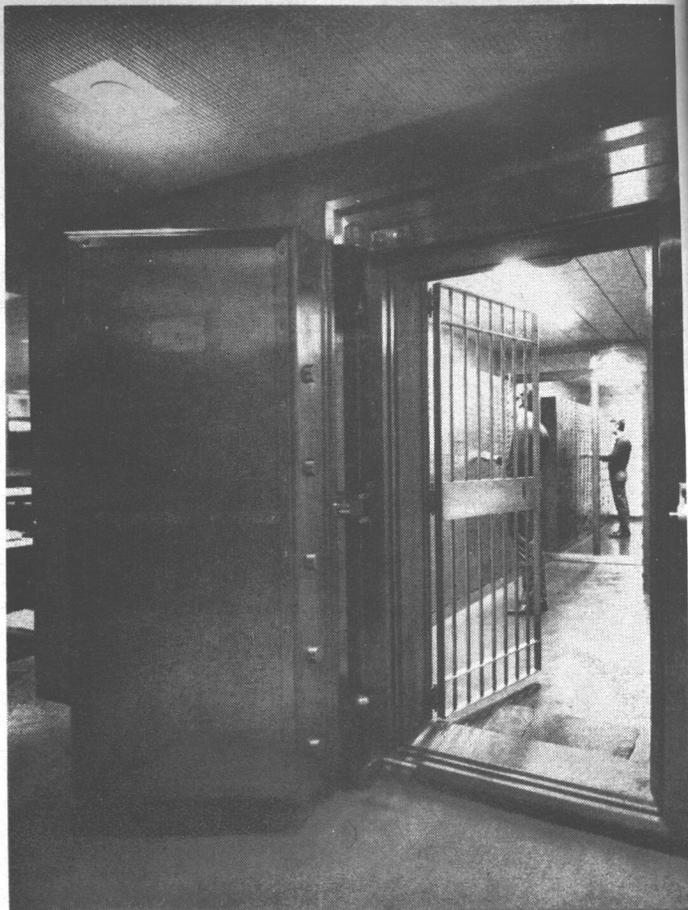
1

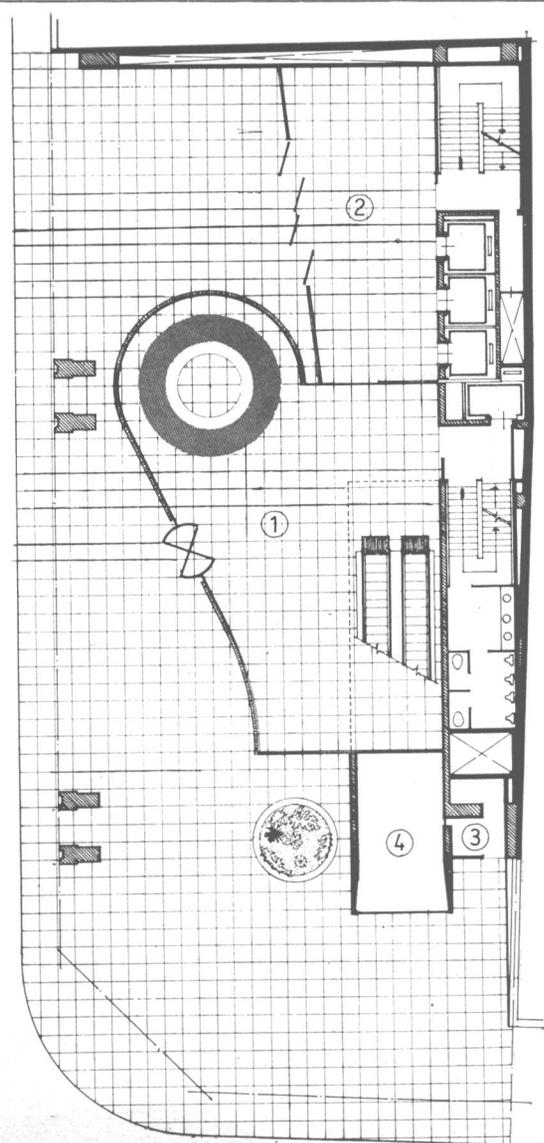
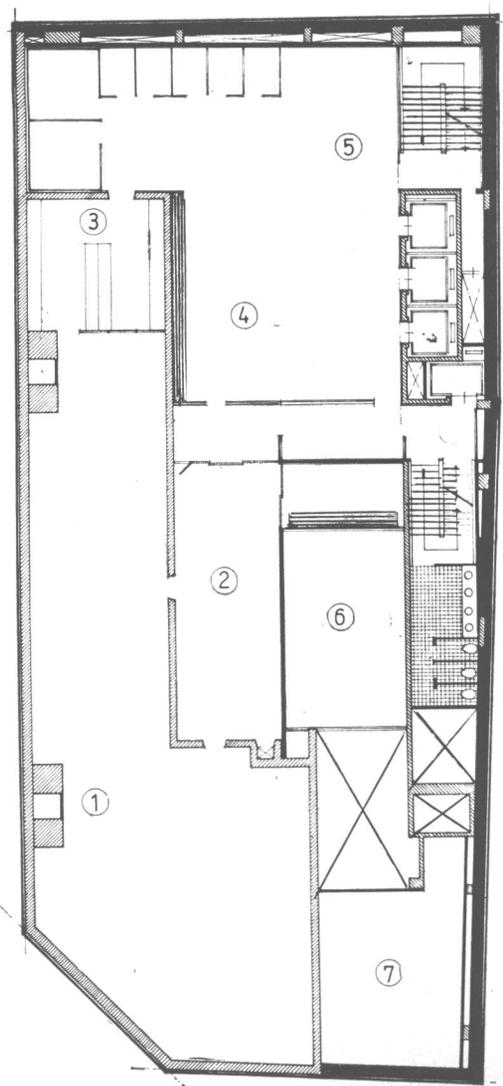




3: Vista de la antecámara del tesoro desde la reja de su acceso.
4: la sala de máquinas tiene una terminación acorde con la categoría del edificio. **5:** el tercer subsuelo contiene un garage con gran capacidad. **6:** la cámara del tesoro, con sus dispositivos de seguridad. **7:** entrada al hall de oficinas, advirtiéndose a la derecha el recinto encristalado del mostrador de informes, en el hall del banco. **Plantas:** tercer subsuelo (abajo, en esta página), 1, garage; 2, elevador de vehículos. Segundo subsuelo (página opuesta, izquierda): 1, tesoro; 2, antecámara; 3, cajas de seguridad; 4, guarda de títulos; 5, hall; 6, descarga de camiones blindados; 7, cámara transformadores. Planta baja (página opuesta, derecha): 1, hall del banco; 2, hall de las oficinas; 3) control de automotores; 4, elevador de vehículos. Esala 1:300.

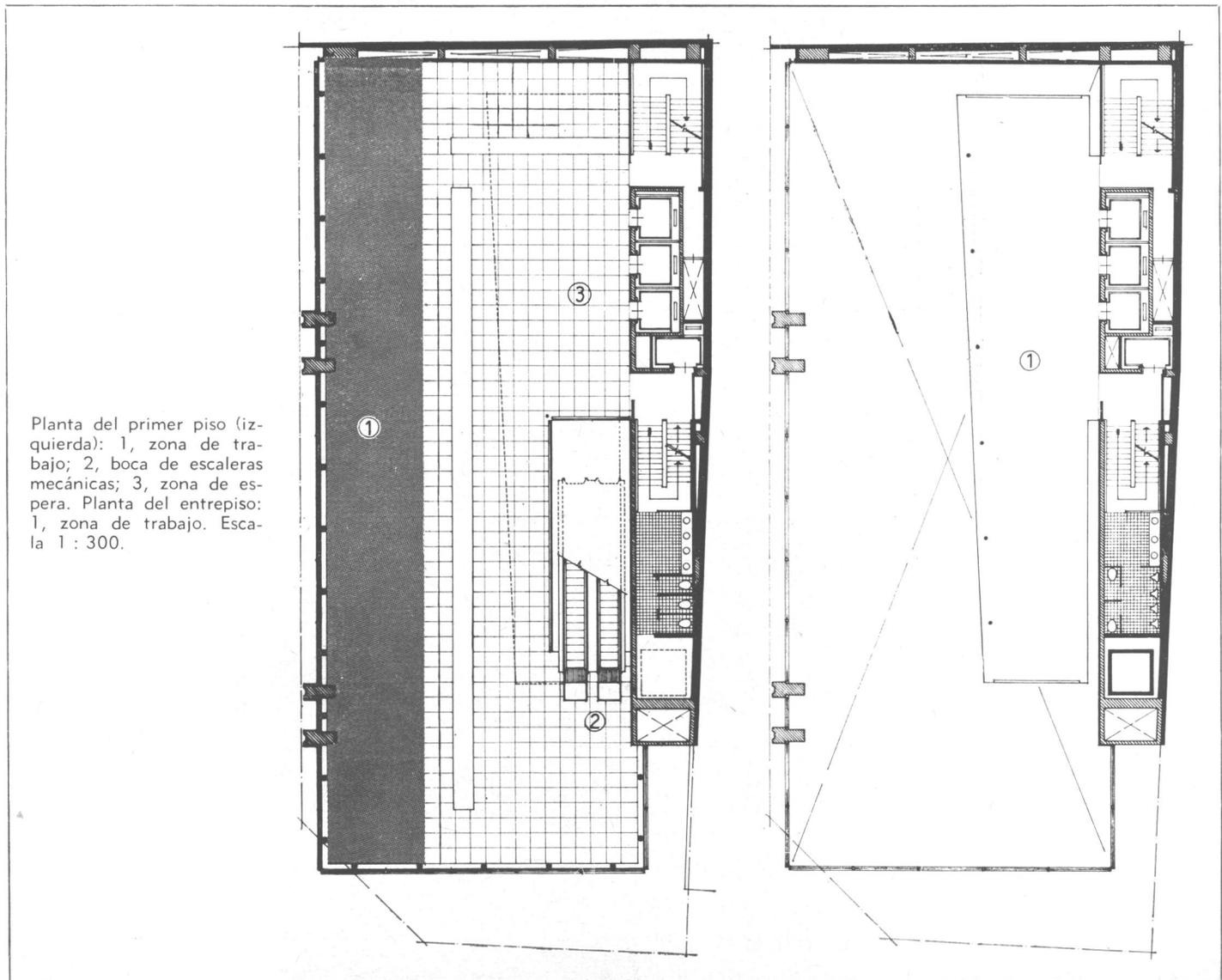
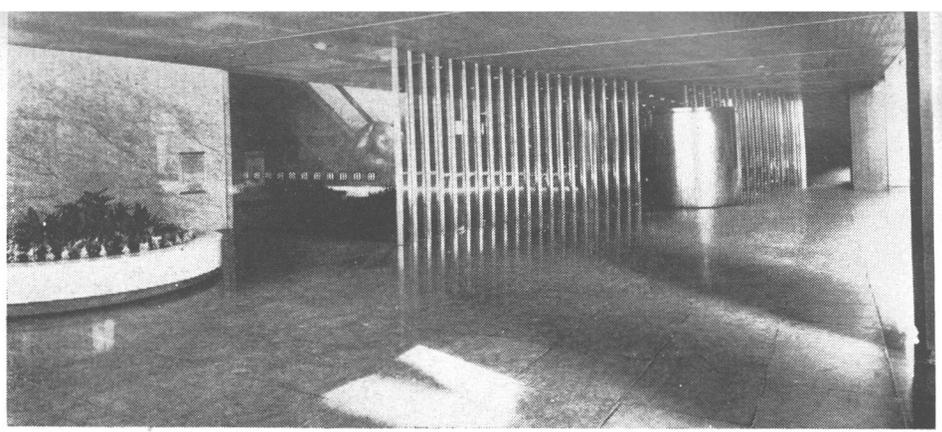
3 | 6-7
 4 |
 5 |





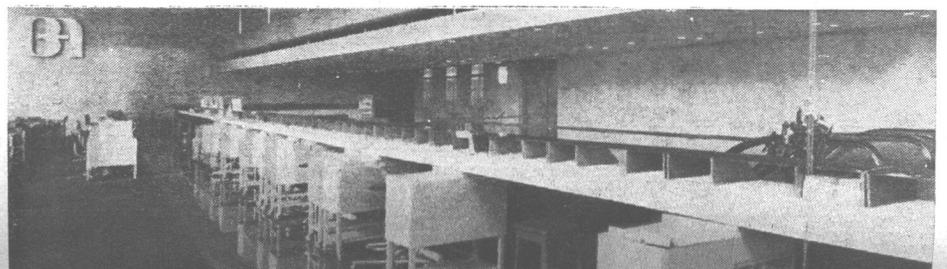
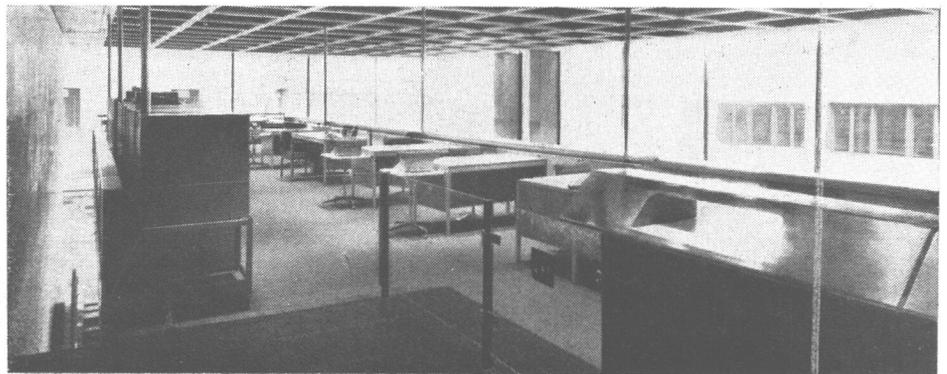
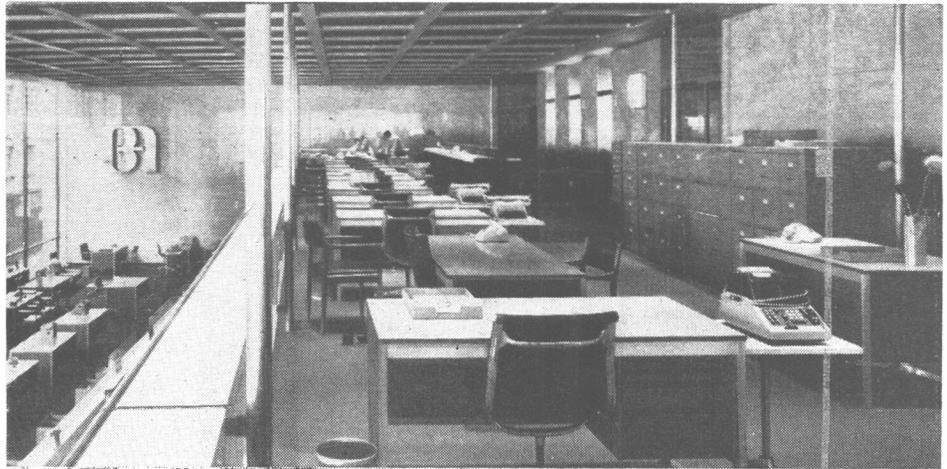
8: La planta baja brinda una generosa superficie peatonal; 9: escaleras mecánicas permiten a los clientes del banco una rápida comunicación con el sector de operaciones; 10: en la planta baja solamente funciona un mostrador circular de informes y apertura de cuentas nuevas.

8
9 - 10





11
12
13
14



11: vista general del primer piso, con el gran salón de operaciones de doble altura y su entrepiso. **12:** vista del entrepiso con su zona de trabajo. **13:** la foto muestra la separación del entrepiso del tabique que forma la caja de ascensores y circulaciones, con el que está parcialmente vinculado, pues se halla suspendido con columnas de acero. **14:** vista de la zona de operaciones.



15

15: La planta tipo para oficinas brinda un amplio espacio, sin columnas y susceptible de cualquier distribución, en virtud de la carencia de columnas. **16:** los despachos para directivos en el segundo piso se abren a una terraza a través de amplios ventanales.

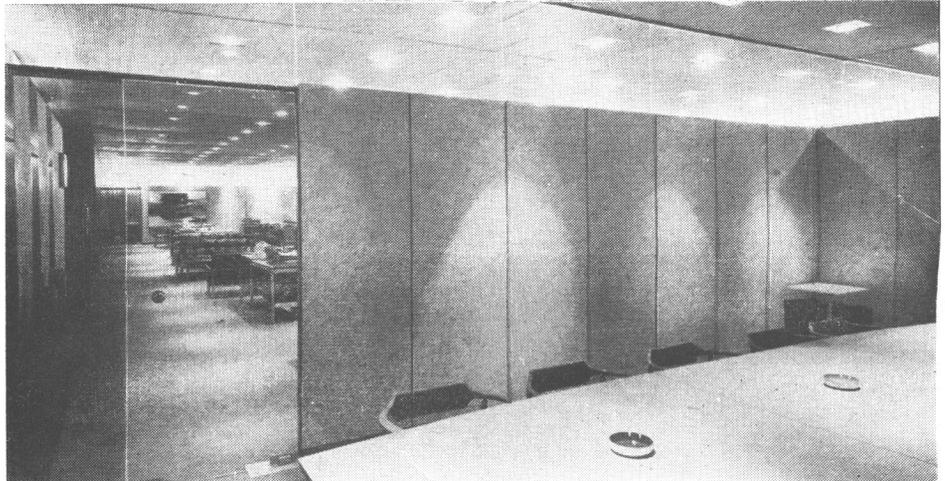
16



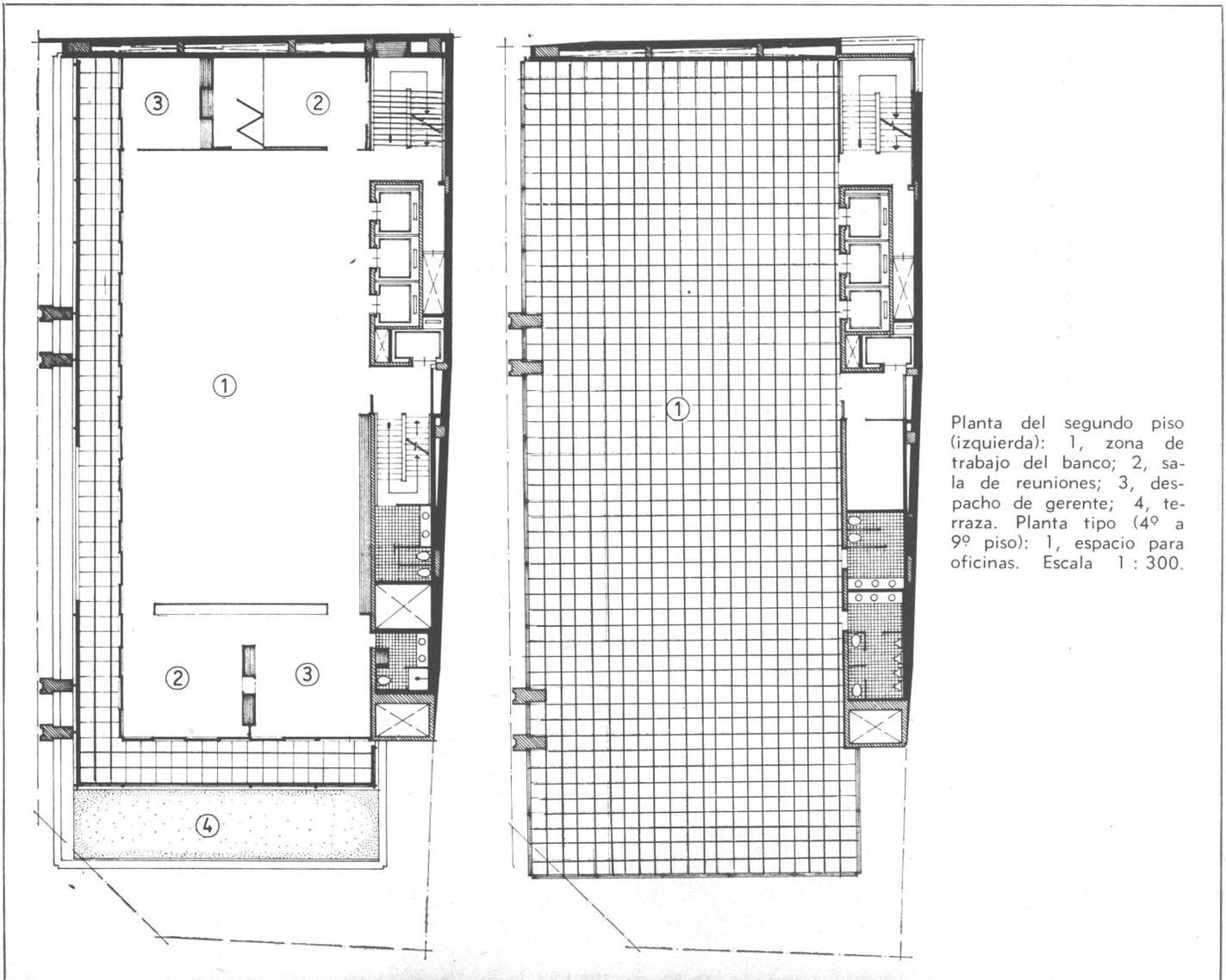
17



18



17: En el segundo piso existen salas de reuniones de amplias dimensiones y con abundante iluminación natural. 18: paneles modulares, transparentes o no, permiten la división de la planta en distintos ambientes, como en esta sala de conferencias.



Planta del segundo piso (izquierda): 1, zona de trabajo del banco; 2, sala de reuniones; 3, despacho de gerente; 4, terraza. Planta tipo (4º a 9º piso): 1, espacio para oficinas. Escala 1 : 300.

Instalaciones complementarias

Las instalaciones eléctricas de esta obra merecieron un tratamiento particularmente adaptado a los fines del edificio, en virtud de los elevados consumos de los equipos de aire acondicionado, los altos niveles de iluminación adoptados y la multiplicidad de servicios especiales para la actividad bancaria.

La potencia total instalada de motores para ascensores, bombas y equipos de aire acondicionado supera los 750 Kw; la correspondiente a los equipos de iluminación y consumos conectados a los tomacorrientes alcanza a 400 Kw., aproximadamente. Tanto el tablero general de distribución como los tableros seccionales merecieron un tratamiento especial, ya sea desde el punto de vista de los elementos de comando y protección —que son enteramente automáticos— como los detalles de diseño y construcción que armonizan con la jerarquía de la obra. En particular, se instaló en el tablero general un sistema de alarma óptico-acústico que detecta las posibles anomalías en cualquier circuito derivado de aquél.

Se previó una instalación de luz de emergencia que se pone en funcionamiento automático cuando se interrumpe el suministro de corriente alternada a los artefactos del tesoro, antetesorero y circulaciones.

El edificio ha sido dotado de un sistema automático de avisadores de incendio, los que permiten detectar los focos desde su comienzo. Las señales de dichos avisadores se reciben en una central ubicada en la Sala de Vigilancia donde se señalizan análogamente los avisos de robo y asalto provenientes de los detectores ubicados en los diversos locales del Banco. Existen previsiones para la instalación adicional de un sistema detector de vibraciones sonoras en el Tesoro y para la conexión radioeléctrica con la Policía Federal.

Además de las instalaciones antes mencionadas se previeron,

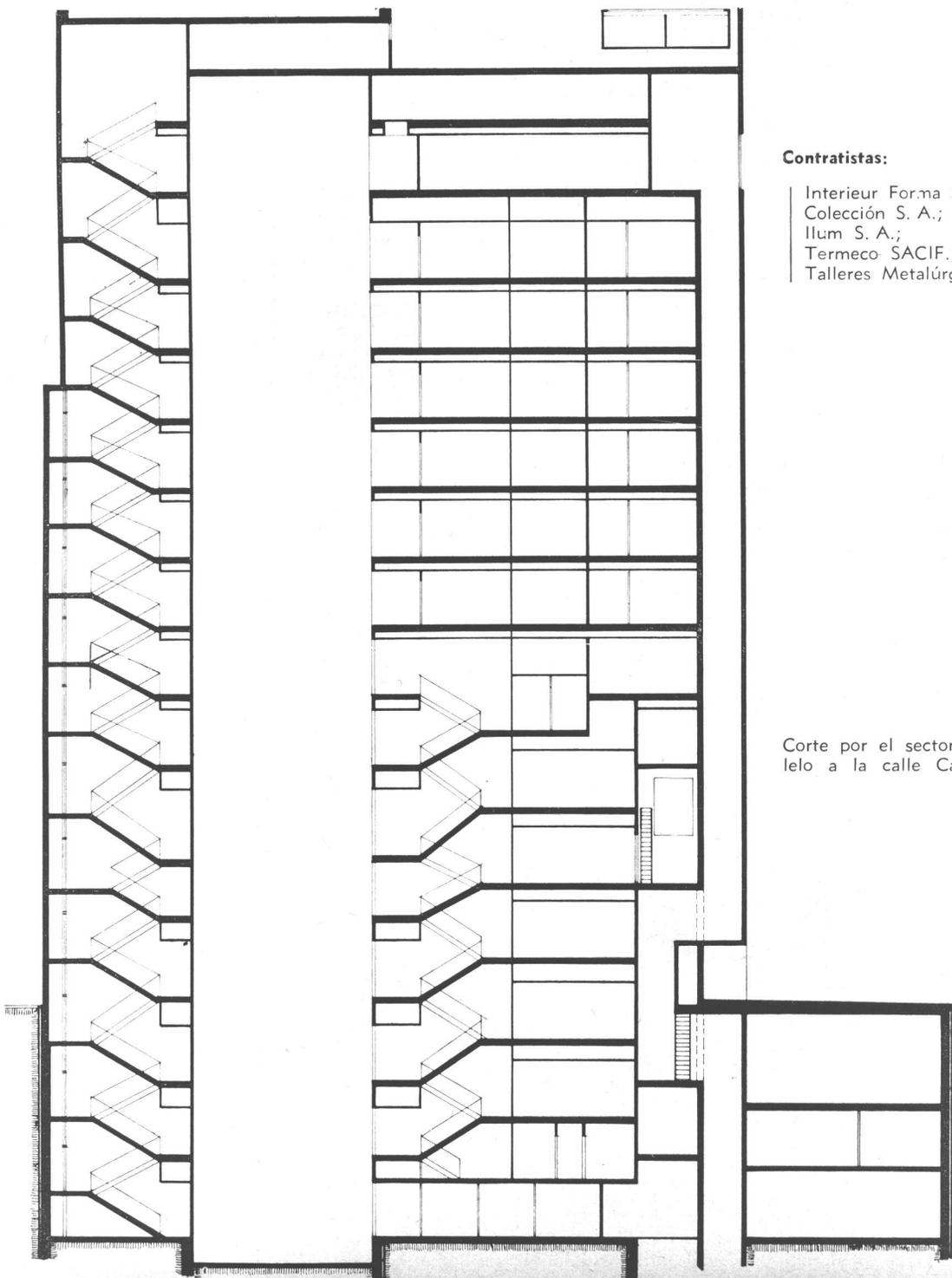
entre otros, servicios de télex y mesa de cambios, música ambiental y señales luminosas, a efectos de dotar, tanto al Banco como a las plantas de renta, de todas las facilidades que la técnica moderna puede proporcionar en obras de esta envergadura. El edificio cuenta con una instalación telefónica de 100 líneas externas.

Para la provisión de acondicionamiento de aire el edificio ha sido dividido, en función de su uso, en tres secciones. La primera de ellas, que corresponde a las oficinas del banco, es atendida desde la sala de máquinas ubicadas en el tercer subsuelo por medio de cuatro sistemas convencionales, con una carga de refrigeración de 80 toneladas, y de dos sistemas de ventilación que sirven al garaje y a los depósitos.

Las oficinas del 3º al 9º piso constituyen el segundo sector y su acondicionamiento se provee desde la sala de máquinas del 11º piso, mediante un sistema para las áreas centrales y otro compuesto de equipos inductores bajo ventana para el área perimetral, con una carga total de 290 toneladas. Desde la misma sala de máquinas, un equipo compacto autocontenido, de una capacidad de refrigeración de 30 toneladas, proporciona aire frío al comedor situado en el piso 12º, tercera y última de las zonas mencionadas.

Los equipos que integran la central térmica del piso 11º atienden a todo el edificio mediante dos calderas humotubulares de 620.000 calorías hora cada una, para la provisión de agua caliente y calefacción, y dos equipos enfriadores de agua con compresores centrífugos de 180 toneladas de refrigeración de capacidad cada uno. En el mismo piso se ubicaron las torres de enfriamiento, los equipos auxiliares y de comando y los transformadores eléctricos, con una capacidad aproximada de 600 H.P.

El edificio ha sido dotado de cuatro ascensores de alta velocidad, de maniobra automática, y de dos escaleras mecánicas.



Contratistas:

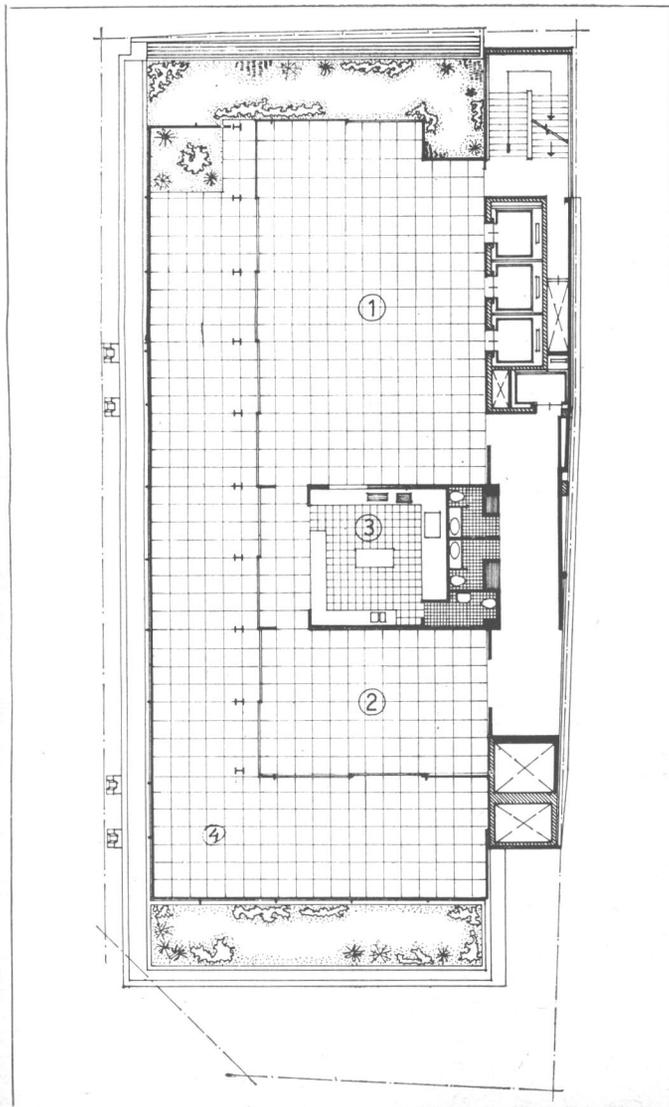
Interieur Forma S. A.;
Colección S. A.;
Illum S. A.;
Termeco SACIF.;
Talleres Metalúrgicos Campi SAICI.

Corte por el sector de circulaciones, paralelo a la calle Cangallo. Escala 1 : 300.



19: En el décimo piso se ubicaron los comedores, cocina y dependencias anexas. Planta del 10º piso (abajo): 1, comedor de empleados; 2, comedor para directivos; 3, cocina; 4, terraza. Escala 1 : 300.

19



(Viene de la pág. 12)

la mitad de la cual está destinada a banco. Precisamente, la dualidad de funciones ya señaladas hizo que los accesos también tuvieran que responder a dos funciones. Hay veloces escaleras mecánicas que llevan al primer piso, donde está el principal salón de operaciones bancarias, mientras que el otro sector de la planta baja contiene un hall con ascensores y escaleras que atienden a los usuarios de las oficinas superiores.

Al ubicar el salón de operaciones en primer piso se lo liberó del espacio que generalmente ocupan la recepción y mostradores de informes en la habitual disposición de planta baja. Al mismo tiempo, el gran salón de doble altura de ese primer piso fue provisto de un estrepiso parcialmente suspendido del techo que forma un balcón sobre la zona de operaciones bancarias.

Al localizarse los servicios y circulaciones sobre la medianera paralela a Cangallo y concentrarse la estructura portante entre esa medianera y solamente dos pares de columnas sobre esa misma calle, las diversas plantas resultan desprovistas de columnas interiores y con una gran iluminación perimetral, posibilitando cualquier tipo de subdivisiones.

La separación visual externa de los locales de banco y el volumen superior de oficinas se concreta a la altura de la planta del segundo piso destinado a directores, cuyo cerramiento rehundido permitió instalar terrazas y jardines a los cuales asoman esos despachos.

La distribución general del edificio determina que en su tercer subsuelo se coloque la maquinaria para aire acondicionado y bombeo, el mecanismo elevador de automóviles, los medidores y depósitos de maestranza. En el segundo subsuelo se halla el garage de automotores con locales anexos. En el primer subsuelo están el tesoro, las cajas de seguridad, la descarga del camión blindado y locales anexos. En la planta baja se dispusieron el hall de entrada al banco, el hall de entrada a las oficinas, los accesos a circulaciones verticales, la oficina de control de automóviles y el acceso al elevador de automotores.

El primer piso, entrepiso y segundo piso alojan a la zona de operaciones bancarias y oficinas administrativas, completándose el segundo piso con los despachos de gerentes, salón de conferencias y terrazas. Desde el tercero al noveno piso se encuentra el sector de oficinas para alquiler, en tanto que en el décimo funcionan los comedores para empleados y directivos, cocina y anexos. En el undécimo piso están la sala de máquinas para aire acondicionado y en el piso duodécimo el tanque de agua, la torre de enfriamiento y la sala de máquinas para ascensores. ●

Estructura resistente del Bank of America

Proyecto, cálculo y supervisión técnica de la estructura resistente: Ingenieros Consultores Fernández Long y Reggini.

El esquema estructural surgió de la necesidad de salvar grandes luces con una estructura de espesor mínimo, ya que estaba fija la altura máxima del edificio y era necesario minimizar el espesor para obtener el número mayor de plantas posible. Estas, por sus destinos (banco y oficinas), debían ser "libres" por lo que se tratarían de evitar los apoyos intermedios y no imponer de esa manera limitaciones de funcionamiento.

Planta tipo (pisos S/2º p. a S/8º p.).

Para materializar el esquema arriba detallado era necesario tener los puntos de apoyo que servirían para llevar las cargas a la fundación. Dos de ellos son pares de columnas que quedan a la vista en toda su altura y una tercera en el encuentro de la Línea Municipal y la medianera Oeste. Este conjunto constituye el esquema de apoyo sobre la línea de la calle Cangallo.

Se utilizó otra línea de apoyo que estaba materializada por el frente de las cajas de ascensores y escalera, la batería de sanitarios y el núcleo de conductos de aire acondicionado de vinculación vertical, formando en conjunto un tabique continuo paralelo a la línea de apoyo sobre la Línea Municipal antes mencionada. Este tabique quedaba separado de la medianera paralela a la calle Cangallo dando lugar a los locales antes mencionados. Sobre esta medianera hay una distribución de columnas que descargará finalmente sobre una base unificada que recibe a éstas y al tabique continuo.

Entre las líneas de apoyo descritas era necesario disponer de una estructura de espesor mínimo. De todas las analizadas surgió como la más conveniente una que salvaba los 14 m de luz libre con 0,60m de espesor y estaba constituida por vigas cajón de rigidez tal que satisfacían las condiciones de flexibilidad previamente impuestas. Esta forma estructural (cajones) permitía además que se pudiera atravesar transversalmente las vigas con agujeros pasantes que le permitieron posteriormente efectuar las instalaciones complementarias necesarias (aire acondicionado, sanitarios, electricidad, etc.,) sin alterar en forma notoria la rigidez del sistema.

Las vigas "cajón" descargan sobre el tabique que constituye un apoyo continuo y sobre una viga de fachada sobre calle Cangallo que

por razones arquitectónicas también debía tener el mismo espesor que el entrepiso (0,60 m).

De la distribución de puntos de apoyo impuesta por condiciones arquitectónicas surgió una viga continua constituida por tres tramos, uno de los cuales era un voladizo de aproximadamente 6 m de luz libre. Esta viga tiene forma de "placa" tanto en los tramos como en los apoyos.

Garage y Bancos (pisos S/P.B., S/E.P., S/1er. p. y S/S.S.).

En la zona que se destina a Banco y Garage si bien se salvan luces de la misma magnitud, la estructura es distinta ya que las necesidades de aire acondicionado (conductos de aire acondicionado) son tales que hacen que el espesor de los entrepisos sea considerablemente mayor. La altura de estructura es mayor, pero también lo son los agujeros que atraviesan normalmente a las vigas.

Además el esquema de cargas es también esencialmente distinto ya que en uno de los niveles, se debe soportar la carga del tesoro del Banco que no apoya directamente sobre el terreno.

En la zona de atención al público se ha proyectado un entrepiso colgado de un casetonado mediante tensores de hierro redondo, recubiertos por un caño de acero inoxidable. Los tensores constituyen una línea de apoyo, la otra es el tabique continuo.

El casetonado de sobre entrepiso que además de sostener a éste sirve como estructura de sostén de la primera planta de oficinas, está atravesado por conductos de aire acondicionado.

Comedor y sala de máquinas (pisos S/10º y S/11).

En la zona de comedores, tanto de empleados como de gerencia, la distribución de líneas de apoyo es distinta y si bien respeta la modulación impuesta para la planta tipo, se retira de la Línea Municipal de la calle Cangallo.

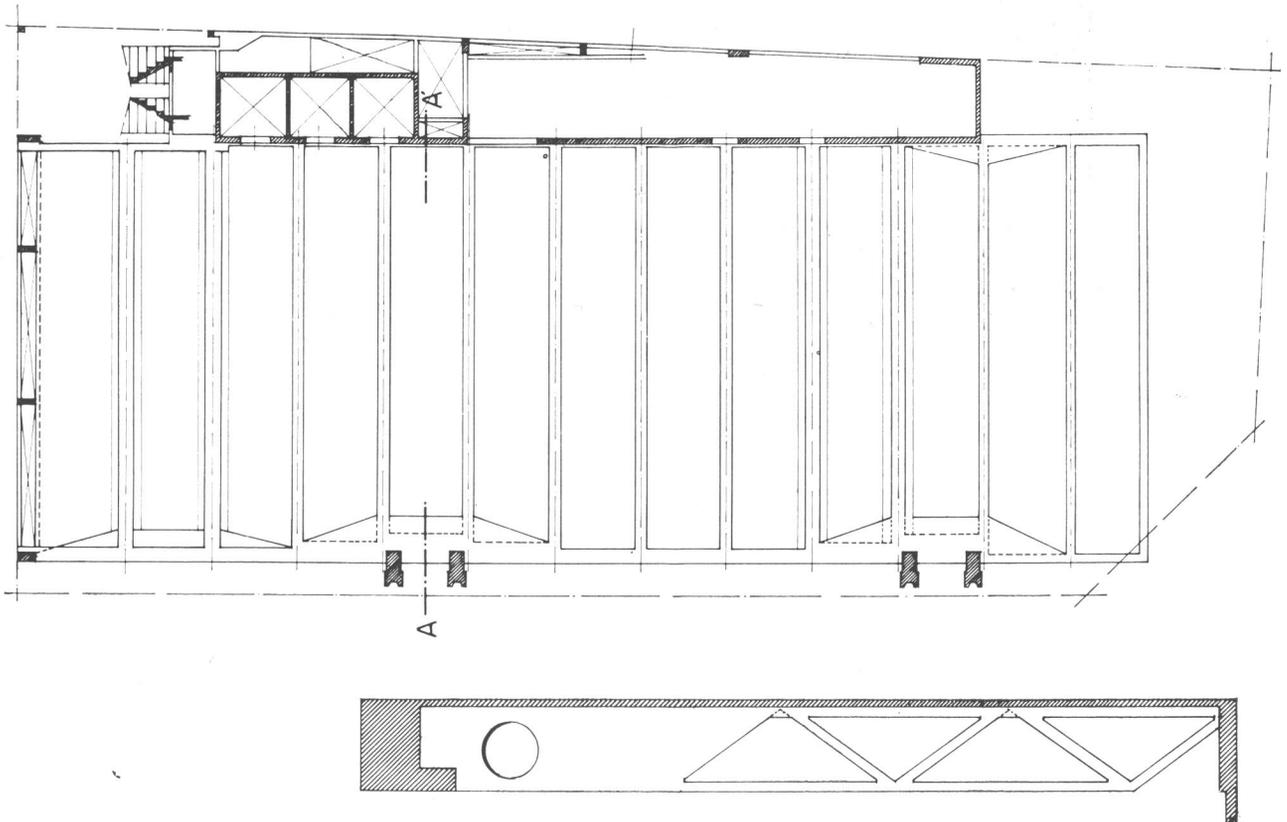
La estructura de los distintos entrepisos es de hormigón pero las columnas al llegar al décimo piso son metálicas y descargan sobre una estructura de transición.

Estructura de transición (S/9º piso)

La estructura de transición debía cumplir con una serie de requisitos que enumeramos a continuación: a) Además de la carga reparada, recibir una carga concentrada de gran importancia a través de la columna metálica; b) Tener el mayor número posible de agujeros de gran tamaño para pasaje de conductos de aire acondicionado; c) Tener la mínima altura en los apoyos para permitir la fácil distribución de conductos.

De estas premisas y luego de un análisis de varios tipos estructurales surgió como satisfactorio el "reticulado de hormigón", que cumple ampliamente con todas las imposiciones enumeradas anteriormente. ●

PLANTA Y DETALLE EN CORTE DE LA ESTRUCTURA DE TRANSICION (s/9º p.) QUE SE SEÑALA EN EL TEXTO SUPERIOR



Corte A - A'

Proyectar Janitrol es firmar la obra.

Cuando mi prestigio profesional está en juego y mi cliente quiere lo mejor, la calefacción y refrigeración de una obra es JANITROL.

JANITROL es calefacción y refrigeración por aire acondicionado. Es central e individual, mantiene la temperatura constante, se auto-regula, llega a todos los ambien-

tes, entra en régimen en 5 minutos, no necesita service, es económico porque funciona a gas.

Hay otros sistemas de calefacción y refrigeración. Pero sólo JANITROL brinda la seguridad de lo que está bien hecho. JANITROL, confiable para el que conoce y para quien confía en el que conoce.



janitrol argentina s.a.

Pueyrredón 2460 - Buenos Aires
Tel. 85-6119/6047



Restaurant-confitería "La Calesita II"

Proyecto y dirección: arquitectos Andrés Morán y Ricardo Conde;
Comitente: Napenay S.C.A.;
Ubicación: Km. 16 de la Ruta Panamericana; Don Torcuato, Buenos Aires;
Superficie cubierta: 360 metros cuadrados;
Superficie del terreno: 1.984 metros cuadrados;
Fecha de terminación: enero 1967.

La idea de ejecutar un edificio que respondiese a las necesidades de restaurant y confitería para atención tanto de viajeros como de personas de la ciudad de Buenos Aires que contasen con automóvil para su rápido y cómodo traslado, fue origen de la realización de "La Calesita II". Si bien había un riesgo en implantar un negocio de este tipo en un sitio que aún no había definido sus características propias, era signo alentador de futuro éxito el hecho de ofrecer un restaurant con atractivos diferentes del común. Así se posibilitaría: tener amplias vistas —propias de un lugar abierto—, contar con la atracción de la ruta; y comer bajo la protección de un toldo, y gozar del relajamiento renovador de un partido de golf en miniatura luego del almuerzo.

De todas maneras, la falta de una experiencia previa de rendimiento económico de la zona y la inminencia de la proximidad de la temporada de verano, fueron determinantes de una construcción económica a ejecutarse con carácter de urgencia.

El programa de necesidades del proyecto —que conjuntamente con la dirección fueron encomendados a los arquitectos Andrés Morán y Ricardo Conde— preveía un salón destinado a comedor,

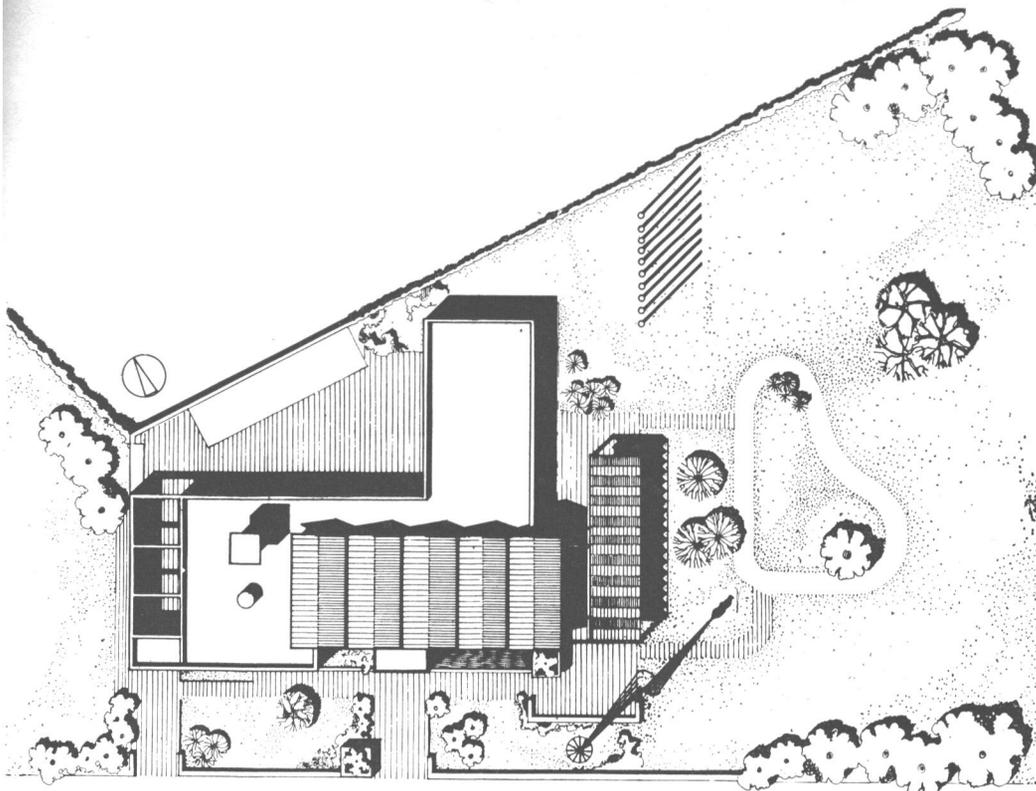
con posibilidades de ser ampliado por probable incremento de público, y locales de servicio.

Para tal fin, y luego de un exhaustivo intercambio de ideas entre propietarios y arquitectos, fue adquirido un stand de exposición utilizado por la firma Mercedes Benz en la Exposición Industrial de 1966, en la Sociedad Rural de Palermo. La decisión de la compra se basó en la adaptabilidad del stand para las necesidades requeridas, la conveniencia de su costo y su condición de producto elaborado, que contribuía de esta manera a la reducción del tiempo de obra.

Luego de finalizada una exposición, los stands son generalmente desmontados para ser vendidos según el valor de los materiales constitutivos, a precios que, a veces, no alcanzan a cubrir la inversión realizada; estas ventas a precios bajos se deben, en parte, a la celeridad exigida en el desmontaje y traslado de los mismos, no permitiendo una tranquila comercialización. Otras veces, éstos se guardan para una próxima exposición. Por último, aunque menos frecuentemente, los stands se venden para una utilización que difiere sustancialmente de la original (siendo éste el caso planteado para este proyecto).

1





Planta general del restaurante, que está rodeado por un amplio parque. Escala 1:500. **1:** vista parcial del frente del local, apreciándose los prismas de sección romboidal del techo. **2:** Vista de la terraza lateral para comer al aire libre, con su toldo.

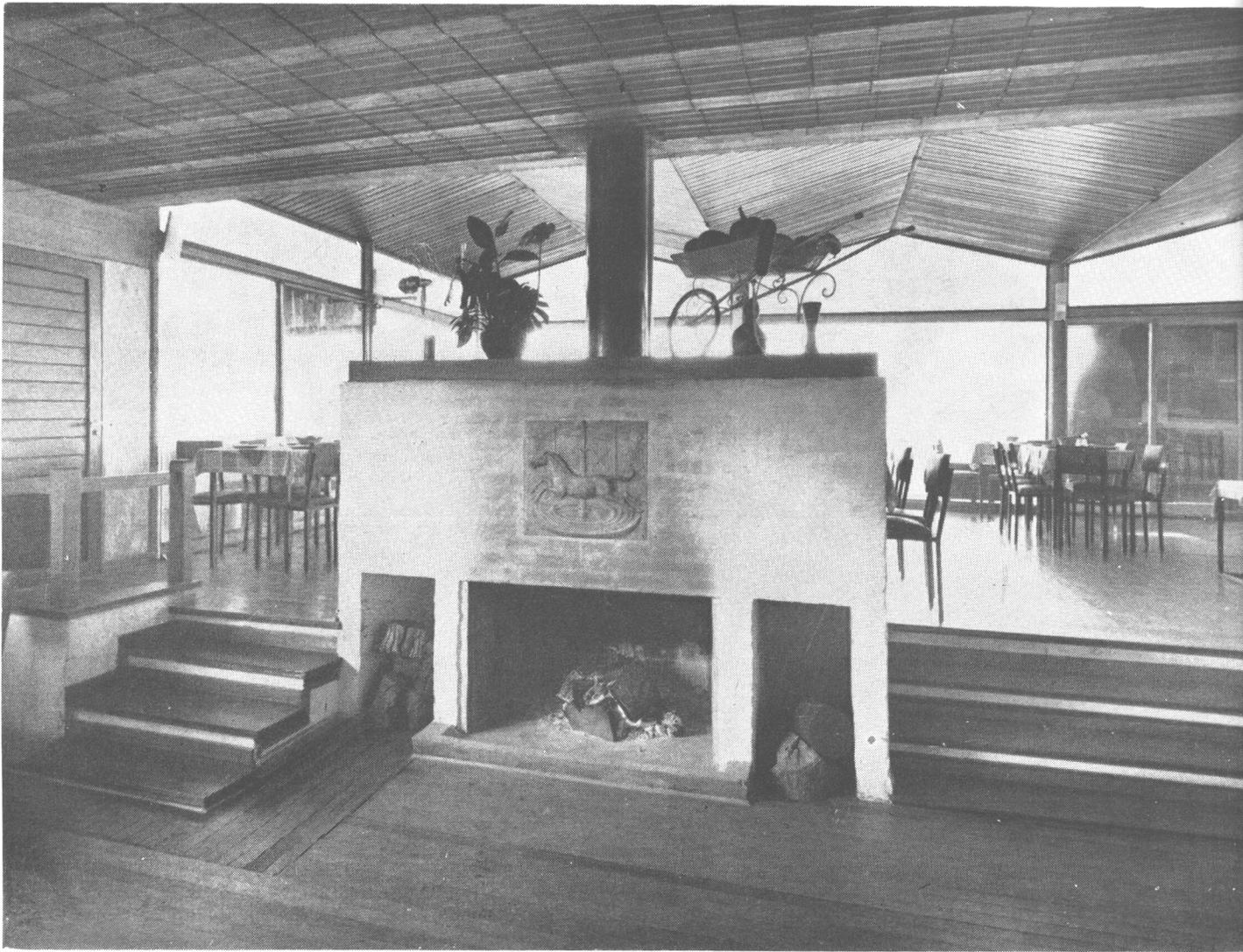
2



El stand estaba constituido por una estructura de caños de acero de 16 centímetros de diámetro, modulados según una trama ortogonal de 3,00 por 3,50 metros. El techo estaba formado por cinco prismas de sección romboidal —con frentes cerrados con chapa lisa, cubierta en chapa de aluminio corrugada y cielorraso de placas de madera aglomerada— unidos por sus aristas, con apariencia de plegado, tanto del lado externo como del interno; el adecuado desagüe se hacía por libre escurrimiento a través de canaletas ubicadas en las limahoyas. Tableros de madera de pino machimbrado componían el solado. Herrería común y vitrea determinaban los cerramientos laterales.

Cuando el stand debió ser trasladado, fue totalmente desarmado, numeradas todas sus piezas, conducido en camiones hacia su nuevo destino para proceder —luego de ciertas adaptaciones— a su armado definitivo. Las modificaciones consistieron, principalmente, en la eliminación de las columnas centrales, el cambio del cielorraso por tablas machimbradas de cedro, el completamiento de paños de piso y carpintería de cerramiento.

El stand, ubicado frente a la calle paralela de acceso a la ruta, fue destinado a cubrir el salón del comedor. Los proyectistas decidieron destacar su cubierta, de forma singular, mediante su separación del resto de la construcción, lo que determinó, por otra parte, un espacio interno jerarquizado por la mayor altura obtenida.



3

En la actualidad el salón ha sido ampliado, según se previó en el proyecto original, debido al incremento de público; de este modo, su planta rectangular primitiva ahora tiene la forma de una L, rodeada por el sector servicios. Los dos sectores mencionados presentan ingresos definidos: la entrada de público es central respecto al salón; la de servicio es lateral.

El salón agregado, de techo plano, separado virtualmente del primero por un hogar y un desnivel de 60 centímetros, tiene un carácter reservado; esta intimidad se mantiene igualmente respecto al exterior, ya que su solado con cota $-0,60$ lo desvincula del entorno inmediato.

El sector servicios está compuesto por: bar, cocina y parilla con despacho, gambuza, servicios sanitarios para público y personal, oficina y depósito —en la zona posterior del predio, integrado con el área destinada al patio de servicio. Todo este sector fue resuelto con mampostería portante terminada a la bolsa, sostén de la cubierta de cerámica armada que, del mismo modo que las vigas de hormigón, se dejó a la vista. El solado de toda esta zona, con la excepción del piso de baldosas vílicas de los baños, fue ejecutado en cemento rodillado.

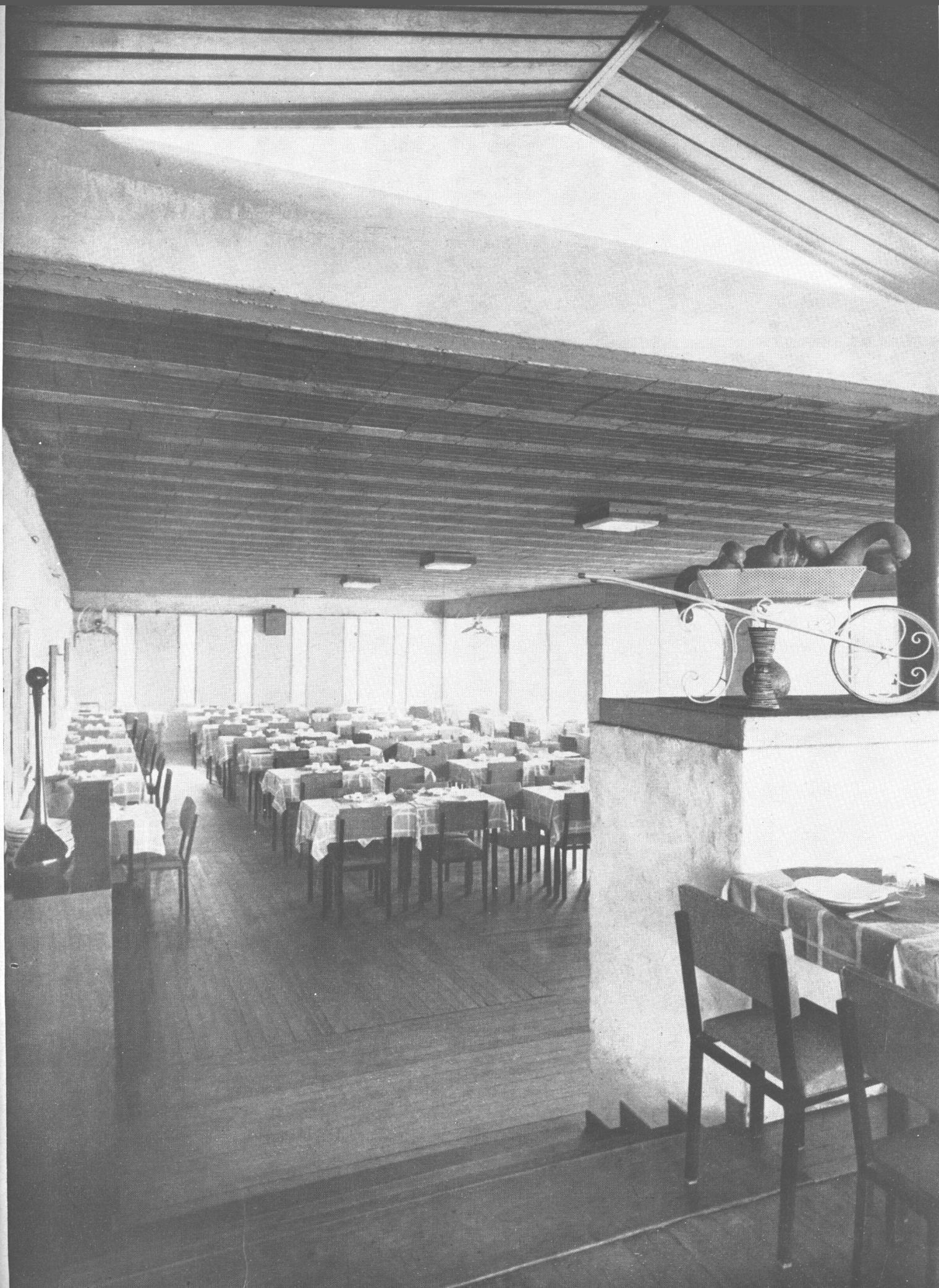
En cuanto a las zonas exteriores, éstas han sido debidamente tratadas, de manera tal de constituir un complemento eficaz de las exigencias propuestas. Hacia el este, se ubicó una terraza para comer al aire libre, con acceso lateral desde el salón; tiene plano de sombra dado por un toldo que apoya en una estructura de igual módulo y de características similares a las del salón conformado por el stand. En un sector noroeste, sobre un terreno adquirido posteriormente, se instaló un golf en miniatura.

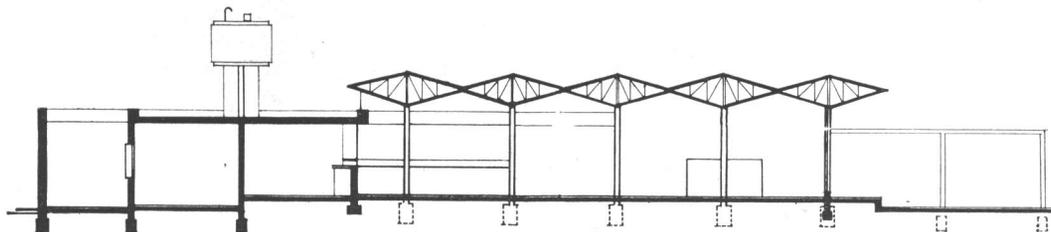
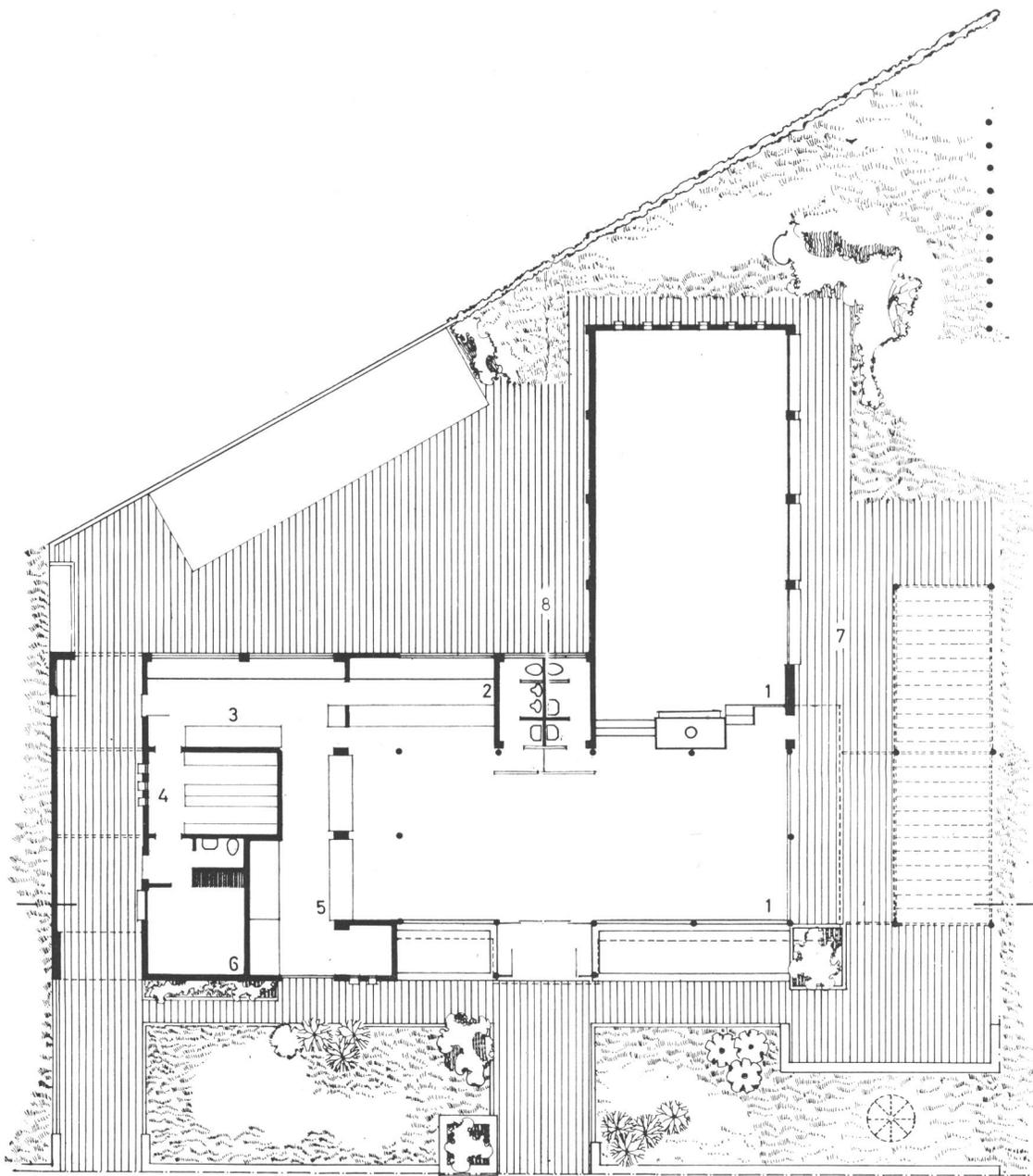
Los solados exteriores constituidos por paños de ladrillos de media máquina con juntas de canto rodado lavado, se articulan entre zonas verdes con canteiros. Por otro lado, éstos determinan claras circulaciones, como el ingreso de público al salón, flanqueado por un macetero y un estanque.

El exterior se completa con mástiles y una torre de estructura metálica —en forma de dos semiconos alternados unidos por sus bases— que, habiendo sido obtenidos oportunamente en la exposición ya que formaban parte del stand, facilitan la identificación a distancia del restaurant, imprimiéndole, además, un sello característico. ●

Esteban V. Laruccia

3: La entrada al salón reservado, que se agregó al recinto primitivo y está a un nivel de 60 centímetros más bajo, está marcada por el hogar de una chimenea. 4: aspecto general del salón anexo, que tiene techo plano y plena visibilidad a parque exterior.



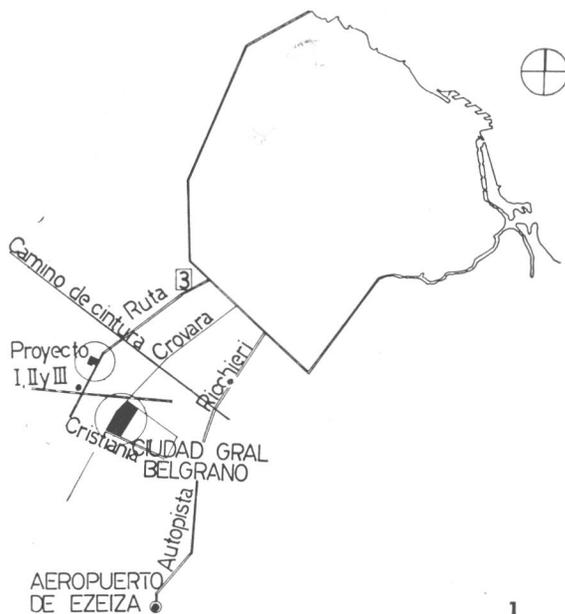


Planta del restaurante-confitería: 1, salones; 2, atención de camareros; 3, preparación de platos; 4, cocina; 5, bar; 6, depósito y despensa; 7, terraza lateral; 8, terraza hacia el minigolf; escala 1 : 250. **5:** (página opuesta, arriba): el salón principal señala su peculiar techado. **6:** (página opuesta, abajo) la forma del techo provee excelente iluminación al salón original.



Barrio en Isidro Casanova —Proyectos 1, 2 y 3—

Proyecto y dirección de obra:
Arqs. Francisco José García Vázquez
Ana T. M. de Resnick Brenner e
Ing. Moisés Resnick Brenner.
Ubicación:
Avda. Provincias Unidas 5700
(Ruta 3), Isidro Casanova, Bs. As.



El dibujo señala la ubicación de este barrio y el de Ciudad Belgrano, que se muestra en páginas siguientes: **1**: la obra se encuentra en avanzado período de construcción.

Con un total de 972 viviendas contará el barrio que se construye a la altura del 5.700 de la ruta nacional N° 3, en Isidro Casanova, integrado por los proyectos N° 1, 2 y 3 para el programa de alojamiento definitivo del plan de erradicación de villas de emergencia. El proyecto y su dirección técnica corresponde al arquitecto Francisco José García Vázquez, la arquitecta Ana T. M. de Resnick Brenner e ingeniero Moisés Resnick Brenner.

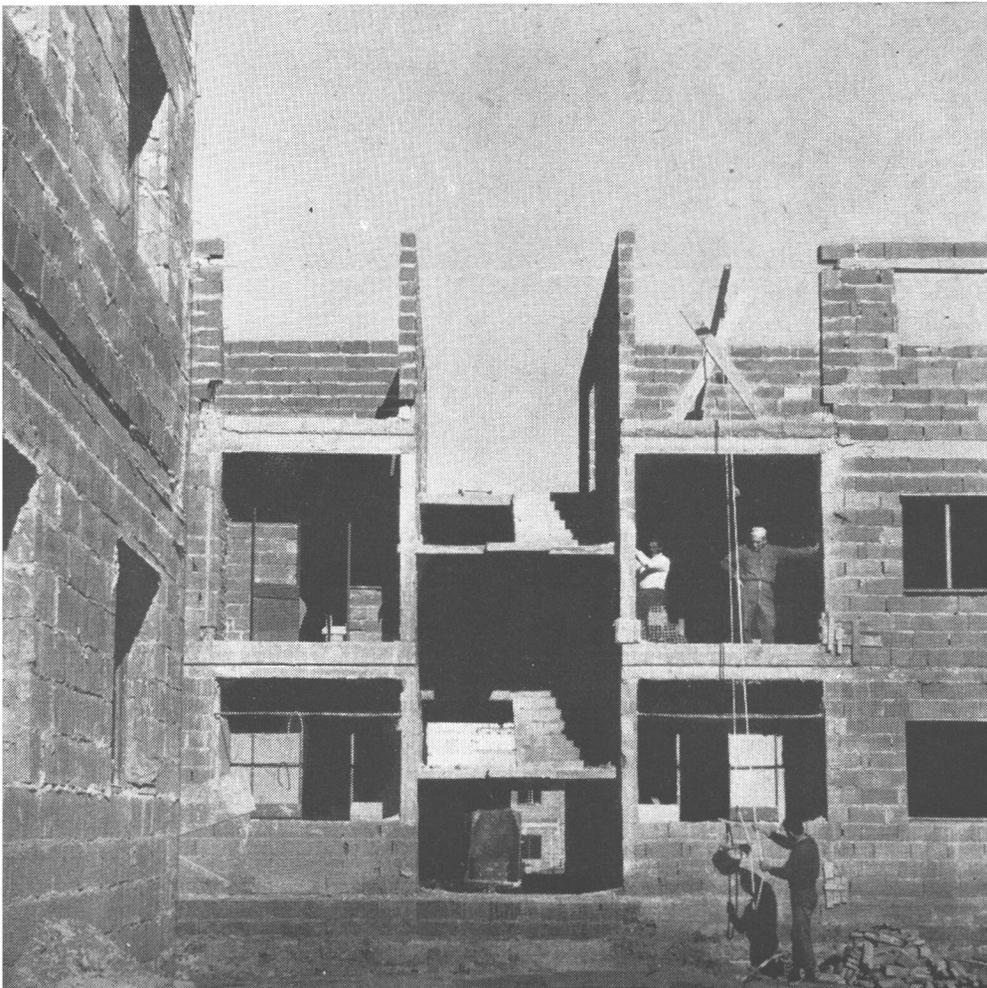
Los proyectistas realizaron un detenido estudio del medio socio-económico, sus tensiones urbanas, usos predominantes de la tierra, equipamiento vehicular y escolar, basándose en parte en estudios realizados por el equipo de planeamiento urbano y rural que dirige la arquitecta Jorcino de Aguilar y el cual está abocado a la formulación de un plan regulador para el partido de La Matanza.

Para rediseñar este conjunto urbano —que anteriormente fuera definido con una planta general urbanística dada por la Secretaría de Estado de Vivienda— se han tenido en cuenta varias premisas que fueron determinantes de la selección propuesta.

Así, se consideró fundamental que los Proyectos 2 y 3 —672 viviendas— tuvieran un espíritu similar al Proyecto N° 1, lindero a aquellos, ya que en la realidad una vez finalizadas las obras, las 972 viviendas conformarán un solo conjunto, con necesidad de resolver solidariamente los distintos problemas que se generan: viales, peatonales, plásticos, de abastecimiento, etc. También se consideró la necesidad de integrar en un futuro a los edificios vecinos que responderán al Plan de Acción Directa del Banco Hipotecario Nacional, teniéndose en cuenta para ello que deberá contar forzosamente con una fluida interrelación.

Otra preocupación fue la de colocar todos los monobloques integrantes del conjunto urbano respondiendo al criterio de disponer las fachadas principales —aquellas donde se encuentran los accesos del edificio— mirando hacia los espacios destinados a alojar los juegos infantiles, los lugares de conversación y reposo, los mejores sectores forestados, en suma, los terrenos destinados exclusivamente para el peatón, disponiendo, en cambio, los contrafrentes hacia las penetraciones vehiculares, los estacionamientos o la vía pública, de modo que todos los servicios (recolección de residuos, ubicación de medidores de luz y gas, etc.) puedan realizarse cómodamente.

Se tuvo muy en cuenta que, dada la significativa escala de toda la composición, era necesario permitirle al automóvil su continuado recorrido, proponiéndose para ello un anillo o "ring", situado en el corazón conjunto, que canaliza e interliga las distintas arterias que integran el sistema circulatorio. Es dentro de ese ring que tiene límites comunes con todos los proyectos, incluso con el futuro de Acción Directa, que se ha previsto la localización de la escuela primaria y del futuro centro comercial, complementándose el sector con instalaciones deportivas para jóvenes, de modo de conseguir un verdadero y vital núcleo central, donde se den activas funciones urbanas, facilitadores de positivas relaciones sociales. Al encontrarse este "ring" completamente fuera de la red vial urbana, su función será la de recoger los pequeños caudales que afluyan expresamente hacia él no contando con el llamado "tránsito de paso" por lo cual su densidad vehicular será muy débil y no producirá inconveniente al



Planta general del barrio: 1, estacionamientos; 2, futura escuela; 3, futuro centro comercial; se aprecian los dos macroespacios para esparcimiento; escala 1:2000.



Pedro Leon Gallo

Planta tipo de un sector de viviendas de tres dormitorios: 1, palier; 2, hall; 3, cocina; 4, lavadero; 5, living; 6, pasillo con placares; 7, dormitorios; 8, baños; 9, balcones. Escala 1:250.

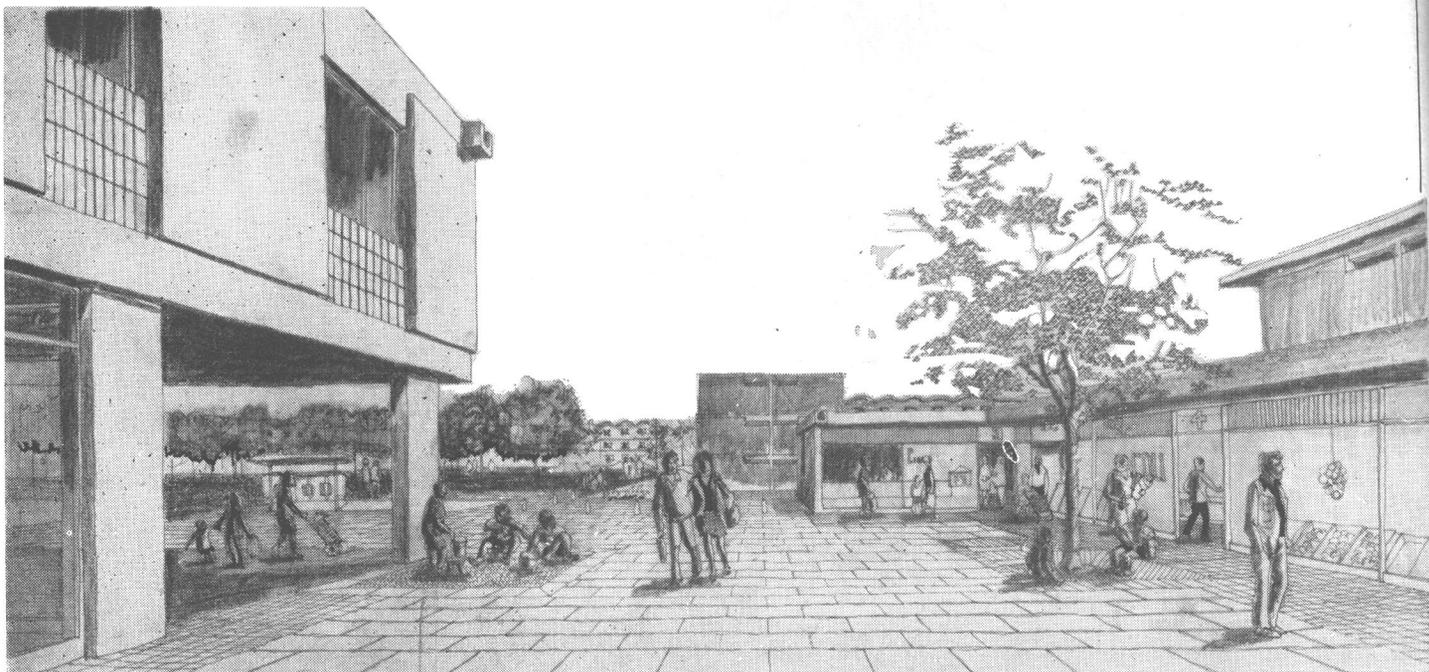


PLANTA TIPO



PLANTA BAJA

La perspectiva (abajo) muestra uno de los futuros sectores comerciales, sobre uno de los espacios abiertos.



guno a los colegiales y compradores que, respectivamente, concurren a la escuela o al centro comercial.

Todos los monobloques están rodeados de generosos espacios verdes con lo que las condiciones de salubridad están garantizadas, máxime teniendo en cuenta su óptima posición en relación a su asoleamiento. Considerando la singular importancia que tiene la escuela, se ha querido ratificar su rol protagónico, razón por la cual, frente a ella se ha provisto una espaciosa plaza que servirá de positiva área de desborde.

Si bien se ha dicho que dentro del "ring" se ha previsto la localización del centro comercial, conviene aclarar que dada la magnitud de la composición y en consideración a los recorridos peatonales, más aconsejables, se han programado pequeños centros de abastecimiento diario ubicados sobre sendas "plazas secas", que articulan dos sectores del conjunto, de modo que no haya monobloque alguno que se encuentre fuera de la escala peatonal, en relación a los escalones primarios de abastecimiento.

Las viviendas se previeron de caracte-

terísticas netamente urbanas, pues aunque sus ocupantes provienen de villas de emergencia, su paso por viviendas transitorias durante un año les significa una adecuada transición. Así se evita el imponer viviendas "diferentes" que importen una consecuente segregación social.

Se dio especial interés a obtener la menor superficie de uso común, por lo que los paliers dan a cuatro unidades por piso y en los descansos de las escaleras se dispondrán tolvas para desperdicios. Los baños se colocan en los extremos de la vivienda para formar "baterías húmedas" de cuatro baños en conjunto con los de las distintas unidades. Las cocinas se vinculan a través de lavaderos-tendederos individuales y por la verticalidad de las bajadas para gas y agua, contando con plantas cuadradas que facilitan el desplazamiento de mesadas y artefactos de cocina.

COMPOSICION URBANISTICA

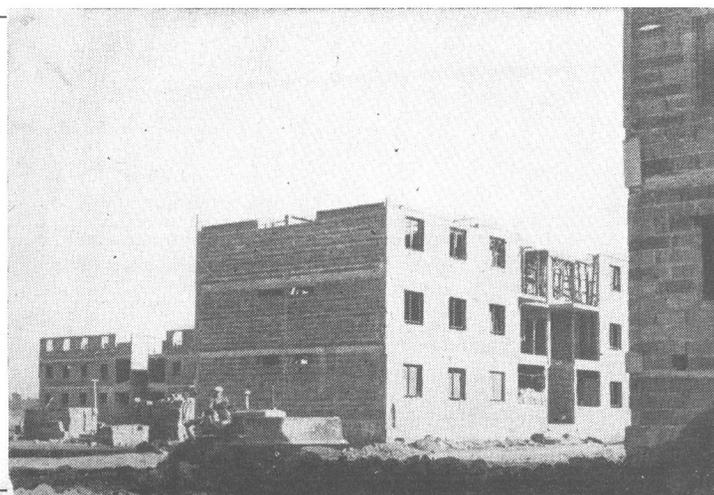
Aprovechando la orientación del terreno (cruzado por el eje N.S. a 45°) y

con miras a un asoleamiento equilibrado, se optó por disponer los bloques en forma ortogonal entre sí, de modo que todos queden a medio rumbo. Con dicha solución, además de obtenerse las más satisfactorias condiciones generales de asoleamiento, se posibilita la composición de los espacios exteriores con mayor riqueza de posibilidades.

Se descartó la posibilidad de prever vivienda individual en atención al desaprovechamiento del terreno y al encarcamiento de la infraestructura característica de ese tipo de vivienda. Por otra parte también se estimó que hay que desalentar la aparición de conjuntos con esa tipología de unidades, dentro del área metropolitana.

Definidas y evaluadas todas las antedichas determinantes, se consideró de interés lograr un diseño que fuera a manera de una unidad celular que pudiera repetirse sobre el resto de la fracción ya que, como lo manifiesta la Secretaría de Vivienda en el Cuaderno 1 de las Bases del concurso, el área a desarrollar es parte de una fracción

Las dos fotografías permiten apreciar el estado de la construcción. En la página opuesta (abajo) se muestra uno de los macroespacios, pensados para esparcimiento y reuniones al aire libre. Para la composición urbanística se dispusieron los monobloques en forma ortogonal, en lugar de adoptar el partido "en peine", pues se tuvo en cuenta que la orientación según el eje heliotérmico no se adapta plenamente a las características locales.





mayor de 31,4 Ha. y deberá funcionar como un sector interdependiente con relación a los futuros desarrollos programados.

Así, este diseño ofrece una composición que se nuclea alrededor del pequeño Centro Asistencial configurando una unidad que, a determinada escala, es autosuficiente. La sumatoria de unidades similares a la presente —que nuclea una población de 1.356 personas— podría hacerse alrededor de un núcleo de equipamiento y servicios que sería programado en función de la cantidad de células que se integraran. Por ejemplo, si se agregan tres células más, se tendría una población de 5.424 personas (1.356 x 3), escalón urbanístico considerado como una "unidad vecinal", que es aquella estimada como la más económica para justificar la presencia de una escuela primaria y sus dos grados socio-educacionales inferiores: guardería y jardín de infantes.

Se procuró que la mayor actividad del conjunto se desarrollara alrededor de dos generosos macroespacios donde se abren los accesos de los distintos mono-

bloques, a los que se accede desde diversos puntos, pero preferentemente a través de dos accesos jerarquizados en su tratamiento paisajístico. Uno corresponde al más cercano a la esquina de la avenida Provincias Unidas y Pedro León Gallo, y el otro a la conexión con la futura ampliación propuesta por la Secretaría de Vivienda.

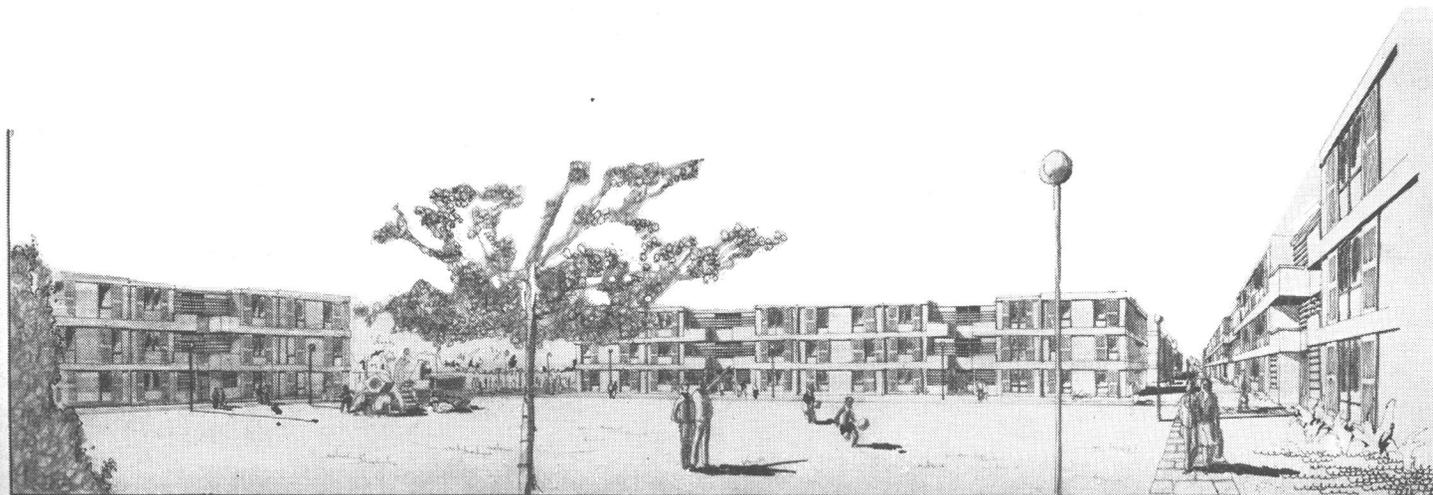
No obstante la jerarquización mencionada, se deja constancia que se dio al conjunto una gran fluidez en sus comunicaciones, tanto en sus relaciones internas como con el exterior, en la seguridad que un diseño vinculado rígidamente es luego modificado por los usuarios que, lógicamente, necesitan desplazarse de acuerdo a sus propias motivaciones y necesidades y no a las impuestas por el proyectista.

Esos macro-espacios antes mencionados —del orden de los 60 x 70 m— integran todos los sectores del terreno que en otro diseño se hubiesen disgregado entre los monobloques, facilitando, por otra parte al usuario distintas actividades: juegos infantiles, descanso, etc.

En cambio, los otros dos espacios res-

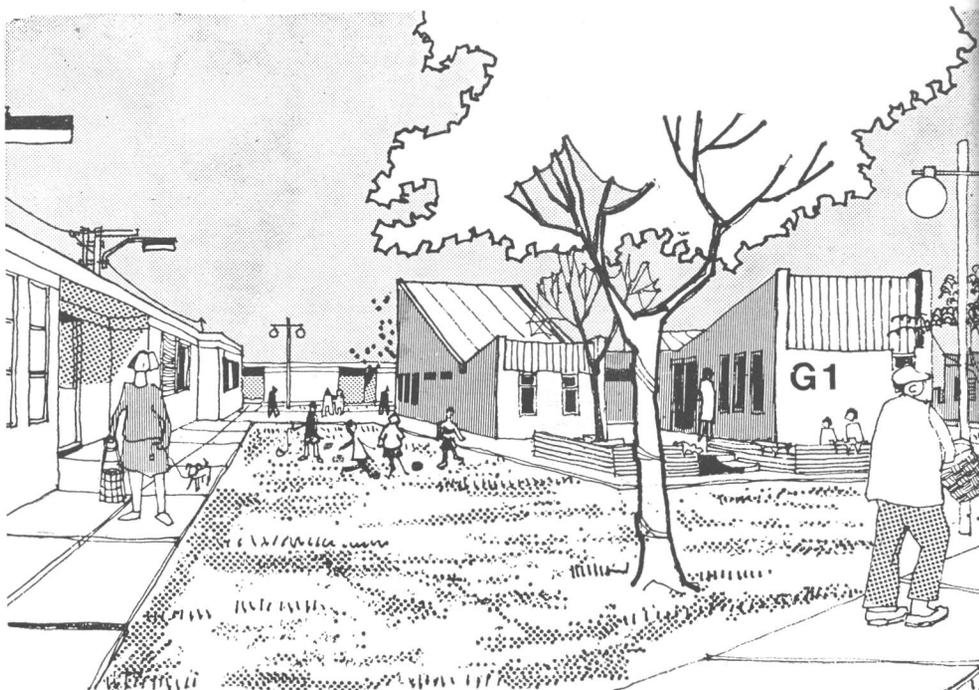
tantes se abren hacia la parte posterior de los edificios, desarrollándose en ellos una calle de circulación vehicular interna que se considera como circunvalatoria de los estacionamientos previstos en esos mismos espacios. También hacia ellos dan todos los elementos de servicio de la vivienda: eliminación de residuos, medidores de gas y medidores de luz y, desde los estacionamientos en ellos previstos, se puede abastecer directamente el pequeño sector comercial. Además, en esos espacios, se han emplazado los distintos elementos que posibilitarán el adecuado funcionamiento del conjunto: torre-tanque, instalaciones sanitarias y casilla reguladora de gas.

La densidad que se le ha dado al Conjunto es de aproximadamente 95 viviendas por hectárea, ya que para la construcción de las 300 viviendas y el equipamiento se han destinado 3,2 Ha. Esta densidad —que traducida en habitantes por Ha. sería del orden de los 452— se considera óptima para un conjunto residencial de planta baja y dos pisos insertado en el área metropolitana bonaerense. ●



Barrio en Ciudad Belgrano —Programa MCBA-BID—

Proyecto y dirección de obra:
Comisión Municipal de la Vivienda
de la Ciudad de Buenos Aires;
Div. Estudios y Proyectos (jefe: arq.
Heriberto J. Allende);
Ubicación: Avda. Crovara, entre
Rama IV y Cristianía; La Matanza; Bs. As.



Con la construcción en Ciudad General Belgrano —partido de La Matanza, Buenos Aires— de 3.024 viviendas, con locales comerciales, escuelas y otras facilidades comunitarias, la Comisión Municipal de la Vivienda de Buenos Aires encaró la erradicación de cuatro villas de emergencia del parque Almirante Brown, de esta capital.

Esta obra integra el primer programa MCBA-BID, que destina el 50 % de esas viviendas a familias provenientes de aquellas villas y el otro 50 % a familias de similares posibilidades económicas pero que provienen de otros sitios de la ciudad y tienen diferente

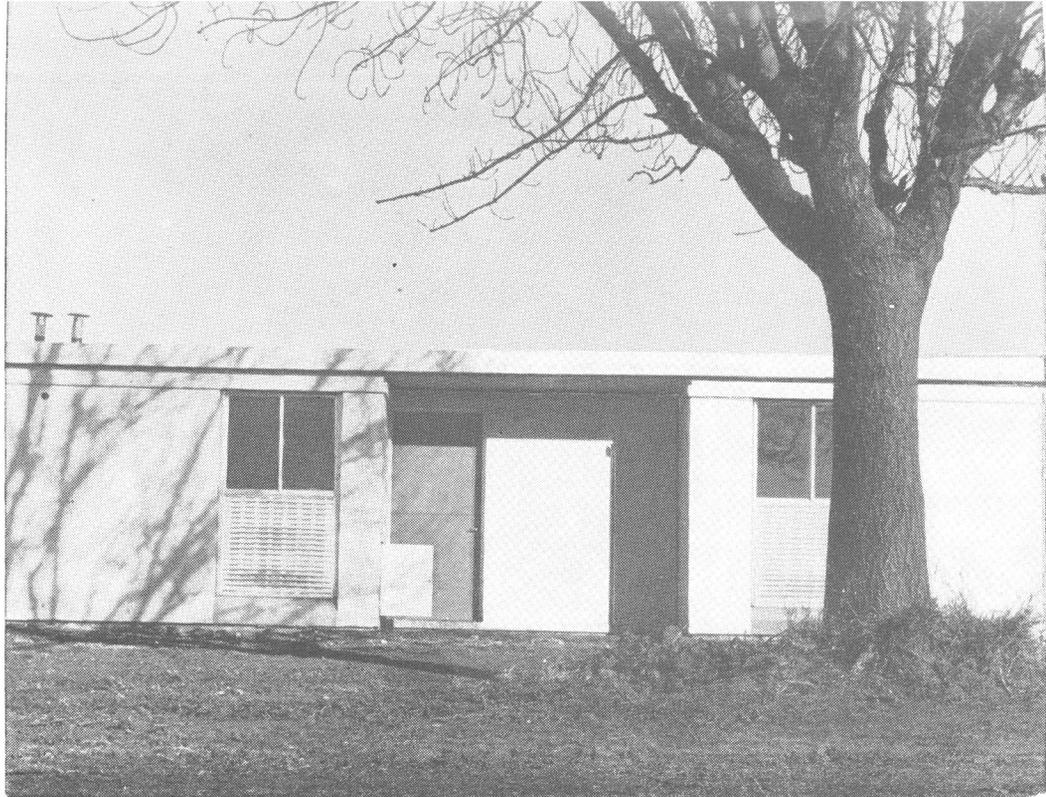
posición anímica y social capaz de asegurar una dosificación adecuada para el éxito del programa de erradicación.

La proporción de los tipos de viviendas responde a la distribución real porcentual de las familias radicadas en el Area Metropolitana y a la correspondiente a las familias erradicadas: un 39 % de viviendas tiene dos dormitorios; un 51 % dispone de tres dormitorios y el 10 % de cuatro dormitorios. Se han desarrollado las viviendas en una sola planta y agrupadas en tiras, utilizándose bloques huecos de hormigón terminados con revoque salpicado exteriormente, pisos de hormigón con baldosas plásticas

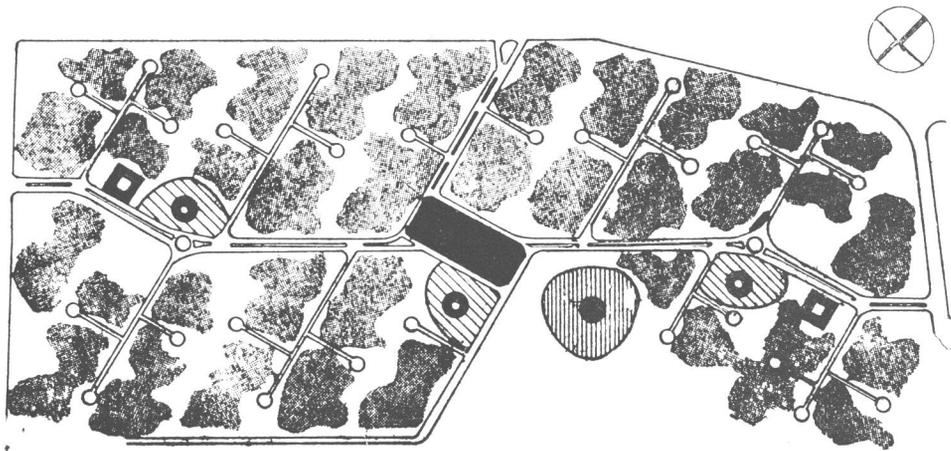
para el interior y techado de losa plana cubierta con asfálticos y aislación de fiberglass. El diseño ha previsto el agrupamiento de cocina y baño, de modo de obtener una unidad sanitaria compacta. Esta disposición determina que la distribución interior no sea la ideal, pero esto se compensa con la resultante economía de construcción y mantenimiento.

El equipamiento del conjunto se satisface con un centro zonal y dos centros vecinales que sirven para comercios; sala comunitaria de reuniones; iglesia; centro comunitario para servicios generales, guardería y actividades comunitarias; cen-



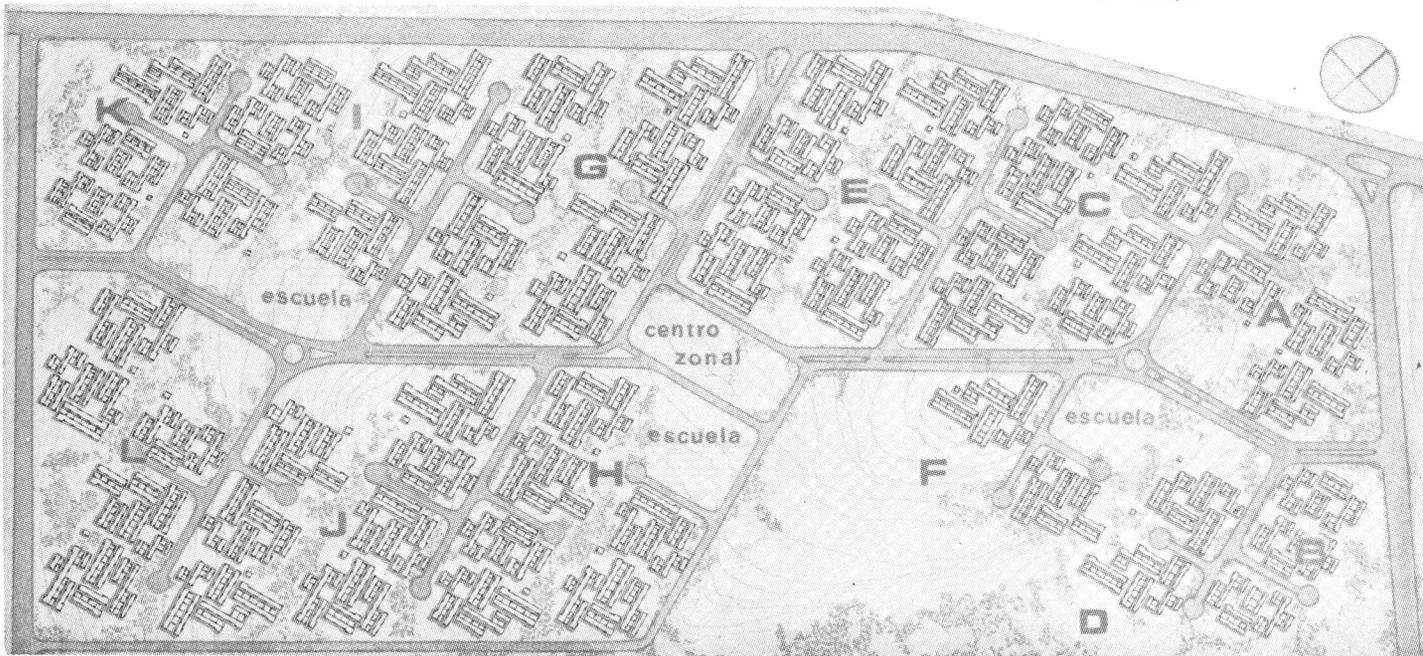


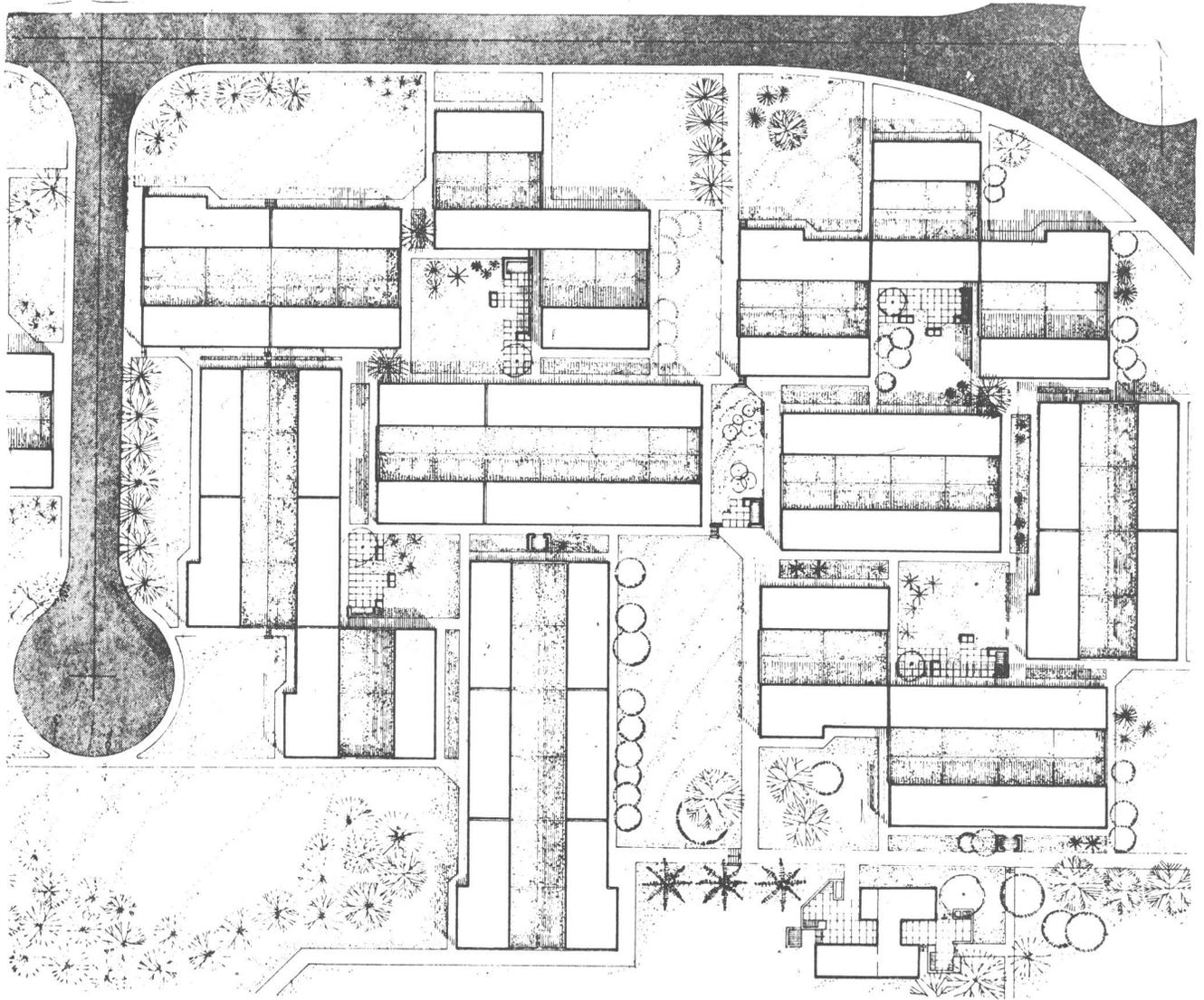
1: (página opuesta) aspecto de una de las "tiras" de viviendas de dos dormitorios. 2: fachada de una vivienda, en la que se aprecia la ventana de cocina, a la izquierda; la puerta de acceso al living (centro) y la ventana de uno de los dormitorios, a la derecha.



- centro zonal
- centro vecinal
- club social y deportivo
- centro escolar primario
- ▨ vivienda

Planta general del barrio de 3.024 viviendas (abajo), con su zonificación (arriba). La avenida Crovara es la que corre horizontalmente, en el borde superior del dibujo.





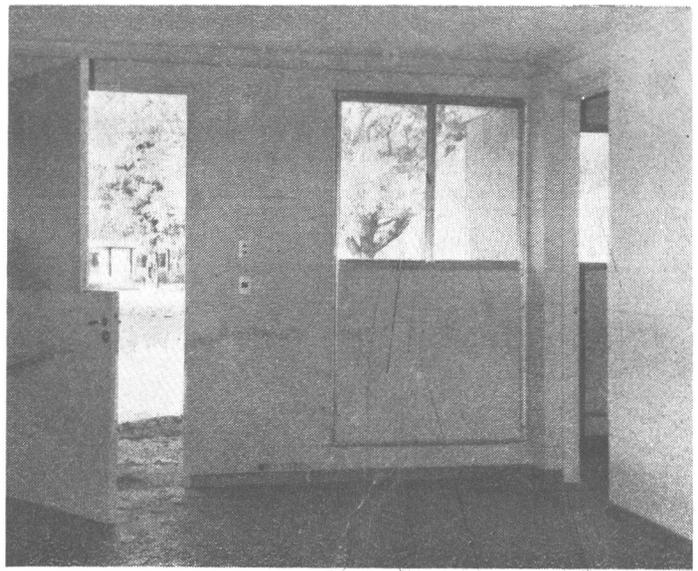
Planta de uno de los sectores del barrio (arriba), notándose la distribución de las "tiras" de viviendas de dos, tres y cuatro dormitorios, con sus calles, sendas peatonales y sectores abiertos para esparcimiento. Planta tipo (abajo) de casas de dos dormitorios. Planta tipo (abajo) de casas de dos dormitorios, izquierda, y tres/cuatro dormitorios, a la derecha. Escala 1 : 250.



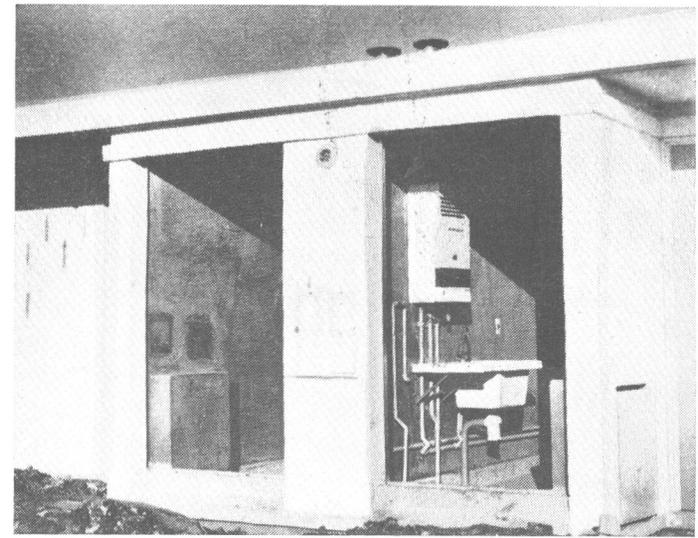
tro materno-infantil y sala de primeros auxilios; club social y deportivo; y servicios públicos (estafeta postal, oficina de teléfonos, Registro Civil, destacamento policial, bomberos y sucursal bancaria).

Del total de la superficie de 107 hectáreas se ocuparán para edificios 190.368 m², previéndose de esta cifra para vivienda un 59,58 %; para la infraestructura, 27,89 %, y superestructura, 9,38 % (pavimentación de avenida Crovara, Cristianía y Rama IV, calles secundarias e interiores, desagües cloacales y pluviales, redes de gas, electricidad y provisión de agua, y parquización); para terreno libre un 2,55 %; y para movimiento de tierra un 0,60 %.

La habilitación estimada está fijada para febrero de 1971, con entregas parciales durante el transcurso de los trabajos. La venta de las unidades se realiza con financiación de 15, 20 y 25 años. ●



3

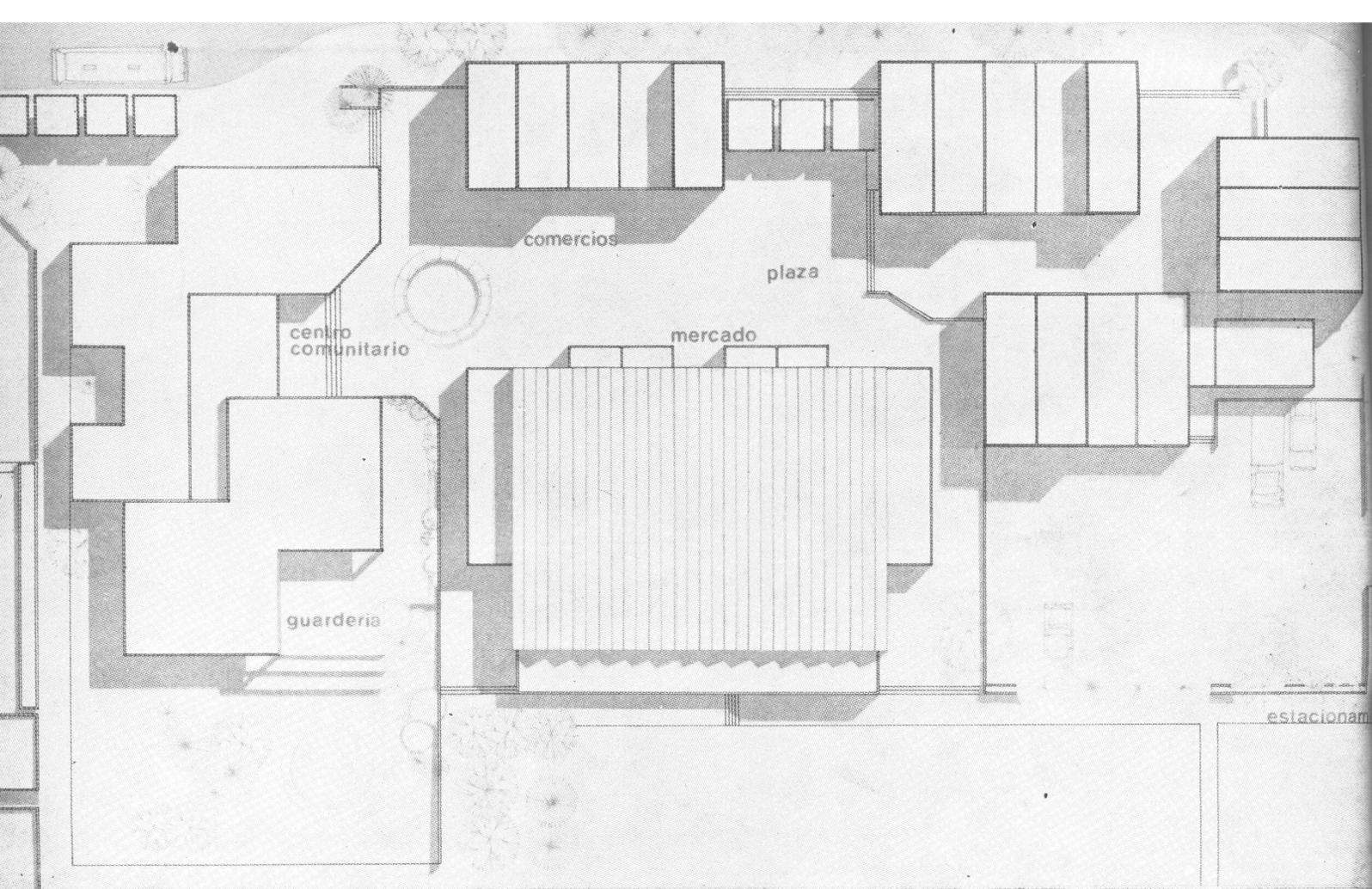


4

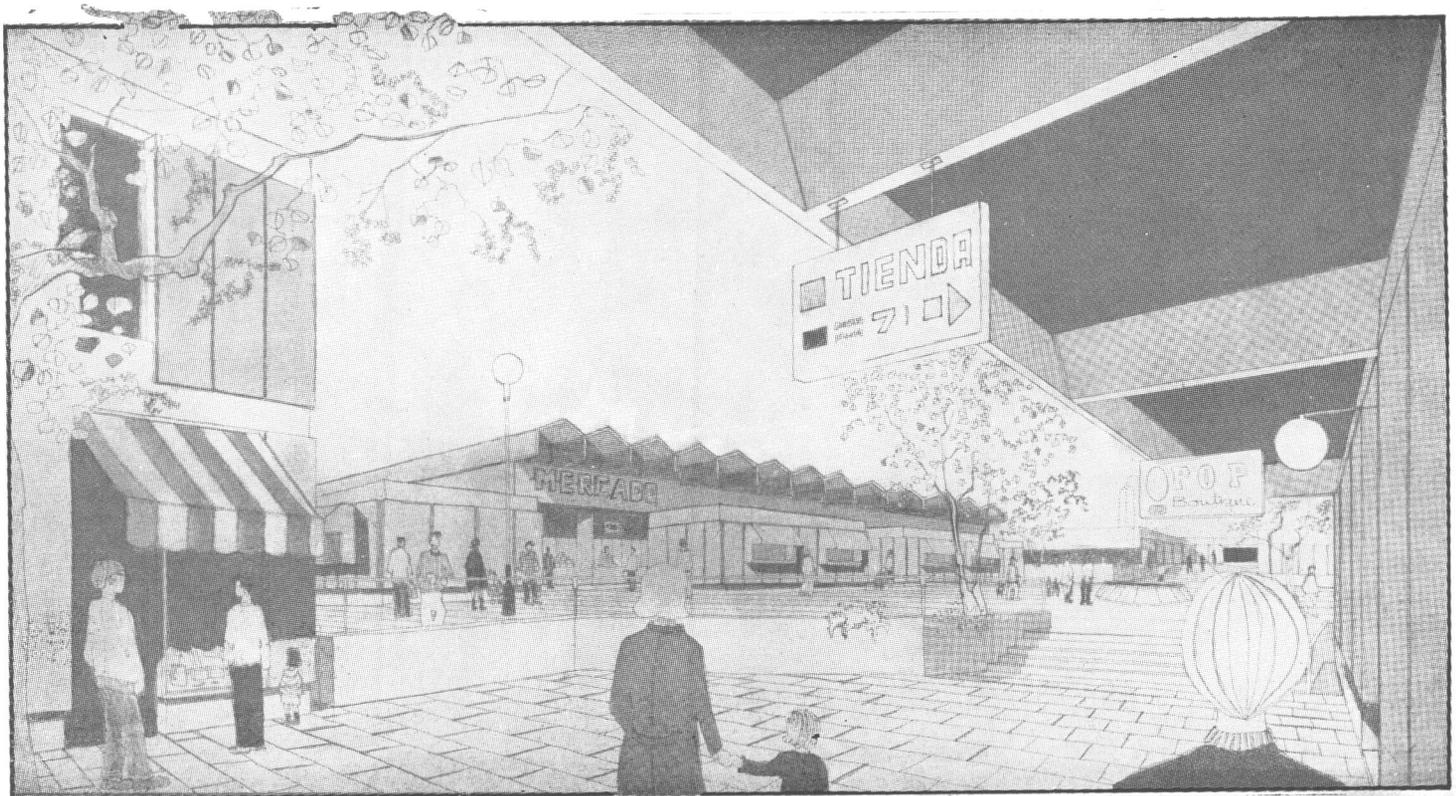
3: Desde el living hacia afuera la foto deja ver su puerta de doble abertura y la ventana con su sistema de persiana deslizable. **4:** Antes de colocar el panel de cerramiento en dos cocinas adyacentes, se distingue su pileta con las cañerías de agua fría y caliente. **5:** el barrio aprovecha en parte un arbolado existente, lo que contribuye a mejorar el aspecto general.

5





Planta general del futuro centro comunitario, con sus locales comerciales, guardería y sitios para reuniones y esparcimiento. Abajo: perspectiva mostrando la plaza desde los locales comerciales y hacia el mercado.



7 LIBROS QUE ENRIQUECERAN SU BIBLIOTECA

**DE ARQUITECTURA
Y URBANISMO**

*** T.V.A.**

por el Arq. José M. Pastor. La urbanización del Valle del Tennessee. La transformación de la vida de millones de personas que habitan el valle del río, por la más estupenda aventura de planificación democrática. 224 páginas, M\$N 350.- ó \$ 3,50.

*** DISEÑO
DE NUCLEOS URBANOS**

Por Frederick Gibbert. Escenología y plástica. Indispensable para el urbanista, el arquitecto, el sociólogo y el estudiante. 322 páginas, M\$N 1.500.- ó \$ 15.-

*** ANTECEDENTES
DE LA ARQUITECTURA ACTUAL**

Por Fina Santos y otros. 13 ensayos sobre la genealogía de nuestra actualidad arquitectónica, con 240 fotos. 120 páginas, M\$N 400.- ó \$ 4.-

*** LAS TRES LAMPARAS
DE LA ARQUITECTURA MODERNA**

Por Joseph V. Hudnut. Estudio de las diferentes influencias benéficas y perjudiciales que afectan a la arquitectura moderna. 68 páginas, M\$N 100.- ó \$ 1.-

*** LA ESCALERA**

(3ª edición), por el Arq. Alberto A. Sabatini. Cómo proyectarlas correctamente, con ilustraciones y 16 tablas que ahorran el trabajo de calcularlas y agilizan las soluciones. 104 páginas, M\$N 650.- ó \$ 6,50.

*** RENOVANDO
NUESTRAS CIUDADES**

Por Miles L. Colean. El gran problema contemporáneo de renovar las ciudades existentes, tratado en una síntesis magnífica. 200 páginas, M\$N 150.- ó \$ 1,50.

*** INTEGRACION DE
TIERRA, HOMBRES Y TECNICA**

Por el Ing. José Bonilla. Bases para la planificación de ciudades y regiones. 96 páginas, M\$N 100.- ó \$ 1.-

Adquiéralos en:

EDITORIAL CONTEMPORA S. R. L.
Sarmiento 643 - 45-1793/2575 - Bs. Aires

Brasilia diez años

Ocurrió hace diez años. Vestido insólitamente con frac y chistera, en un claro de la selva amazónica, un brasileño de sonrisa achinada saludaba con los brazos desde una balaustrada de hormigón. La comitiva que lo acompañaba también vestía de gala y representaba a casi todas las naciones de la tierra. Los ojos se extendían asombrados por la planicie con horizonte de árboles, donde se erigían monumentales bloques y formas de cemento y acero.

El futuro estallaba en uno de los lugares más agrestes del planeta, dando forma a una nueva capital que debía comenzar a vivir en aquel mismo instante, a despecho de los tractores y obreros que todavía trabajaban terminando los edificios proyectados. Brasilia fue un sueño, pero sobrevivió. Y ahora sus estilizadas formas alojan a ministros, amas de casa, albañiles y oficinistas. El primer bebé que nació allí ya cursa el cuarto grado y la primera tumba de su cementerio también cumple una década. Los dibujos del tablero de Lucio Costa y Oscar Niemeyer ahora son una ciudad.

En oportunidad de su inauguración, esta revista trató exhaustivamente (n.a. 370) la obra de Brasilia. Ahora, a diez años de esa habilitación interesa saber qué ocurre en ella, a la luz de la experiencia vital que protagoniza. Es tarea para sociólogos, políticos, economistas o expertos en cualquier disciplina humana. Aquí no entraremos en un análisis extenso y profundo. Pero debemos recordar este aniversario y lo hacemos en una breve charla con el arquitecto Francisco Bullrich,



Arq. Francisco Bullrich

"...inhumana e inútil para su uso cotidiano..."





"... una aburrida monotonía ..."

que en su reciente libro "Arquitectura latinoamericana" (Edit. Sudamericana, set. 1969) expresa algunos conceptos sobre esta ciudad. Estas citas se insertan en tipografía distinta simultáneamente con el resumen de la conversación.

— Bullrich, usted plantea ciertas críticas a la estructuración de Brasilia en su libro...

— Así es, y ratifico lo que sostengo en mi libro: el esquema y el planteo sobre el cual está basado Brasilia, que es de evidente inspiración en Le Corbusier, no funciona, y son más de uno los motivos, por supuesto. La estructuración formal está concebida de tal manera que es incapaz de crear ambiente urbano, es decir, de ambientación humana. Todo es frío. Es un esquema más bien paisajista, para mural, tal cual proponía Le Corbusier. Todo está inspirado en la doctrina del arquitecto francés. Le falta conciencia urbanística. La ciudad no puede ser "vivida". Es una lástima, porque se podría haber evitado, ya que Brasilia fue levantada en terreno libre donde se disponía del espacio suficiente para haber ideado un trazado acorde con lo avanzado de la arquitectura moderna. Se utilizaron, en cambio, fórmulas perimidas, obsoletas.

"Por ejemplo, en cierto modo el eje monumental, así como la Plaza de los Tres Poderes en la que culmina, formula una retórica inaugural que si bien pudo haber cumplido con el cometido que se le asignara el día que el presidente Kubitschek declarara formalmente establecida la capital, dista de funcionar satisfactoriamente.

La Plaza está vacía, por lo general, su largo —400 metros— parece excesivo, y la ausencia de arbolado adecuado y de jardinería la torna en la actualidad en cierto modo inhumana e inútil para su uso cotidiano, a despecho del gran espejo de agua y del grupo de palmeras imperiales. Los edificios, más que configurar un espacio urbano simplemente lo puntúan, y su dimensión reducida en relación con éste los hace aparecer

como esculturas distantes entre sí. La ausencia de todo límite hacia el Este hace aún más evidente esta situación. Pero, a pesar de la acentuada verticalidad del edificio del Secretariado el efecto final no es bombásticamente monumental y ello es una de las virtudes que debe asignársele al conjunto.

Por otra parte, la explanada de los ministerios resulta sospechosamente perfecta y no se comprende bien la necesidad de que todos los edificios ministeriales fueran idénticos; tampoco se alcanza a comprender la eliminación de toda defensa parasolar. De todos modos, pareciera haber espacio suficiente para las futuras e inevitables ampliaciones y modificaciones sin poner ello en crisis la idea del eje monumental."

— ¿Es decir que para usted el esquema representa un antiurbanismo?

— Sin lugar a dudas. A diez años de su inauguración nada le tiene que envidiar a muchas ciudades norteamericanas, con la diferencia que aquellas fueron trazadas hace más de un siglo y en nada o casi en nada se modificaron. Por otro lado, es muy difícil hacerlo, puesto que debido a su misma antigüedad un cambio radical significa echar todo abajo y eso no es posible. En cambio, en Brasilia, todo pudo ser evitado. Lamentablemente, ha caído en el mismo vicio de Hartford, New Haven, o si se quiere el mismísimo Boston, un centro de destrucción a mansalva de todo el carácter urbanístico, donde el automóvil es el dueño y señor de la ciudad, relegando al peatón a la mínima expresión de sobreviviente en la gran selva de cemento. El peatón es un convidado de piedra, dispuesto de una gran valentía para transitar. Brasilia ha sido diseñada dándole marcada preponderancia al automóvil, y olvidando al ser humano. Aunque existen túneles para cruzar, las calles y avenidas son de tránsito ligero.

"El área de habitación se despliega en las dos alas del gran arco que tiene por eje la autopista norte-sur, destinada exclusivamente al tránsito

de automóviles. Los camiones circulan por un sistema secundario autóctono sin interferencias con el anterior, aunque paralelo a él, y el acceso a las unidades de vivienda se realiza por medio de una trama local conectada con tréboles a la autopista principal. Una disposición transitoria, tendiente a habilitar locales de negocios sobre la avenida de tránsito de camiones en la proximidad de los primeros alojamientos que ocuparon ingenieros y profesionales, hizo surgir a lo largo de esta vía una larga banda, no prevista inicialmente, ocupada por bancos, oficinas de agentes, comercios, etc., que la transformaron en una suerte de "main street" invadida por peatones y automóviles. Esto deberá ser rectificado en lo posible, e impedido cuando se construya el ala norte."

En Brasilia, esta batalla peatón-automóvil pudo haber sido evitada, lo que hubiera evidenciado un claro sentido de urbanismo. Por otro lado, es mucho más práctico, utilizar transporte público y no privado. Fíjese, mientras un automóvil transporta una sola persona, el ómnibus o colectivo, con un poco de mayor superficie, traslada 20 ó 30 veces más. Sin olvidar lo antieconómico que resulta este medio de movilidad. Todo el mundo repite la misma cantinela, incluso los más destacados economistas: que los ferrocarriles dan pérdida. Sin embargo, no es un problema nacional. En Estados Unidos, como en todos los países del mundo, los ferrocarriles producen déficit. ¿Pero acaso el sistema ferroviario es enemigo de los seres humanos como el automóvil? ¿La gente, los especialistas también, nunca se pusieron a pensar la ingente erogación que al erario público ocasiona el uso del automóvil? Sin ir más lejos, los puentes que ahora se levantan, la autopista costera ¿cuánto representan como déficit al Estado? No se ve, claro, porque Vialidad Nacional tiene un presupuesto asignado, pero ¿quién conjuga ese tremendo gasto? La nueva capital brasileña es

una fantasía, netamente tecnológica y que genera total aislamiento entre sus habitantes. Adolece, además, de un grave pecado: la zonificación. Aquí, centro cívico; allá, el mercantil; acullá, el cultural. Así, todo por el estilo. ¿Qué diferencia hay, por ejemplo, con Buenos Aires, que tiene más de un siglo de trazado? Hoy en día no se concibe tal cosa. Resulta anacrónico ese sistema. Debe ser todo integral.

“El área residencial se compone esencialmente de una serie de supercuadras de 240 m de lado, que agrupadas de a cuatro constituyen unidades vecinales provistas de escuelas, jardín de infantes, cine, iglesia y una breve calle comercial. De ocho a once bloques de vivienda de seis pisos de alto se distribuyen en cada supercuadra de acuerdo con un esquema establecido por NOVACAP. A pesar del carácter repetitivo del planteo en planta, la configuración de estos espacios urbanos resulta más variada de lo que en realidad pudiera imaginarse; en cambio, no podría afirmarse lo mismo de los bloques de vivienda que los circundan, de una aburrida monotonía, y menos aún de las unidades, de un diseño pobre, esquemático, y en algunos aspectos incomprensiblemente antifuncional, que quizá resultó agravado por una realización francamente deficiente. El mismo juicio podría extenderse a las unidades de vivienda unifamiliar que se despliegan al oeste de la avenida norte-sur para el tránsito de camiones, tanto en la versión financiada por la Caja Económica como en la así llamada versión popular.”

— ¿Pensó lo mismo que piensa ahora cuando usted la visitó por primera vez? — Yo estuve por primera vez en 1961. Hace casi diez años, casi en la inauguración. Me pareció, primeramente, una experiencia formidable. Es de imaginar que de los resultados prácticos nada podía opinar. Máxime teniendo en cuenta toda la ostentación de conjunto. Nuevamente, en 1963, la visité, es decir, por segunda vez. — ¿Y siguió pensando lo mismo? — Sinceramente, debo decirle que sí. — Entonces, ¿cuándo y por que se produjo ese cambio tan radical? — Fue un cambio elaborado pacientemente a través de suma de experiencia e intercambio de ideas con colegas, tanto argentinos como latinoamericanos. Y es, precisamente, lo que le decía recién: se ha omitido totalmente el carácter humano.

“Es desde ya difícil imaginar si el área dispuesta para el sector comercial resultará de suficiente extensión, pero lo cierto es que de su vitalidad ha de depender en gran medida el efectivo funcionamiento del verdadero corazón de la ciudad. En cuanto al sector de diversiones directamente recostado en la cara oeste de la terminal de ómnibus, su ubicación en las inmediaciones de la misma no parece convincente dada la atmósfera que generalmente se crea alrededor de un organismo de este género. El diseño del corazón de la ciudad parece constituir uno de los problemas mayores aún sin resolver que enfrenta el diseño urbano en la actualidad, y el de Brasilia no escapa a estas dificultades. Por otra parte, parece de vital importancia establecer un claro plan de acción referido a las villas satélites que ya han surgido alrededor de la capital y que preanuncian

sin duda otras nuevas por nacer.”

— ¿Usted tuvo oportunidad de conocer los demás proyectos que se presentaron en ocasión de licitarse Brasilia?

— Efectivamente, algunos de ellos. Por otro lado, fueron publicados por la revista “Acropoie”, de San Pablo. Pero en realidad, el proyecto de los Roberto, sin ser el ideal, era el que más sentido urbano moderno tenía.

“Algunos de los proyectos presentados, tales como el de los hermanos M. M. Roberto o el de Jorge Wilhelm, por ejemplo, preveían un crecimiento orgánico progresivo. En el proyecto de los hermanos Roberto se estructuraban núcleos autosuficientes de 50.000 habitantes, en cada uno de los cuales funcionaría una unidad político-administrativa-cultural; un Parque Federal contendría la Plaza de los Tres Poderes y un centro de historia y cultura. Si bien proponían que la ciudad fuera la capital para una nación que coloca los verdaderos valores de la vida humana por encima de la pura exhibición monumental o del gusto por la complicación mecánica, y desarrollaron consecuentemente un criterio de movilidad alejado de la manía automovilística cara al urbanismo contemporáneo, reintroduciendo el sentido de la calle y acortando la distancia peatonal mediante calzadas mecánicas, el esquema ofrecía cierta rigidez estructural y preveía una transferencia del gobierno, en el mejor de los casos solamente para 1964. El planteo hubiera producido

a esta empresa, los fondos se habrían disuelto entre las múltiples solicitudes económicas y financieras. Un plan de largo alcance para la activación económica del interior, incluyendo la explotación de diversas áreas y el tendido de comunicaciones, podía haber sufrido paralizaciones diversas a causa de los inevitables cambios políticos. Un solo medio parecía idóneo para comprometer al gobierno brasileño en una política de ese género: transferir su capital al centro del país.”

— Debido a algunas coincidencias en cuanto a actualidad y futuro con Brasil, interesa saber si, a su juicio, ¿la experiencia brasileña tendría aplicación en nuestro país? — Buenos Aires está bien donde está. Lo que hay que hacer es generar polos de desarrollo en el interior. ¿Qué le ocurre a Córdoba? Con tres o cuatro industrias importantes ha logrado un mejoramiento en todo sentido para su población. Ha creado ingente mano de obra. Otro tanto sucedería con el resto del país.

En Brasil, en cambio, era todo distinto. Es incomparable a lo nuestro. Brasil, por ejemplo, con una superficie como la de Estados Unidos, tiene únicamente desarrollada su costa. El interior carece por completo de una infraestructura propia que beneficie a esas dilatadas zonas de llanura y selvas. Allí, entonces, sí había falta trasladar su sede gubernativa al interior para crear expectativa distinta. No así con

“... el automóvil es dueño y señor...”



desde ya una menor incidencia inflacionista en el desarrollo económico, sin hablar de las posibilidades de invertir las sumas asignadas en empresas de revitalización económica del interior y del Brasil en general.

Cabe preguntarse, sin embargo, si la empresa se habría llevado efectivamente adelante en un país políticamente estructurado como el Brasil, sin entrar a considerar desde ya las dificultades administrativas que se les habría creado a los organismos trasladados a la espera de la completa transferencia del Gobierno ubicado, en el interior, en Río de Janeiro, a 940 kilómetros de distancia. Quienes conocen de cerca la realidad económica y social de Latinoamérica, y del Brasil en particular, están convencidos de que nada se hubiera adelantado y de que sin la prioridad otorgada

la propia ciudad de Brasilia, ya que se trata de una ciudad netamente burócrata.

“Pocos años después de la inauguración de la ciudad, inconclusa aún, la realidad cotidiana fue determinando distintas modificaciones al planteo original. Ello demuestra que un grado de flexibilidad bastante grande debe ser previsto en futuras experiencias. Sin embargo, cualesquiera sean las críticas que se le hagan, Brasilia representa un esfuerzo inigualado sólo comparable con el que importó la realización de las grandes pirámides. La experiencia que se extraerá de su construcción resultará de un valor incalculable y por ello es necesario iniciar cuanto antes los análisis sociales, económicos y geográficos que permitan forjarse una idea acabada de su comportamiento.”

“Una concepción de vida diferente”

JORGE CZIMENT

“Hace 10 años, desde la terraza de la secretaría del Congreso de 25 pisos, se veía a los jaguares merodeando”, me decía un ascensorista. Hoy, el edificio con sus torres gemelas, que fue el primero terminado en Brasilia, acusa el paso del tiempo en su pintura descascarada. En cambio, otros recién terminados, como el palacio Itamaraty, se exhiben orgullosos e impecables. Mientras que los hay como la Catedral que son todavía esqueletos de hormigón.

Desde la terraza observo un espectáculo diferente al de diez años atrás. Hacia adelante, a lo largo del llamado eje monumental se alinean los ministerios, todos iguales y semejando cajas de fósforos. Más allá la estación rodoviaria, y al final la torre de TV.

A ambos lados de la rodoviaria, y casi hasta el horizonte se extienden las zonas residenciales. Son las alas del avión a que la planta de Brasilia se asemeja. Mirando hacia atrás, y al pie del edificio está la plaza de los Tres Poderes flanqueada además del Congreso por el palacio de Planalto (casa de gobierno), y por el palacio de Justicia. Mucho más lejos, sobre el lago artifi-

cial de un azul intenso que contrasta con la tierra roja, está el palacio de Alvorada, morada del presidente.

Se ven muy pocos árboles, a excepción de los de las zonas residenciales, y el verde lo da el pasto que va cubriendo la tierra con gran trabajo, ya que su crecimiento es dificultoso. Pero aún así, la principal queja de los habitantes de la ciudad es que la ropa se ensucia con el fino polvo rojo en suspensión en la seca atmósfera.

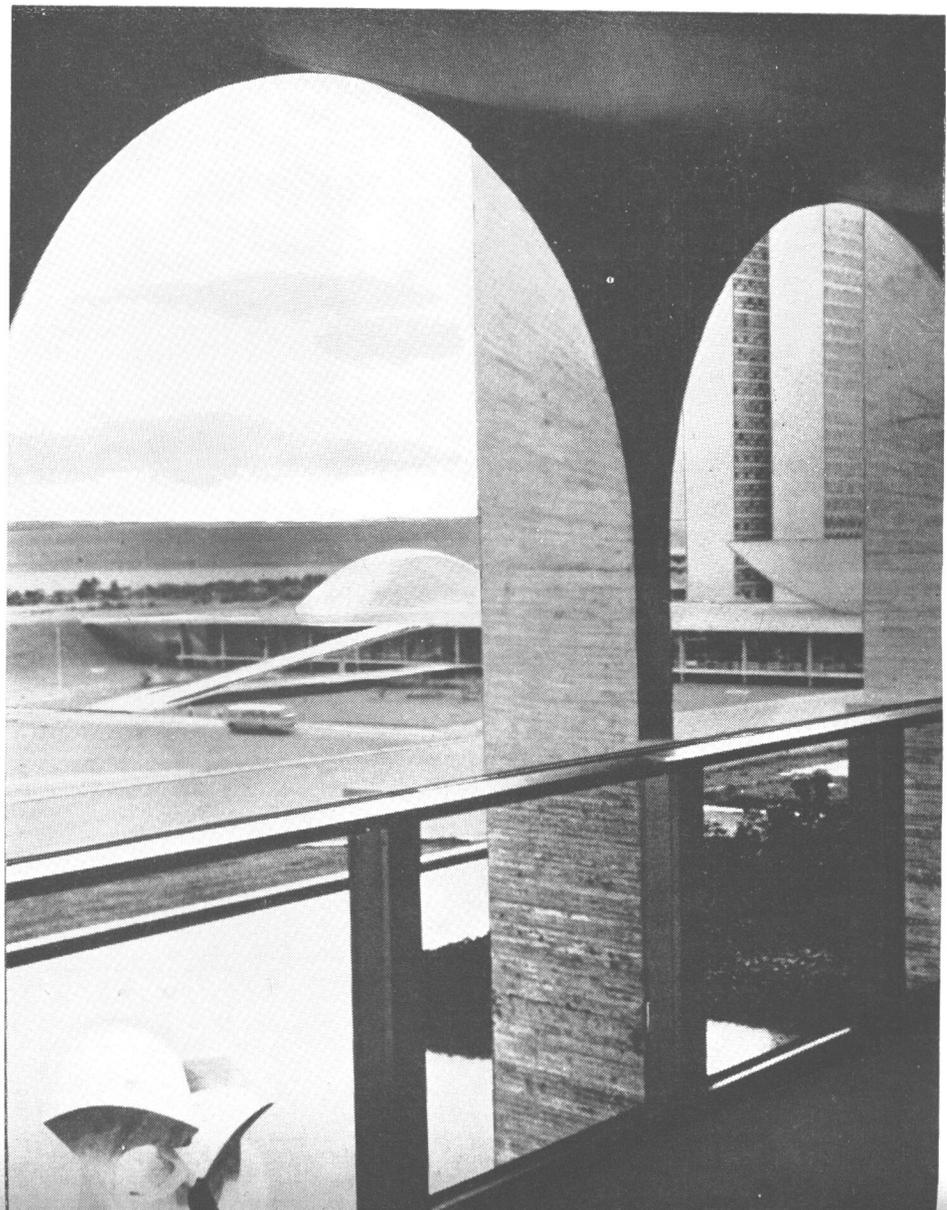
Brasilia es una ciudad hecha para el automóvil, y por lo tanto presenta como característica propia su gran extensión. Los distintos sectores de la ciudad son fáciles de alcanzar con auto, pero quien no lo tiene se encuentra perdido. Por eso, un habitante de Brasilia no basta por sí solo, debe tener automóvil y por eso también es raro ver a alguien caminando.

Los Angeles, en California, tiene el mismo problema de la necesidad del automóvil debido a sus distancias, y tiene un vehículo por cada dos habitantes. Esa ciudad está unida por una red de autopistas que ya es insuficiente. A Brasilia no puede ocurrirle lo mismo,

Diana Mosovich y Jorge Cziment, los dos de 24 años, argentinos y estudiantes de 5º Arquitectura en UNBA, comenzaron este año viajando. El 1º de enero partieron para realizar un viaje de observación “con los ojos bien abiertos”, y fincando sus esperanzas en el transporte por “auto-top”.

Regresaron el 16 de marzo, después de recorrer Bolivia, Perú, Brasil —por el Amazonas, Manaus, Brasilia, Belo Horizonte, Río de Janeiro, Río Grande y San Pablo— y Uruguay.

El viaje les requirió a cada uno unos 300 I\$\$ (el gasto principal fueron 100 U\$\$ de un pasaje aéreo entre Manaus y Brasilia, exigido por razones de urgencia) y de su observación, esta revista considera de interés las impresiones recogidas en Brasilia al cumplirse diez años de su existencia.



El palacio Itamaraty está rodeado por un estanque con esculturas en mármol blanco.

se trata de una ciudad planificada para una cantidad de habitantes que no debe ser superada.

Cuando la gente va a pasear al centro de Buenos Aires, o al de Nueva York, va a buscar eso justamente: "un centro". Una concentración de todo lo que una ciudad puede ofrecer en una superficie relativamente pequeña, y donde sin ningún orden se alinean establecimientos de todo tipo.

En Brasilia no hay nada de esto. No existe un centro "con todo" y las distintas actividades tienen su localización.

Por eso, aquel que viva en una gran ciudad, probablemente se sienta incómodo. Extrañará que sus ojos no sean atraídos por tantas cosas juntas; el movimiento de gente debido a la enorme densidad y el ruido determinado por esa concentración. Se sentirá quizás un poco como en el campo, respirando un aire puro y viviendo una existencia tranquila, pasando menos tiempo en la calle porque ésta no tiene mucho que ofrecerle.

nificación, previsión, orden. Cada año que pasa, en las ciudades tradicionales aumentan los problemas de tránsito, concentración de todo tipo, polución.

Brasilia es positiva como paso importante a una concepción de vida diferente, más ordenada y sana; como la ciudad misma, menos alienante y menos psicoanalizada.

"Una ciudad para las élites gubernamentales"

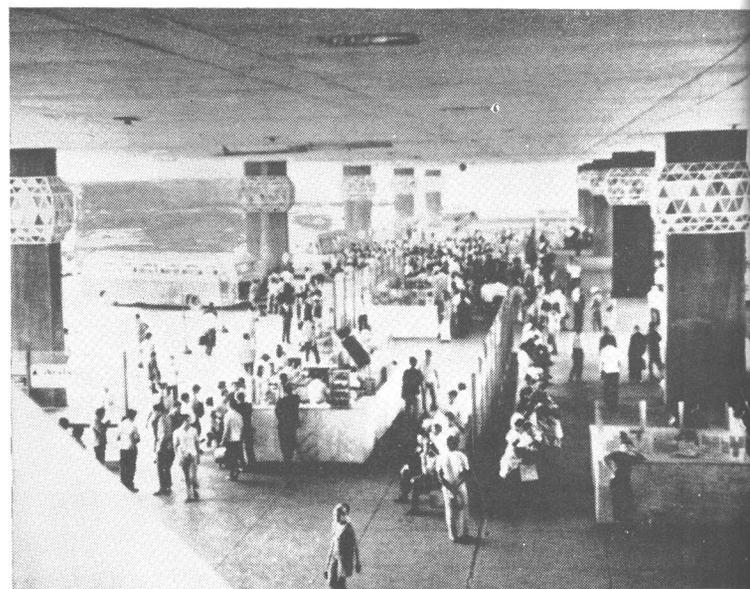
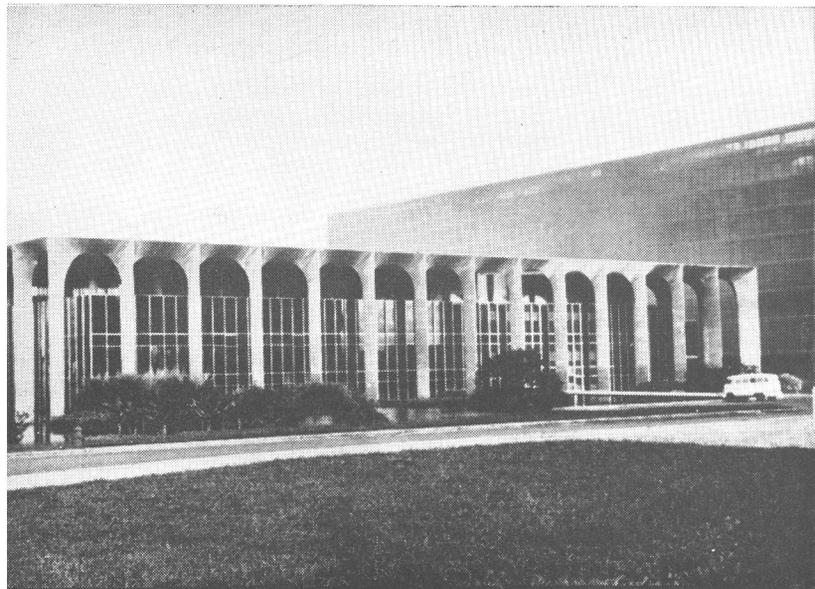
DIANA MOSOVICH

Mi primera visión de Brasilia fue desde el avión, ya aterrizando. De pronto, sobre la roja llanura, comenzaron a aparecer interminables barrios de casas de madera. Estas fueron las primeras edificaciones, precarias y transitorias, destinadas a los operarios que construyeron la ciudad. Trece años después

y restaurantes al paso. Los tres niveles se relacionan por medio de escaleras mecánicas y auxiliares no mecánicas. Desde el tercer nivel se puede acceder directamente a las avenidas que llevan hacia las "alas" de la ciudad, y desde el primero podemos encaminarnos hacia la autopista que configura el eje principal, y que conduce hacia la Plaza de los Tres Poderes. La autopista está bordeada sucesivamente por los edificios del sector bancario y el Teatro, la Catedral y los edificios ministeriales. Culmina en las torres gemelas del Congreso, y más allá, con el Palacio de la Alvorada, residencia del Presidente de la Nación.

La Estación Rodoviaria es uno de los pocos lugares de Brasilia en donde el movimiento de personas es constante e intenso, a todas las horas del día.

Desde la Rodoviaria fui al Teatro, que evoca formalmente una pirámide egipcia. Consta de dos salas, de distinta capacidad, que pueden funcionar simultáneamente. Comencé a caminar hacia



Pero hay un centro, aunque de distinto tipo. A una ciudad para el automóvil, un centro digno: la rodoviaria, terminal del transporte automotor; allí donde se cruzan los dos ejes principales de la ciudad. Quizás el único lugar donde se ven más de 20 personas juntas.

No hay que pensar que el brasileño viaja continuamente en auto por su ciudad. A decir verdad, si se trata de una persona sin muchas inquietudes, no necesita moverse del sector de 450 por 450 metros que constituye su supercuadra. Allí tiene todo lo necesario: escuela primaria y secundaria, comercios, cine, parque arbolado, iglesia, etc.

Pero si quisiera ampliar sus horizontes y estudiar en la universidad, ir a algún museo, al teatro, al estadio, a hacer algún trámite oficial o esquiar en el lago, debe salir de su ámbito. Quien no lo hace, corre el riesgo de no encontrarse con nadie que viva fuera de su supercuadra autosuficiente. Y es verdad; al carecer de un centro, de un foco, Brasilia es la ciudad del desencuentro. Casi nadie se encuentra accidentalmente con un conocido. Quizás por eso son tan frecuentes las reuniones en las residencias. Se rinde culto a la amistad, y la misma ciudad lo fomenta.

En la dilatada meseta, una dilatada ciudad donde la escala humana se pierde. Lo que se gana es importante: pla-

de iniciada la tremenda tarea —hoy prácticamente concluida— estas viviendas, destinadas en un principio a desaparecer en cuanto las permanentes estuvieran habilitadas, aún siguen en uso.

Ya en tierra firme tomamos un ómnibus que nos conduciría hasta la terminal de automotores (Estación Rodoviaria). El camino zigzagueante ofrecía un paisaje urbano poco alentador. De lejos, los monobloques de viviendas parecían un stock de edificios en un gigantesco supermercado, listos para ser empaquetados para el público consumidor de una ciudad como Nueva York. Acercándonos, los edificios se mostraban monótonos en su volumetría y ordenamiento en tiras, regular y rígido, encerrando espacios verdes que parecían más una imposición que una necesidad natural. Un aspecto de artificialidad y superficialidad que era reforzado aún más por la mala terminación y mantenimiento de la construcción.

La Estación Rodoviaria me impresionó como un edificio muy bien logrado. Consta de tres niveles. En el nivel inferior se encuentran las plataformas de acceso de los vehículos de transporte colectivo local e interurbano, kioscos de revistas y mostradores para venta de refrescos, café, etc. En el primer nivel hay restaurantes de distinto tipo, sucursales bancarias y de correos, y locales de comercio en general. En el tercer nivel están los locales de venta de pasajes

Frente del palacio Itamaraty (izq.) e interior de la Rodoviaria (derecha).

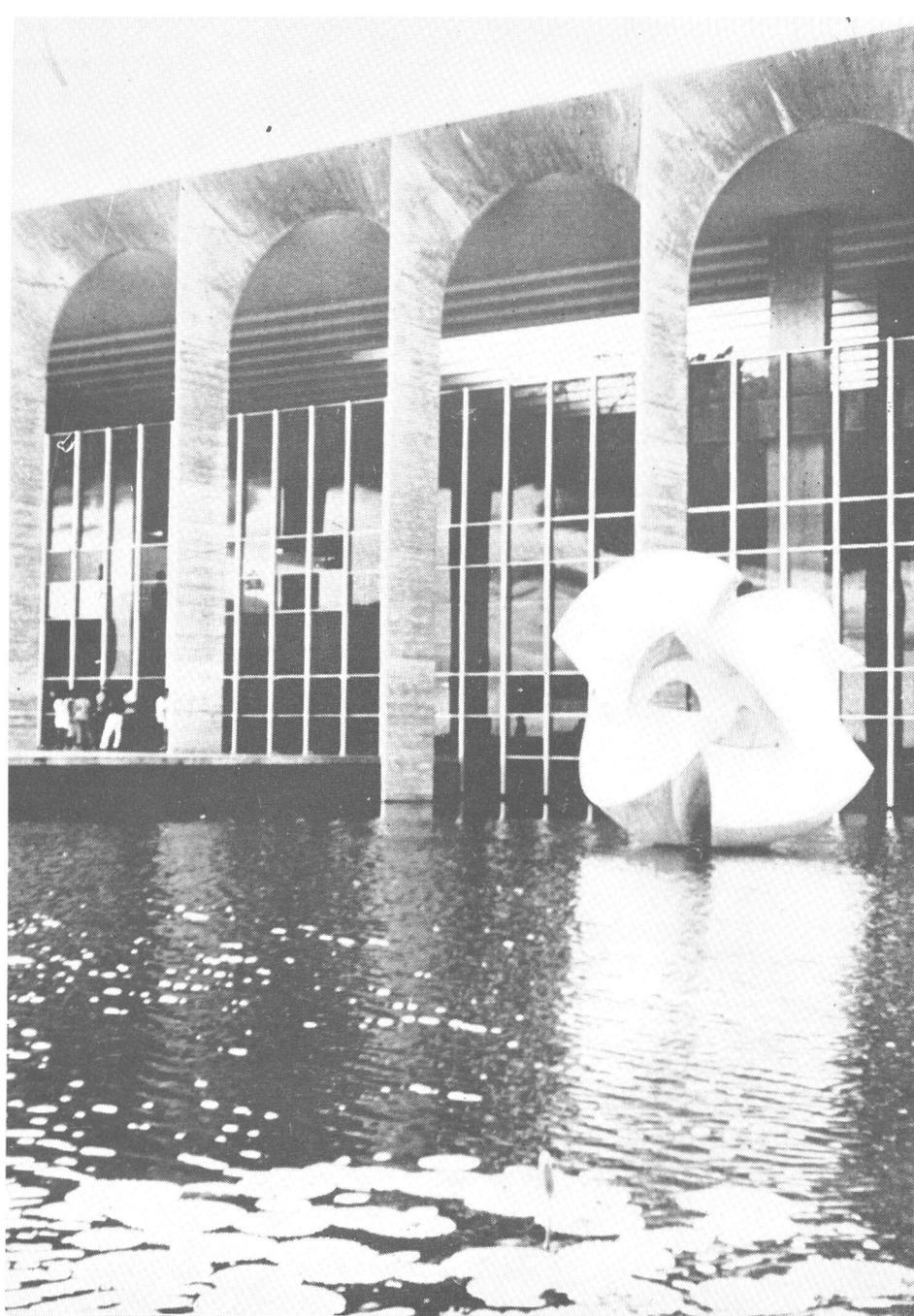
la Plaza de los Tres Poderes. Y empecé a reconciliarme con Brasilia. Porque Brasilia es realmente hermosa, desde el punto de vista arquitectónico y del diseño. Es un objeto bello, una inmensa escultura agradable de recorrer, en donde cada visual ofrece la perspectiva de un espacio calculado, pensado, diseñado. Y bajo este aspecto me gustó, a pesar de su atmósfera artificial. Admiré el Palacio Itamaraty, verdadera joya arquitectónica, emplazado en un estanque. El acceso es a través de un puente a cuyos costados surgen plantas de papiros y esculturas en mármol blanco. Al entrar, un espacio amplio y sobrio, con una purísima escalera helicoidal y un fondo de jardín tropical en doble altura. El primer nivel alberga las salas de recepción y banquetes, rica y sobriamente decoradas, y una terraza semicubierta bajo la cual un jardín pone una valiosa nota de color y exotismo. Detrás de este edificio un telón de "bris-soleil" amarillo señala la fachada del edificio de oficinas correspondiente al Ministerio de Relaciones Exteriores. Al salir, recorrí el edificio del Congreso, las dos semiesferas (Senado y Diputados), y las torres gemelas de oficinas.

Lamentablemente sólo pude ver desde afuera el Palacio de Gobierno y el de Justicia. Me sentí sobrecogida por la descarnada aridez de la Plaza, con sus inanimadas y gigantescas esculturas.

Pero poco a poco comencé a dudar. Me invadió la confusión ante los contrastes que se ofrecían a cada instante. Frente a la pulcritud de los edificios públicos, y casi junto a ellos, bordeando el lago artificial, aparecen nuevamente las viviendas precarias. La gente, la escala humana que no se percibe en torno a los monumentos oficiales, son recordadas en estas zonas humildes. Aparece LA VIDA: ropa tendida, un juguete olvidado, el canto de una mujer que lava. La forma de la ciudad, sugiriendo en planta un avión, o más simbólica y líricamente un pájaro, al borde de un lago artificial, favorece la sectorización funcional de la misma, y su funcionamiento me hace pensar en la maquinaria de un reloj; viviendas en las dos alas, bancos junto a la estación terminal de omnibus (punto de intersección de los ejes), hoteles enfrentando la zona bancaria, torre de televisión en un extremo y edificios administrativos en el otro. La materialización espacial de este plan piloto, propuesto por el arquitecto y urbanista Lucio Costa, ofrece al espectador perspectivas que parecen hojas arrancadas de un cuaderno de propuestas del CIAM e implantadas a pesar del clima, de las dificultades tecnológicas y económicas, de la tierra colorada que lo cubre todo con su polvo ubicuo. Una obra monumental realizada a pesar de todos los obstáculos.

Ernst Goldschmidt, en el Congreso Extraordinario de la Asociación Internacional de los Críticos de Arte, expresó que Brasilia es, sin lugar a dudas, una experiencia admirable, a la vez que aterrante; por su ordenamiento audaz, por su disposición general, por la fidelidad de la necesaria visión creadora y del esfuerzo de algún modo inhumano o deshumano comprometidos en su realización. Yo, muy humildemente, agregaría que Brasilia es una ciudad-escultura, una ciudad sin vida, deshumanizada, porque niega la esencia humana, que es una integración de las aspiraciones, expectativas, intereses, actividad, etc., de los individuos. Brasilia es una ciudad que sería la delicia de Le Corbusier, un dolor de cabeza para los urbanistas actuales, y un objeto equiparable a una ruina clásica. Porque en mi opinión, si bien los postulados urbanísticos de Le Corbusier y de los CIAM tuvieron su valor en su momento, la vida humana se desarrolla en todos los niveles, y a menudo simultáneamente en varios de ellos: mientras transito, descanso, o puedo trabajar en mi casa, o recrearme trabajando. Y es justamente esta sectorización funcional de la actividad humana en una ciudad, esta materialización de teorías urbanísticas, que surgieron en un momento dado de la evolución de la arquitectura con un efecto vigorizante y renovador, las que hacen de Brasilia una realidad artificial y carente de escala humana. Además, esta sectorización conduce a una falta de economía. Desde el momento en que un área está destinada a un uso específico, a menudo dentro de horarios específicos también (como la zona bancaria, por ejemplo) su utilización queda constreñida, carente de otras significaciones y usos posibles, y condenada a un aprovechamiento limitado.

El sector de viviendas es para mí otro punto objetable. Por una parte, es maravilloso, sí, contar con centros totalmente equipados cada x número de viviendas. Cada supercuadra, destinada



esencialmente a vivienda (que puede ser de una planta, dos o más, según de qué zona se trate) está provista de su pequeño centro comercial, escuela, y locales de uso cotidiano. Pero ¿por qué forzar a la gente a vivir en un lugar determinado, y a relacionarse con su vecino de esa supercuadra que le ha sido en cierto modo asignada? La escala de la ciudad, con sus impresionantes autopistas, se adapta mejor a la escala del vehículo que a la escala peatonal, en cuanto ésta se refiere a la capacidad de realizar contactos personales íntimos (en el sentido en que lo expresa Christopher Alexander). Se-

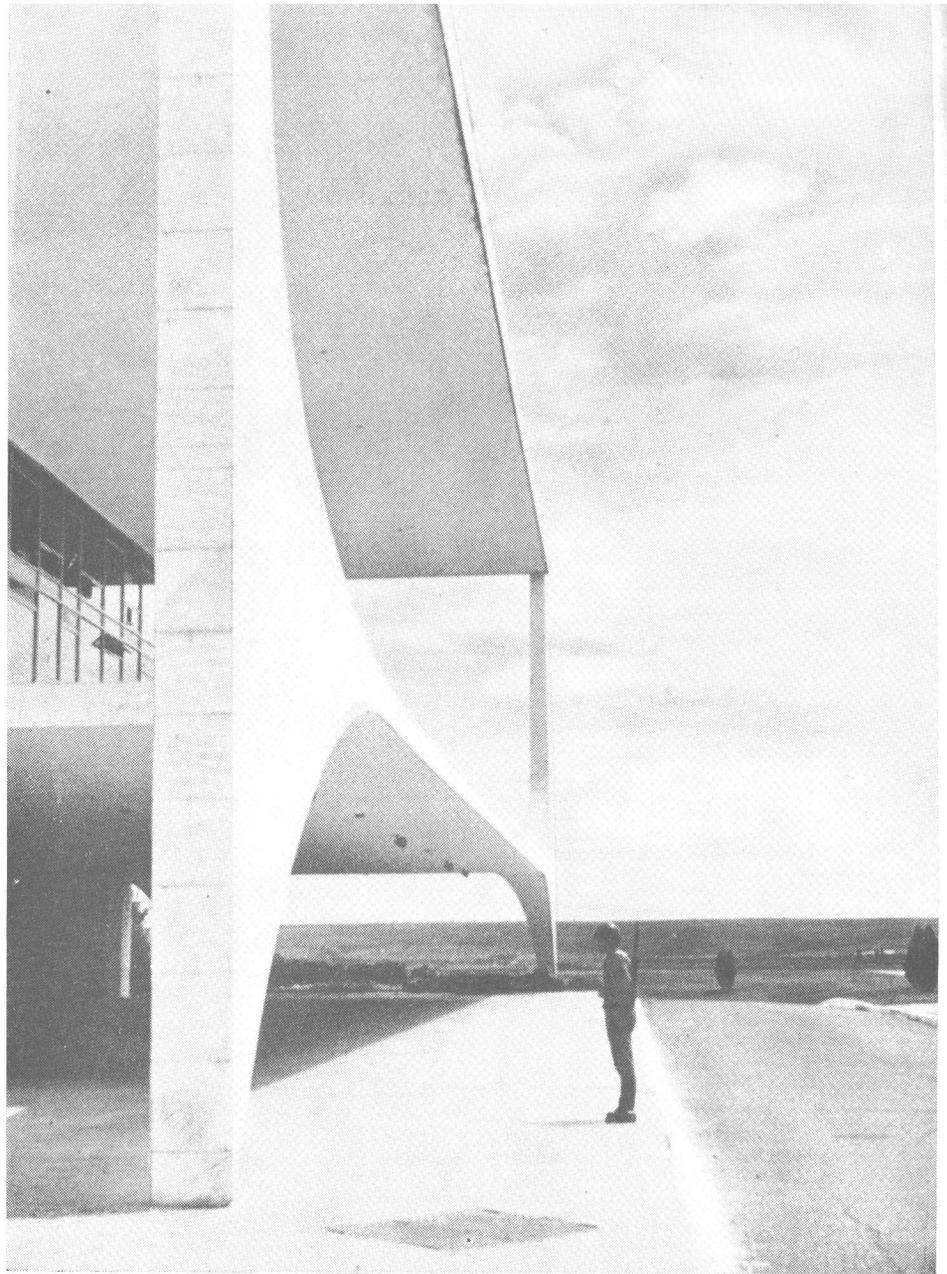
El Itamaraty (nombre indio: palacio de piedra) es la más reciente obra de Niemeyer. Se inauguró el último 23 de abril y tiene 82 m de lado por 6 m de alto, destacándose por sus arcos en forma de "brise-soleil". Los jardines interiores y exteriores son obra de Burle Marx. Un sector de juegos (abajo) entre las supercuadras.



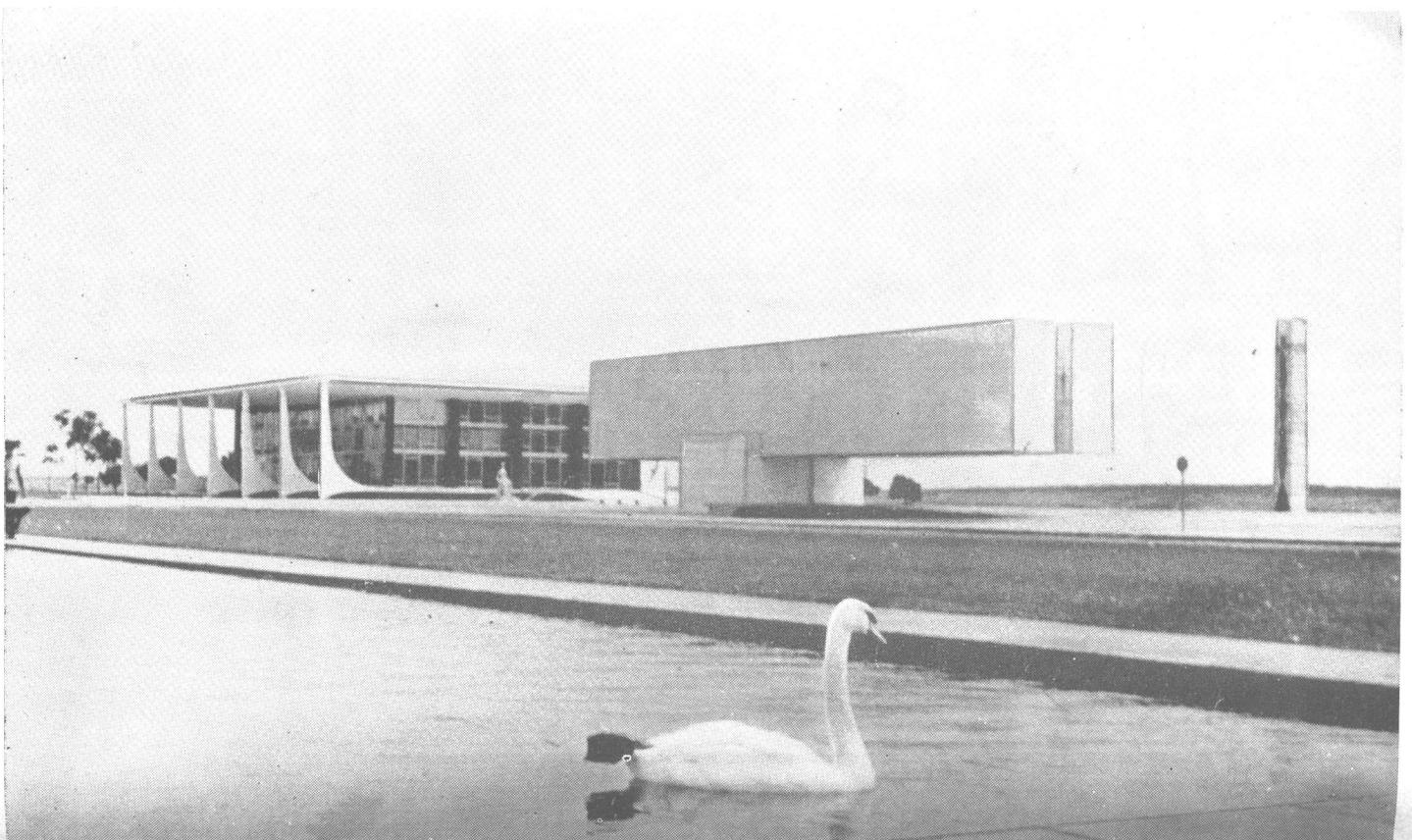
gún testimonios de habitantes de Brasilia, el contacto personal es difícil debido a la falta de escala humana.

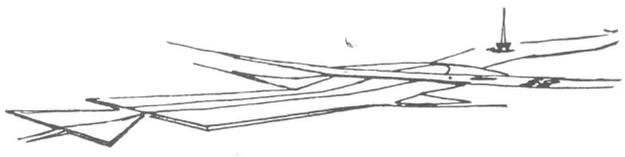
Esto, en cuanto a arquitectura y urbanismo. Tristemente vuelvo a mi primera impresión de Brasilia, los barrios provisionarios, y los comparo con otras imágenes que he recogido de Brasil. Y hagamos un poco de historia. El 21 de abril de 1960, bajo el gobierno de Juscelino Kubitschek, Brasilia se transformó en la capital del mayor país de Sud América. Tres años antes, no era más que un espacio vacío situado en la extensa Meseta Central de Brasil. La mayor parte de sus habitantes eran horneros que construían sus nidos sobre los torturados árboles que pugnaban por sobrevivir sobre la tierra colorada y polvorienta. Llegaron las topadoras y los horneros fueron reemplazados por una horda de obreros migrantes, los "candangos". La idea de situar la capital en el corazón del país había surgido en 1789, como ambición patriótica de los revolucionarios de Minas Gerais. Ya en nuestra época se transformó en una necesidad que ayudaría a resolver el estado de subdesarrollo del interior debido a la centralización de la actividad en el litoral.

Pero Brasilia se ha convertido en otra cosa. El estilo de vida del brasileño medio, su inquietud constante, vivaz y activa, son más compatibles con la imagen global de los barrios precarios de Brasilia. Brasilia señala una estructura social profundamente marcada por las diferencias de clases; señala el tipo de proceso de desarrollo del país; señala aún el carácter y la falta de carácter nacionales, los intentos de planificación y la ausencia de organización. Señala también la profunda vitalidad del pueblo y de la Nación brasileños. El planeamiento de Brasilia me parece un planeamiento superficial. Así como Brasilia es una ciudad para las élites gubernamentales, para los altos funcionarios y las clases medias, en ella no fue previsto un lugar para el "pueblo".



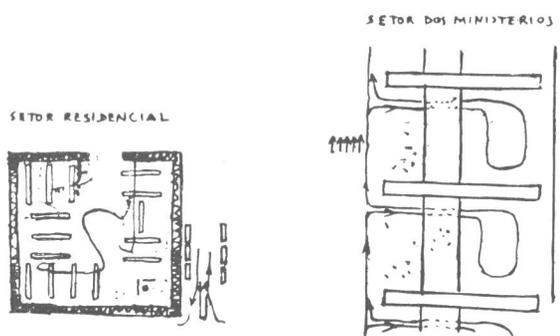
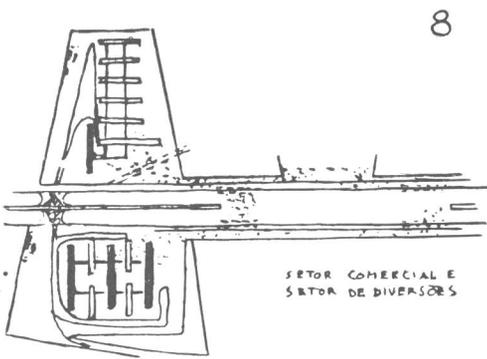
Detalle del Planalto (arriba) y el singular Museo de Brasilia (abajo).





“Debe ser concebida no como un simple organismo capaz de cumplir satisfactoriamente y sin esfuerzo las funciones vitales propias de una ciudad moderna cualquiera, no como una urbe sino como una **civitas**, poseedora de los atributos inherentes a una capital. Para ello, como condición primera, el urbanista deberá hallarse imbuido de una cierta dignidad y nobleza de intención, ya que de esa actitud fundamental se desprenden la ordenación y el sentido de convivencia y medida capaces de otorgar al conjunto proyectado, el idóneo carácter monumental. Monumental, no en el sentido de ostentación sino en el de expresión palpable, por así decir, consciente de lo que vale y significa.”

Memoria sobre Brasilia, de Lucio Costa (abajo, izquierda, con Oscar Niemeyer). Al costado, bocetos de los proyectistas.



Librería H. F. Martínez de Murguía S.A.

Ubicación: Av. Córdoba 2262/70
Proyecto, dirección y construcción:
Arqs. René Iannuzzi y Gualter Colombo.

¿Con qué contaron los ejecutores?

1) Con un programa determinado por las funciones que hacen al tema; 2) Con un local existente con **determinantes estructurales** y de **ataque** en lo que se refiere al frente del local sobre una avenida de tránsito rápido.

PROGRAMA

Funciones de ataque exterior: a) minoristas; b) mayoristas.

¿Qué se buscó?

1) Accesos diferenciados; 2) Integración espacial; 3) Aparente integración en los accesos para constituir un frente único.

Funciones interiores: a) de venta y exposición a minoristas; b) de venta especialmente a mayoristas; c) de organización directiva; d) de promoción de nuevas publicaciones.

¿Qué se buscó?:

1) Posibilidad de recorridos francos para el cliente minorista interesado; 2) Integrar al cliente mayorista al mundo de su venta que en definitiva es el minorista; 3) Un despacho a nivel gerencial cuya función sea de con-

tralador total; 4) Proponer la promoción de nuevas publicaciones a la manera de galería.

Funciones secundarias: a) depósito de grandes partidas de mercadería; b) servicios sanitarios de personal y directivos.

¿Qué se buscó?:

1) Marginar una gran superficie de depósito de las demás funciones; 2) Conformer un paquete sanitario de fácil llegada y sin entorpecer el resto de las funciones.

ELEMENTOS DETERMINANTES

Una **estructura resistente** acusada en sus columnas como elementos puntuales a intervalos prefijados y destacando su presencia en **áreas** que a priori indicaban ser las que por su superficie y emplazamiento deberían haber sido despejadas de dichos elementos para cumplir francamente con las funciones de mayor desarrollo en sus recorridos.

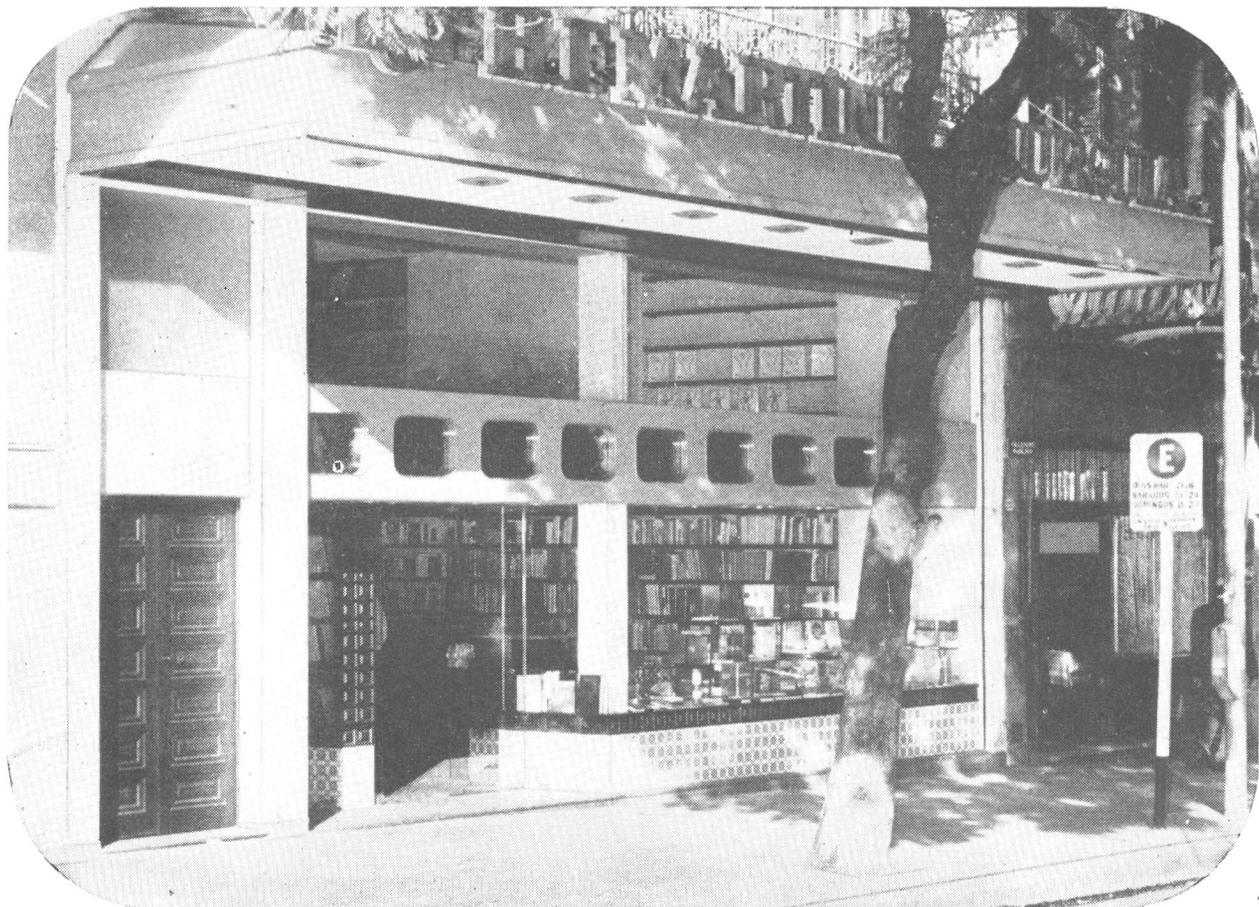
Un **frente de ataque** sobre la avenida Córdoba que por su tránsito rápido y su amplitud obligaba a mantenerlo como una unidad total por conservar la necesaria escala de atención para un local que vende lo que expone.

PROPUESTA

Conocido el comitente y el quehacer en su local, los arquitectos fueron inmediatamente a la elección de imágenes logradas a través de formas y materiales que coincidieran con la procedencia española, sinónimo de calidez y cordialidad acogedora.

Así aparecieron **materiales** muy identificados como el cerámico rojo, los azulejos trabajados a la manera de los maestros españoles en su

(Sigue en pág. 50)



1. Frente de la librería. La puerta de la izquierda conduce a los otros pisos del edificio.



2

2. La entrada principal muestra el doble acceso: al salón principal y a las oficinas. Modulor S. A. intervino en la iluminación de la obra.

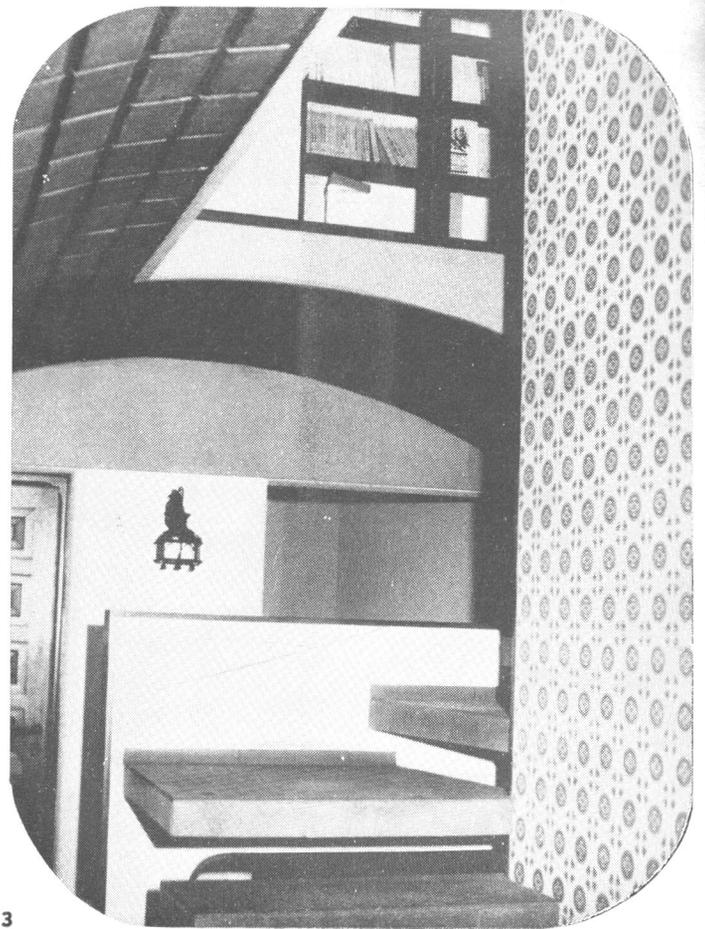
arte, el blanqueo de los paramentos texturados, el artesanal trabajo de la madera con nobleza y solidez.

En las **formas**: bóvedas de mampuestos que permiten integrar en la totalidad de su curvatura los recorridos francos y los lugares estancos y de exposición. El color blanco que, como masa o paramento, genera anécdotas adecuadas a la imagen buscada y también soluciona la localización de las instalaciones complementarias.

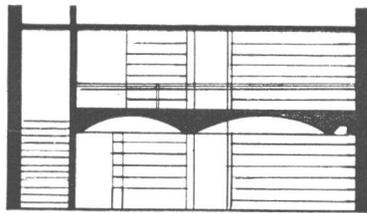
En esta búsqueda los arquitectos pensaron en materiales y soluciones que la técnica y la industria de hoy les brindan y conjugaron todo aquello que habla de una imagen anterior y española con las posibilidades nuevas del hormigón, el acrílico y los elementos de difusión de luz en distintas gradaciones así como los de climatización.

De todo esto, surge como partido:

1) **Un ataque frontal** lo más amplio posible que, aunque segrega los clientes en mayoristas y minoristas, se mantiene a escala de la avenida y expresa además la existencia de un doble nivel interior. Ese frente tiene un fajón con temas de ex-libris que disminuye la imagen real de apilamiento y logra una proporción más justa en lo que hace al acceder; 2) Se generó un **pivote vertical** y **horizontal** de distribución (que relaciona todas las funciones comunicándolas y privatizándolas) expresado a través de una escalera que, en parte, es libre pero que cuenta con frenos a direcciones de paramentos que centralizan y dispersan todos los espacios inmediatos; 3) Un **salón de exposición** y venta a la calle trabajado con dos bóvedas que se continúan hasta la localización de funciones secundarias siendo éstas un freno de espacio total jerarquizado. Estas bóvedas absorben el determi-

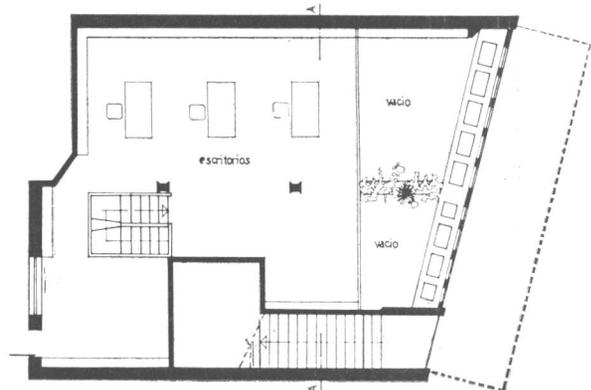


3

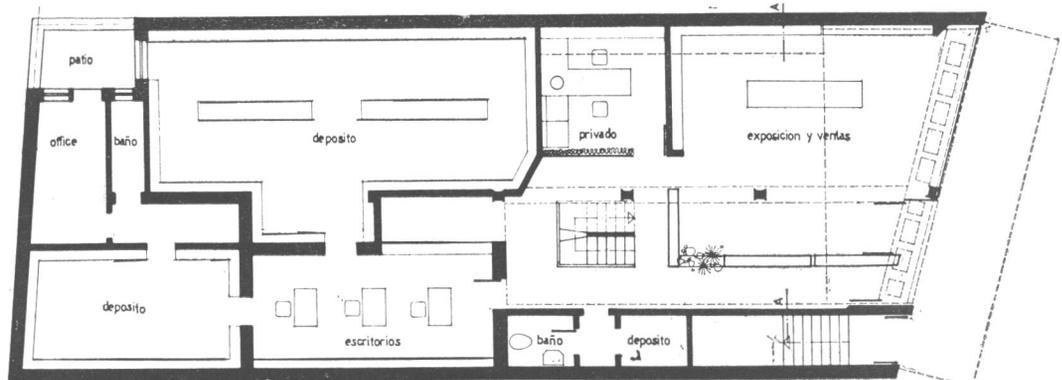


CORTE: AA

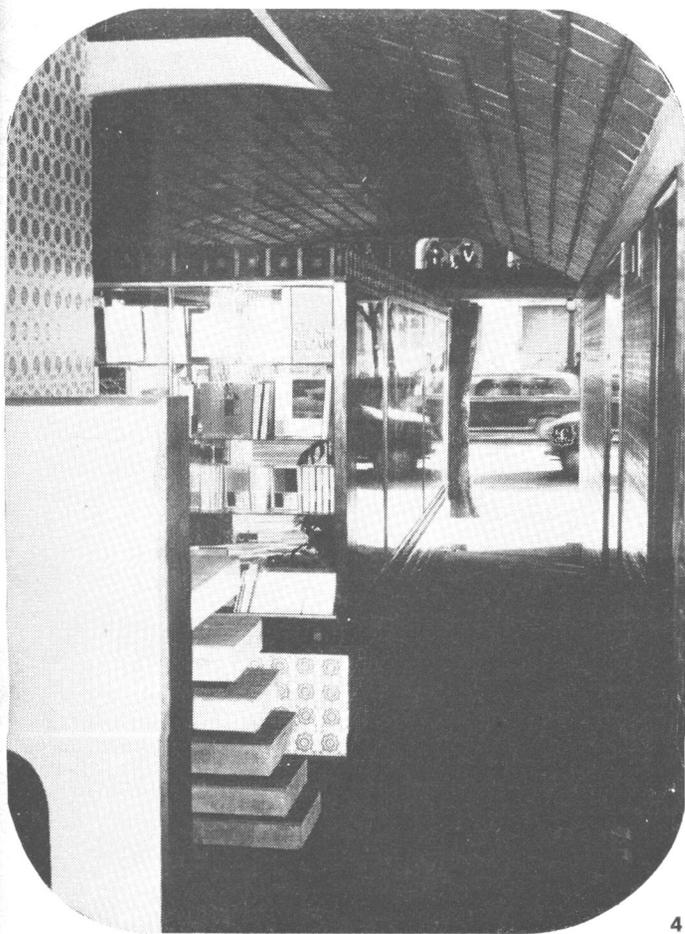
Los dibujos muestran la planta baja y el entresijo de la librería, así como una sección transversal de su salón principal.



PLANTA ENTREPISO



PLANTA

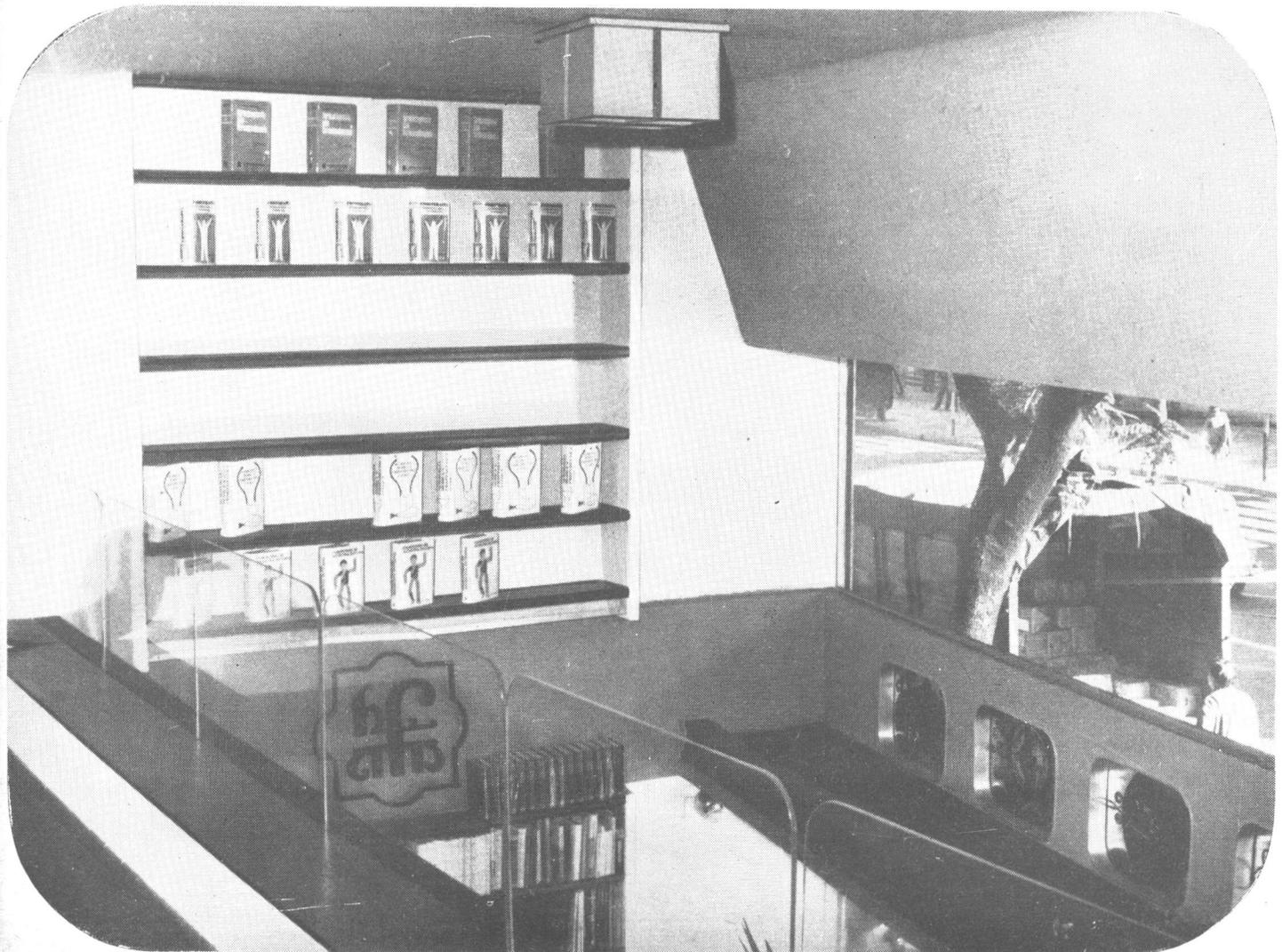


4

nante estructural existente con la mayor tranquilidad y permiten además de la continuidad de su forma y la definición de espacios a través de elementos transparentes y despegados de la cubierta, rescatar visual y sensitivamente el acceso mayorista hacia el salón de venta principalmente. Hacia el frente, estos cañones se interrumpen permitiendo así anunciar desde la entrada, a través de una doble altura, el salón de exposición promocional que se desarrolla en el nivel superior; 4) A partir del pivote central, y siempre con el mismo cubrimiento, aparece el despacho directivo con control total del local; 5) En este foco las bóvedas se calan y los paramentos limpiamente tratados hacen ascender al **salón promocional** que se remata plásticamente con otro tema de cubierta, concluyendo en un descenso sobre la fachada y enfatizando la vivencia interior de una doble altura; 6) El equipamiento sanitario, marginado pero equidistante de sus usuarios, no destruye la espacialidad total; igualmente fue tratada el área de depósito y empaque; 7) **Aprovechamiento técnico:** la transición de un techo abovedado que recibe un piso plano en la parte superior fue explotado para canalizar en su sección los conductos de acondicionamiento de aire. Así también en la parte superior se trabajaron las rejillas difusoras como volumetrías de destrucción del plano. ●

3: vista de la escalera que lleva al entrepiso y sirve de pivote vertical en la distribución. 4: desde la escalera citada se observa el pasillo que permite acceder directamente desde la calle hasta las oficinas del entrepiso. 6: el salón principal de ventas, con su doble altura, habilita una medianera como gran panel de exposiciones.

5



Plásticos en el Agro

En el Centro de Conferencias del teatro General San Martín deliberó, del 24 al 26 de junio pasado, el Primer Congreso Nacional de Plásticos en el Agro. Organizado por la Cámara Argentina de la Industria Plástica, contó con el auspicio de diversas entidades nacionales y la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUUDI); la FAO; el Comité Internacional de Plásticos en la Agricultura con asiento en París y el Instituto Latinoamericano del Plástico.

En el discurso de clausura, el doctor Gregorio Pruzan —presidente de la Comisión Organizadora del Congreso— al referirse a la prospectiva de la actividad, manifestó: "Para lograr los principales objetivos es imprescindible la colaboración de los organismos oficiales y privados que con su dedicación crean y mantienen en todo el ámbito del país los recursos que hacen al patrimonio nacional."

Muestra sobre diseño industrial

Auspiciada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Instituto Nacional de Tecnología Industrial y Fondo Nacional de las Artes, quedó inaugurada el 9 de julio, en el "Subte", sobre la avenida 18 de Julio, de Montevideo, la Exposición "Argentina en el Diseño Industrial". En realidad, se trata de una muestra que exhibirá, parcialmente, el nivel alcanzado en el diseño industrial argentino. Utiliza, apenas, una superficie de 200 m², donde están expuestos, entre otros elementos: sillas, escritorios, artefactos de iluminación, calefón a gas, sistema de sonido, televisor, un automóvil Torino y lanchas. Permanecerá abierta hasta el 25 del corriente; a mediados de agosto, se presentará en Asunción (Paraguay), para finalizar su ciclo en La Paz, Bolivia, a fines de setiembre.

La organización está a cargo del CIDI (Centro de Investigación del Diseño Industrial de Buenos Aires) y del Departamento de Asuntos Culturales de nuestra Cancillería.

Exposición "Francia 70"

Entre el 14 y 25 de octubre próximo tendrá lugar, en el solar ubicado en la intersección de las avenidas Libertador y Figueroa Alcorta, la muestra "Francia 70-Exposición Industrial y Técnica". Para explicar los aspectos principales de esa muestra el repre-



Maqueta de la muestra.

sentante diplomático francés, conde Jean de la Grandville, reunió en la sede de su embajada a funcionarios del gobierno nacional y municipal; miembros de instituciones empresarias; directivos de instituciones franco-argentinas y gente de prensa. Indicó que los más grandes sectores de la producción francesa estarán presentes en la exposición y que los principales productos que se expondrán —cuya venta se permitirá abonando los gravámenes correspondientes— son los relativos a instrumentos mecánicos de diversas especies; electrónica y otros elementos de mucha importancia en la vida actual.

Chapa estructural de Eternit

Con la asistencia de autoridades del INTI, representantes diplomáticos de Bélgica y Holanda; miembros de la Unión Industrial Argentina; comisionados del Comando de Ingenieros del Ejército Argentino y directivos de la empresa ETERNIT, que produce la nueva chapa estructural autoportante denominada "Canalón 86", fue presentada la misma, en los salones del Centro de la Construcción Bowcentrum Argentina, dependiente del Instituto Nacional de Tecnología Industrial.

"Canalón 86" es una chapa estructural autoportante para luces hasta de 7 metros, que permite, además, el recubrimiento tanto lateral como de punta con lo que se pueden construir cubiertas de cualquier superficie aplicando la misma técnica de ensamble que para las chapas onduladas comunes de asbesto-cemento.

CORTINAS DE ENROLLAR "REGULABLES"

MADERA "PINO NOBLE" IMPORTADA DE U. S. A.

CORTINAS DE ENROLLAR

de maderas seleccionadas

PINO CLEAR NORTEAMERICANO

(secado a horno)

ALERCE CHILENO

PALO BLANCO del país (calidad especial)

"VENTILUX"

Persianas plegadizas de aluminio y madera

Suc. **JUAN B. CATTANEO S.R.L.**

CAPITAL \$ 6.000.000.-

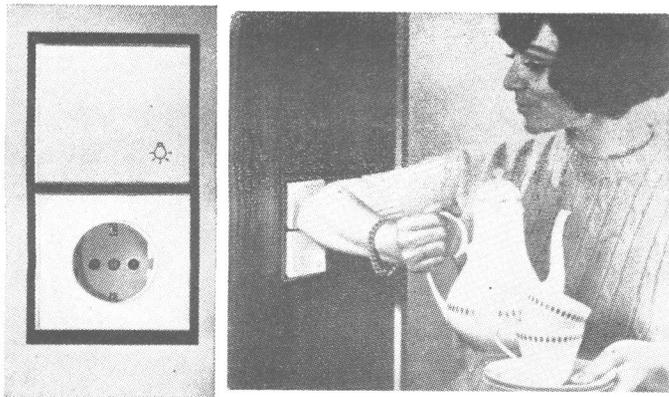
GAONA 1422/32/36 T. E. 59-1655 y 7622

Interruptores y pulsadores "Gira"

Con la denominación "Gira", GESON —representante y distribuidor exclusivo— ha lanzado al mercado una línea completa de accesorios de la luminotecnia.

La programación "Gira" —presentada en la Hannover Messe 1968— está compuesta de: interruptores, pulsadores, reguladores y enchufes; de origen alemán, el sistema asegura la cobertura de todo tipo de necesidades individuales y de comunidad, generales y específicas. La funcionalidad de armado de los Gira admite la modulación visual de 1 a 4 elementos absolutamente armonizados entre sí, mecánica y eléctricamente.

Los componentes "Gira" no son de tipo convencional, tanto en su mecanismo como en su diseño. El interruptor, por ejemplo, —igual que el pulsador— es del tamaño de la caja empotrada, pero se diferencia de los standard, porque toda su superficie constituye la "llave de luz", lo que facilita el manejo; sea con la palma de la mano, el codo o con cualquiera otra parte del cuerpo. Ambos —interruptor y pulsador— se pueden entregar con los símbolos: luz, timbre, puerta o complementamente neutral. Es opcional también, la iluminación de su superficie —68 x 75 mm— mediante una lamparilla de neón. Además, se provee el marco y cajilla para empotrar.



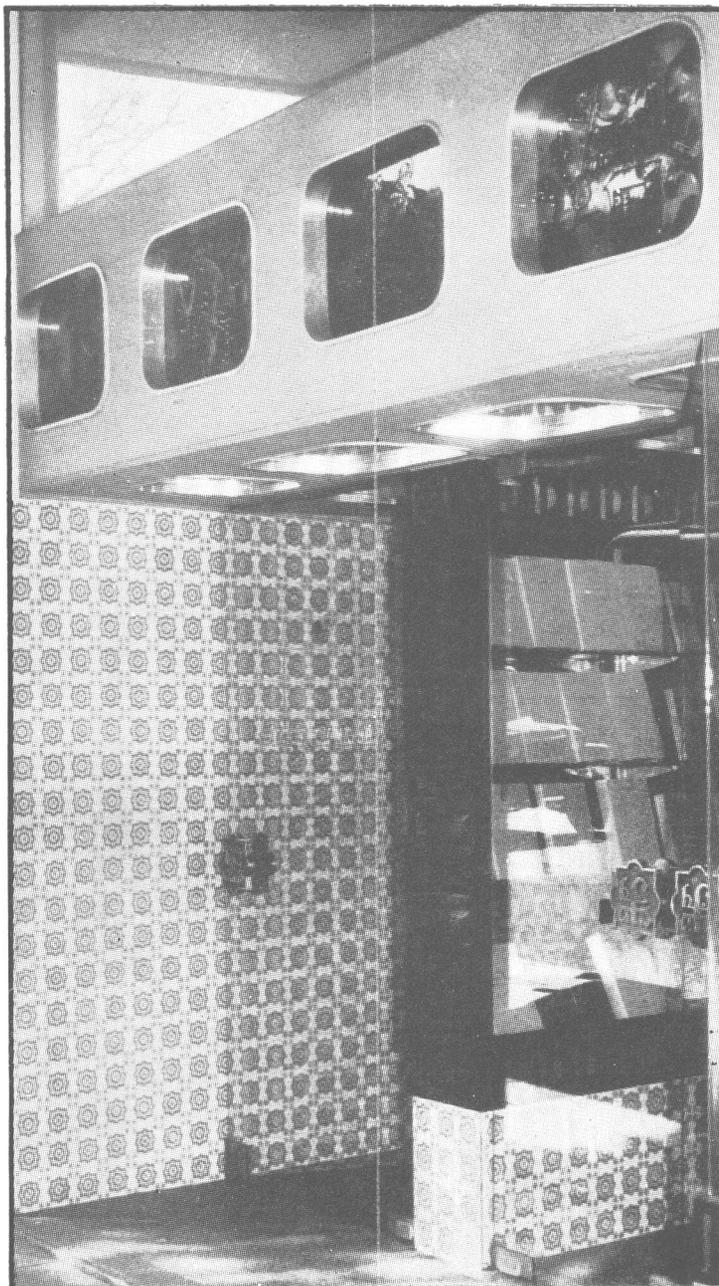
Funcionalidad y buena apariencia tienen los nuevos interruptores Gira.

Elecciones en la SCA

El miércoles 29 de julio y hasta las 19 horas, de acuerdo a lo resuelto por la Comisión Directiva en su sesión del 6 de mayo ppdo., se llevarán a cabo, cumpliendo lo estipulado en el Art. 70 de su Estatuto, las elecciones para renovación de la Comisión Directiva, Tribunal de Honor, Colegios de Jurados y Asesores de Concursos en Arquitectura y Planeamiento y Vocal Aspirante Titular y Suplente de Comisión Directiva para el período 1970/1972.

Se han presentado dos listas, una de ellas la encabeza el Arq. Horacio Jorge Pando y la integran: Vicepresidente 1º, Arq. Francisco J. García Vázquez; Vicepresidente 2º, Arq. Luis M. Morea; Vocales Titulares: Arquitectos Marcos Grosman, Juan Carlos Rodríguez, Carlos A. Méndez Mosquera, Celia E. Ursini, Carlos Coire, Juan O. Molinos, Félix Schmer, Justo J. Solsona y Roberto J. Mérega; Vocales Suplentes: Arquitectos Rodolfo P. Gassó, Fernando Aftalión y Elena Massüe. Tribunal de Honor: Grupo "A", arquitectos Julio O. Ladizesky y Jorge O. Garino, suplente Arq. Bernardo Dujovne. Grupo "B", arquitectos José M. Gassó y Josefa Santos; suplente Arq. Carmen Córdova de Baliero. Grupo "C", arquitectos Gastón Breyer y Francisco J. Bullrich; suplente, Arq. Rubén Tomasov. Vocal Aspirante Titular: Sta. Isabel Mónica Gaivironsky, y suplente, Sr. Jorge A. Folz. Fiscales: titular, Arq. Ricardo H. Luna; suplente, Arq. Hugo O. Finkel.

La otra lista la encabeza el Arq. Jorge A. Togneri y la integran: Vicepresidente 1º, Arq. Mario Soto; Vicepresidente 2º, Arq. Osvaldo Bidinost; Vocales Titulares, arquitectos Dante J. Schulman, Agustín García Uranga, Miguel Haberfeld, Clara Braun, Ricardo Lacasa, Eduardo Kaplán, José Kuperszmit, Marta Abeucci y Francisco Leto; Vocales Suplentes, arquitectos Mario Tempone, Myrian Goluboff y Beatriz Goldenstein. Tribunal de Honor: Grupo "A", arquitectos Angélica Barletta y Carlos Pinkus; suplente Arq. Alberto Schwarzbaum. Grupo "B", arquitectos Juan L. Peani y Marta Levisman; suplente Arq. Eduardo Zimmerman. Grupo "C", Arq. José Vitali y Florencio Alegre; suplente Arq. Ricardo J. Frigerio. Vocal Aspirante Titular: Sr. José Ricardo Chemi y Suplente, Sta. Nilda Kapustin. Fiscales: titular, Arq. Ricardo Chorny; suplente, Arq. Carlos Pinkus.



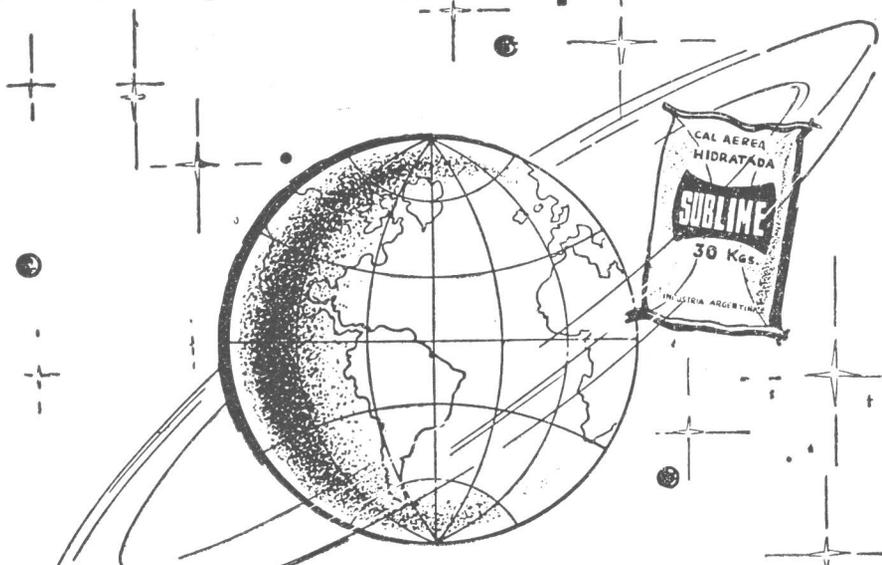
Artefactos de iluminación instalados en la librería H. F. Martínez de Murguía S. A. cuya arquitectura fue realizada por el estudio de los Arqs. R. Iannuzzi y G. Colombo.

modulor

 s.a.i.c.

especialistas en iluminación han colaborado en el diseño, el cálculo luminotécnico y la fabricación e instalación de estos elementos, producidos en su planta industrial de Elpidio González 4068-70-84, Bs. Aires, Teléfs.: 67-8046/8047/8048/8049/8040.

SUBLIME la cal que está en órbita!!

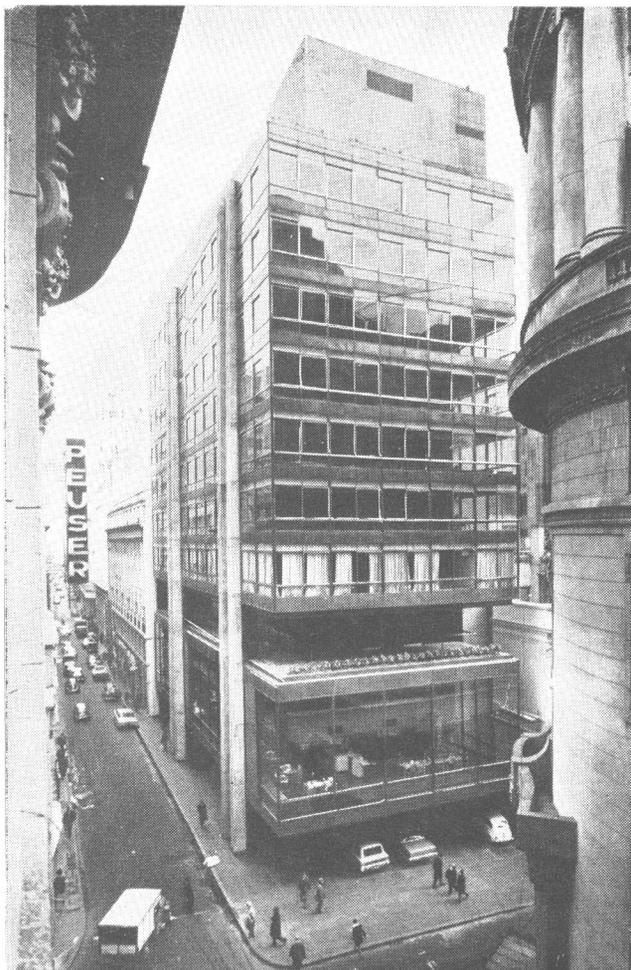


PROCEDENCIA.
CAPDEVILLE (Mendoza)

CAL AEREA HIDRATADA
EN BOLSAS
DE PAPEL TRES PLEGOS
CON 30 Kgs.

CORPORACION CEMENTERA ARGENTINA S.A.

Av. de Mayo 633 - 3er. piso. - Buenos Aires - T. E. 30-5581
C. Correo Nº 9 CORDOBA - T. E. 36431-36434-36477
C. Correo Nº 50 MENDOZA - T. E. 14338
Depósitos: PARRAL 198 (Est. Caballito)



TALLERES METALURGICOS CAMPI

S. A. I. C. I.

MONROE 1328/36 - BUENOS AIRES - TEL. 73-9274/0353

CURTAIN WALLS INTEGRAMENTE CONSTRUIDOS EN BRONCE PATINADO - HOJAS DE ACERO INOXIDABLE

CARPINTERIAS METALICAS DE ACERO INOXIDABLE Y DE ALEACIONES ESPECIALES DE ALUMINIO

CARPINTERIAS INTERIORES DE ALEACIONES ESPECIALES DE ALUMINIO Y DE HIERRO

MARCOS Y ESTRUCTURAS COMPLEMENTARIAS DE HIERRO

techos

ESTRUCTURAS - TINGLADOS - GALPONES

CONDE Y CIA. CONSTRUCTORA S.A.C.I.F.

Perú 84 6º P. - T. E. 33-9907 - 34-9466

Talleres: Blas Parera 3535 - Olivos

Trolliet desde 1894 es experiencia en construcciones metálicas



trolliet
construcciones
metálicas

técnicas de avanzada
garantía de estabilidad
maderas duras

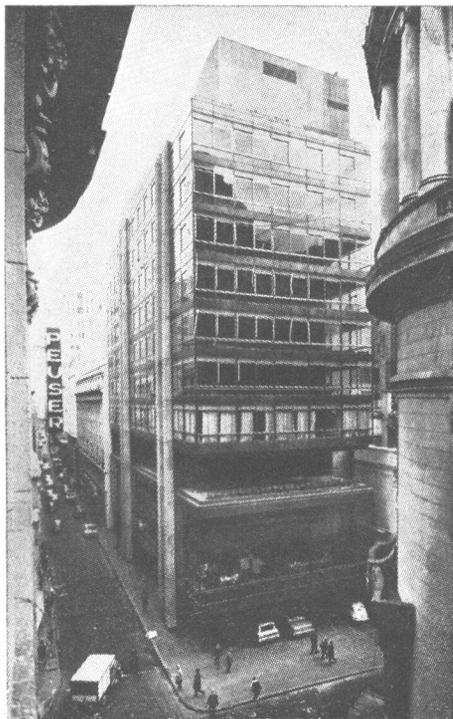
Parquet Mosaico S.B.

ESE-BE

Importado del Paraguay

viraró - lapacho - guatambú

ADMINISTRACION Y VENTAS: Marcelo T. de Alvear 684 - Tel. 31-0979



BANK OF AMERICA

Otra de nuestras
realizaciones en
acondicionamiento de
aire con
Compresores Centrifugos

Westinghouse



TERMECO
S.A.C.I.F.

Distribuidores para la Argentina de

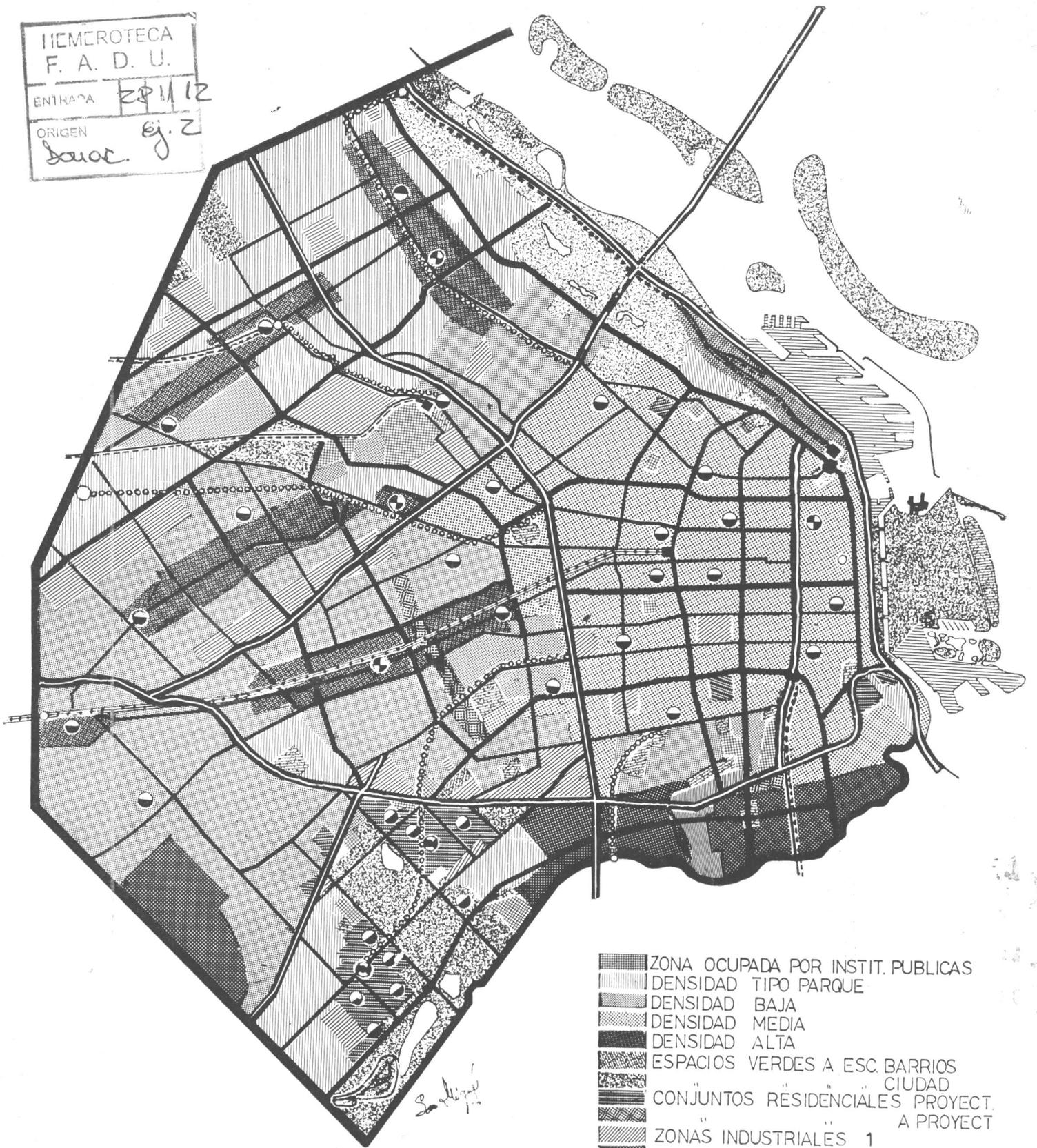


Westinghouse

Air Conditioning Division

Córdoba 657 - Tel. 32-6632/7425/5222 - Buenos Aires

HEMEROTECA
 F. A. D. U.
 ENTRADA 28112
 ORIGEN Ej. 2
 Duroc.



Este plano es una primicia de esta revista. Se trata del nuevo Plano Director que reemplaza y establece notables cambios sobre el anterior. Ha sido trazado sobre una diapositiva ampliada que se tomó hace pocos días del original, el cual todavía no se dio a publicidad. Consideramos que el esfuerzo (repetido en el suplemento con los dibujos y la planta de Costanera Sur) era necesario para dar a los lectores una idea acabada del actual Plan Regulador.

- ZONA OCUPADA POR INSTIT. PUBLICAS
- DENSIDAD TIPO PARQUE
- DENSIDAD BAJA
- DENSIDAD MEDIA
- DENSIDAD ALTA
- ESPACIOS VERDES A ESC. BARRIOS CIUDAD
- CONJUNTOS RESIDENCIALES PROJECT. A PROJECT
- ZONAS INDUSTRIALES 1
- " " 2
- ZONA PORTUARIA ADMINISTRATIVA
- RUTAS DE VINCULACION REGIONAL
- ESTACION MARITIMA
- FERROCARRILES EN TRINCHERA DE CARGA
- NUCLEOS PRINCIPALES
- " SECUNDARIOS
- CENTROS DE ZONAS
- " " CONJUNTOS RESIDENCIALES
- TERMINALES
- SUBTES PROYECTADOS



Este suplemento fue posible gracias a la colaboración de las autoridades del Plan Regulador: director, Arq. Héctor O. Lossi; subdirector, Arq. Luis Vitores; coordinador general, Arq. Gregorio A. Larumbe; jefe equipo Industria, Arq. Washington Rodríguez; jefe Uso del Suelo, Sta. Nélida Aspesi; jefe equipo Circulación, Arq. José Luis Brizzi; asesor Transportes, Ing. Orlando Marchini; jefe Promoción y Divulgación, Sr. Juan Carlos Rengel.

Plan Regulador de la ciudad de Buenos Aires



BIBLIOTECA

"El conflicto entre libertad privada y responsabilidad pública se hace cada vez más agudo en todos los campos de la actividad humana. La tarea de resolver este conflicto debe incluir a todos los que están comprometidos en el diseño del entorno humano, y debe ser entendida por aquellos que les encargan ese trabajo."

S. CHERMAYEFF - C. ALEXANDER en "Comunidad y privacidad"

"A largo plazo el más importante resultado puede muy bien ser la propuesta de un nuevo artículo a ser agregado a la Convención Europea de Derechos Humanos, que garantice 'el derecho de cada individuo a disfrutar de un medio ambiente sano y no degradado'. Este

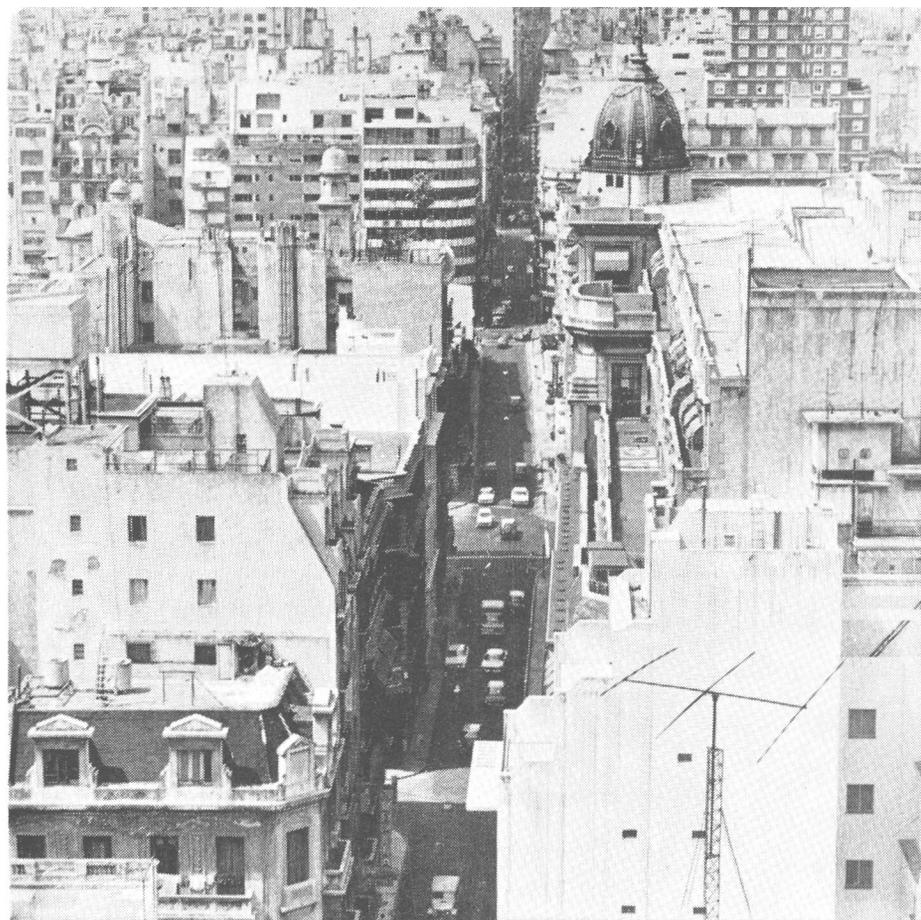
artículo garantizará el derecho a respirar aire y beber agua razonablemente libre de polución, el derecho a estar librado del ruido molesto o indebido y otras molestias y el derecho de disponer de un acceso razonable a las costas y al campo. (sic)... una vez ratificado por los gobiernos miembros del Consejo de Europa, la Convención permitirá a los ciudadanos Europeos tomar las acciones legales necesarias en la Corte Europea de Derechos Humanos, si los Gobiernos fracasan en la cumplimentación de este artículo."

J. y J. M. DAVIDSON

Informe de la Conferencia Europea de Conservación, Strasbourg. Journal of the TOWN PLANNING INSTITUTE, MARCH 1970. London.

"El derecho a estar librado del ruido..."





"Túneles de ensayo de gases tóxicos . . ."

El Plan Regulador

La Dirección General del Plan Regulador de la ciudad de Buenos Aires nos presenta en esta entrega una serie de apreciaciones sobre los problemas estructurales que padece la ciudad, así como ciertos caminos de solución a los mismos.

Tanto la cita de Chermayeff-Alexander como la de los Davidson apuntan a enfatizar la responsabilidad pública y privada que, desde los altos mandos decisorios hasta el ciudadano común, todos tenemos como actores y conformadores del habitat humano.

Desde el reciente discurso del Presidente Nixon dirigido al Congreso de USA proponiendo un programa de 37 puntos para el mejoramiento del medio ambiente, hasta las conclusiones de la European Conservation Conference, nos encontramos frente a los mismos llamados a la acción urgente para controlar y reencauzar un medio ambiente deficitario y deteriorado.

Buenos Aires —y ciertamente toda la región metropolitana, como seguramente el resto de las grandes áreas urbanas del país—, podría muy bien ser declarada "zona de emergencia", si se considera como tal una situación en la cual las personas que allí viven dedican 1/5 de su tiempo productivo a trasladarse

a su lugar de producción (1 día laborable por semana), no tienen acceso a la costa, como no ser bajo fuerte presión psicológica del peligro que representan las aguas contaminadas (se han habilitado playas donde carteles indicadores así lo manifiestan), donde las calles de la zona céntrica —cada vez más extendida— se asemejan más a túneles de ensayo de gases tóxicos y ruidos molestos —por decir lo menos— que a vías de circulación, donde precisamente en estas vías lo único que es prácticamente imposible hacer es circular; donde más del 50 % de los locales habitables abren a patios que oscilan entre 15 y 20 m² de superficie de planta y 9 ó 10 pisos de altura y donde a las fuertes emanaciones tóxicas de los vehículos se agregan las de los incineradores privados de residuos que por su mal manejo y el gran promedio de días húmedos hace factible la existencia casi permanente de una gran cantidad de partículas tóxicas en susensión. Si se pensara en las implicancias psico-sociales de este fenómeno, y el hecho que la presente generación de argentinos que viven en este área está creciendo y educándose en estas condiciones, seguramente se podría declarar a las mismas "zonas de emergencia", e implantar las políticas necesarias para la solución de estos problemas.

La situación actual del planeamiento

Desde el comienzo de los trabajos del Plan Regulador, hace más de un lustro, a la fecha, la situación respecto al planeamiento ha cambiado en forma vertiginosa.

La instauración de un Sistema Nacional de Planeamiento viene a aceptar oficialmente la necesidad de controlar y encauzar el desarrollo en forma coordinada.

La aparición dentro del sistema de las Oficinas Regionales vino a llenar un vacío largamente esperado, pues ante su ausencia, aquellos organismos encargados del planeamiento local —como el Plan Regulador— se vieron obligados por las lógicas relaciones funcionales existentes a hacer vastos análisis y propuestas regionales que estaban fuera de su jurisdicción administrativa (Informe Preliminar, 1959-60).

Si bien el Sistema relevó a las municipalidades de abocarse a los problemas regionales creando los órganos necesarios, en cambio no previó la necesidad de incluir este nivel en el Sistema, al menos taxativamente, con lo cual el proceso de implementación se vio fuertemente dificultado, a pesar que en el momento actual prácticamente todos los municipios del área metropolitana están destinando esfuerzos a tareas de planeamiento urbano.

En síntesis, de 1966 a 1970, se ve un notable florecimiento de oficinas de

planeamiento a distinta escala, pero existen graves dificultades en la etapa fundamental de implantación en el nivel local.

Enmarcado dentro de esta difícil mecánica de implementación —y éste será seguramente el punto neurálgico en esta década para el planeamiento en la Argentina, quizá la "década de arranque"— se han podido poner en marcha varias de las propuestas particularizadas del Plan Regulador: Parque Almirante Brown, Catalinas Sur, Catalinas Norte. Otras como el Área Costanera Sur y la Propuesta para el Área Centro, si bien terminadas hace más de un año, todavía no han sido implementadas.

Por otro lado las propuestas estructurales contenidas en el Plano Director, aprobado en 1961 y sólo implementado en los particularizados mencionados, han comenzado a ser revisadas desde 1969. El continuo crecimiento de la Región, así como el incremento poblacional en ciertas áreas dentro de la ciudad y los consecuentes conflictos funcionales, planteó la necesidad de formular una propuesta global de control de densidades urbanas por medio de Factores de Ocupación Total a ser aplicados a los terrenos de la ciudad.

Esta propuesta se plantea como un paso escalonado —al cual está encadenada la propuesta de renovación del Área Centro—, hacia la sanción del Código de Planeamiento, actualmente en estudio, a ser finalizado a fin de año.

Planteado este panorama general podemos analizar ahora con más detalle los temas más arriba mencionados.

Factores de ocupación total

La Ciudad de Buenos Aires tiene actualmente alrededor de 3.100.000 habitantes y presenta ya serios problemas urbanos como consecuencia de la aplicación del Código de la Edificación actualmente en vigencia.

De construirse según lo permitido por el referido Código se podrían edificar para el uso residencial la cantidad de 432.000.000 m². lo que implica un Factor de Ocupación Total promedio 6, permitiendo el alojamiento de 22.000.000 de habitantes con su correspondiente equipamiento, con una densidad bruta promedio de 1.370 habitantes por hectárea y una densidad neta promedio de 2.800 habitantes por hectárea.

La situación actual ya presenta como característica dominante la congestión.

Este fenómeno puede definirse como la relación fuertemente deficitaria entre la magnitud del metraje construido y la capacidad de las estructuras vial y de servicio.

Existen zonas de la ciudad en la que se evidencia una fuerte congestión a pesar de no haberse concretado aún el volumen de edificación permitido.

Además, estas zonas son de extensión relativamente limitada y su densificación llega a producir situaciones progresivas que implican cambios de escala que no corresponden con la capacidad de la infraestructura existente.

Por lo demás, estas áreas tienen la tendencia a seguir absorbiendo una proporción importante del total edificado, proceso que se cumple hasta tanto las condiciones funcionales y ambientales ofrecidas, puedan competir económicamente con la aparición de una nueva zona de crecimiento.

Asimismo el incremento constante del grado de complejidad de las relaciones funcionales que se manifiesta en una gran urbe como Buenos Aires, es consecuencia del grado de evolución alcanzado. Esas relaciones se ven distorsionadas y sus necesidades inadecuadamente satisfechas, al no ser previstas las consecuencias y adoptadas las soluciones racionales, esto es, a través de decisiones político-técnicas tendientes a encuadrar el desarrollo de la ciudad dentro de un marco integral planificado.

Otro factor de relevancia es el incremento que sufrió el parque automotor argentino a partir del asentamiento de la industria local del rubro.

Las siguientes cifras son significativas. Para todo el país, en el año 1955, la relación de habitantes-automotor era de 32; en el año 1964, dicha relación era de 16. Es decir que en diez años se redujo a la mitad.

Dicha relación para el año 1960, fue de 24 para todo el país y de 14 para la Capital.

En la Capital Federal el aumento de la cantidad de automotores entre los años 1956 y 1960 se dio a un promedio de 15.000 vehículos anuales.

Desde el año 1960 hasta 1964, dicha

evolución se redujo a 4.000 vehículos anuales. Sin embargo a largo plazo se prevén incrementos anuales crecientes.

De las cifras totales el porcentaje importante corresponde al ítem automóviles.

Para ciudades como la de Buenos Aires, con un serio déficit en su estructura vial, el automóvil individual no significa, en términos globales, una solución, sino un agravamiento del ya muy serio problema de congestión de tránsito.

Toda la problemática descrita más arriba configura una situación cuya característica fundamental es la congestión.

Este problema además se caracteriza por presentar sobrecargas localizadas en algunos centros que no responden a características funcionales, sino a otras motivaciones (prestigio, intereses empresarios, etc.).

Por los factores más arriba descritos, se ha encarado un estudio encaminado a lograr una Ciudad en la cual la localización de la masa edificada siga pautas funcionales en relación con la accesibilidad por transporte público masivo. La capacidad poblacional ha sido formulada en 6.000.000, considerando la posibilidad de ciertas áreas de recibir más población y depresionar las centrales, así como la posibilidad de utilizar en estas mismas áreas la infraestructura existente, y dando a la vez un coeficiente de seguridad aceptable y compatible con densidades que si bien son altas, como corresponde a una gran metrópoli, no llegan —como lo hacen actualmente— a niveles de congestión.

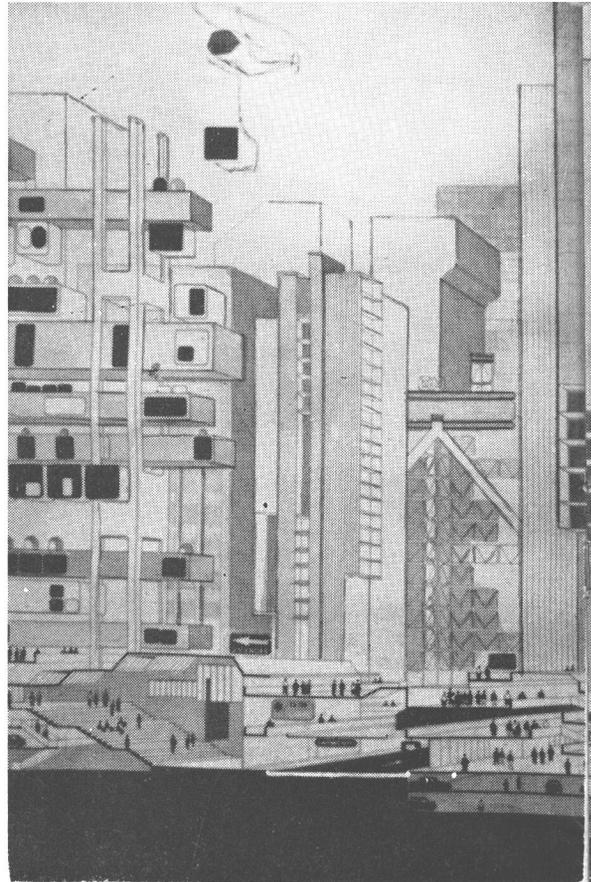
Por otra parte, las definiciones de volumen edificable resultantes, implicarán mejoras en las condiciones ambientales.

“Una situación cuya característica principal es la congestión...”



Area Centro

1 – Características actuales



El Plano Director de la Ciudad de Buenos Aires del año 1961, define como Area Centro las manzanas delimitadas por las Avdas. Córdoba, Leandro N. Alem, de Mayo y la calle Carlos Pellegrini.

El Area presenta la mayor concentración de actividades decisionales del país, motivada por la dependencia y relación con los usos gubernamentales y económicos allí localizados, desde la época colonial.

Por ello presenta las características comunes a dicho tipo de centros, es decir, las áreas centrales metropolitanas, cuyas actividades terciarias (casas matrices de bancos, finanzas, bolsas, seguros, esparcimiento, etc.) ejercen influencia a escala regional, nacional e internacional. Se localizan en el Area el 86 % de las casas matrices de bancos, el 98 % de las agencias de cambio, el 70 % de las compañías de seguros.

El Area presenta características de edificación deficitarias: como alrededor del 70 % de los edificios son anteriores al año 1940 y el 48 % de los lotes tienen menos de 10 mts. de frente, las condiciones de iluminación y vistas (presionadas además por la exigua trama de calles) son altamente deplorables; a lo que debe sumarse el ruido y gases producidos por los vehículos que no pueden ser absorbidos por la inoperante trama vial.

Esta grave situación funcional es agravada por los altos valores de aprovechamiento del predio que se aplican en las construcciones nuevas, y que va desde 12 veces la superficie de los mismos cuando es entre medianeras

hasta 20 en los casos de torres.

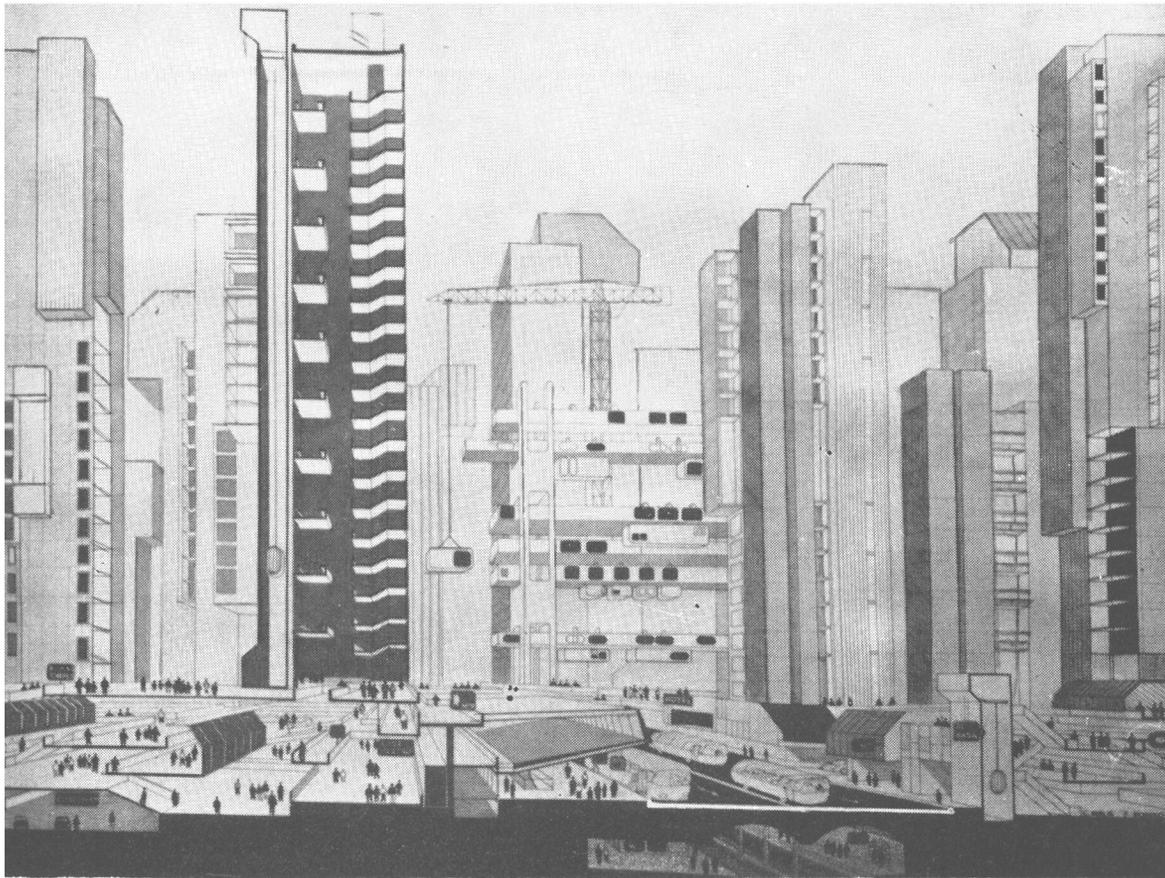
La gran accesibilidad que el Area presenta (el 53,4 % de las líneas de la Capital pasan por la misma), contribuye a incrementar la presión vehicular y de personas sobre ella, resultando de su actual estructura circulatoria, un alto grado de congestión.

Las actividades que se desarrollan en el centro, se localizan allí no sólo por la accesibilidad, sino fundamentalmente por constituir una asociación de tipo ecológico, con requerimientos de concentración.

El actual sistema circulatorio no puede satisfacer los requerimientos que dicha concentración implica, con los consiguientes problemas para peatones y vehículos.

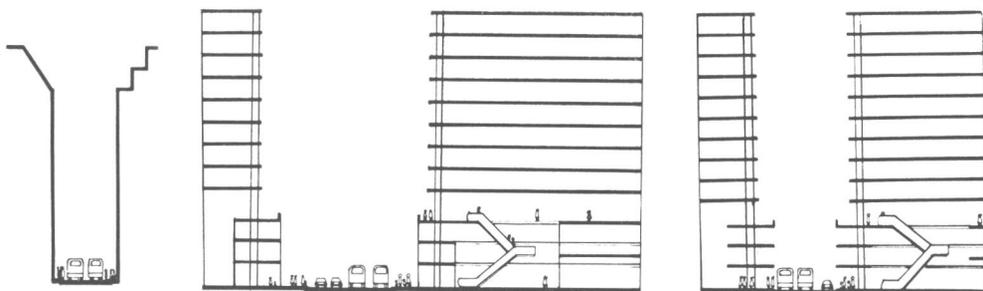
Los principales puntos de conflicto del sistema vial son:

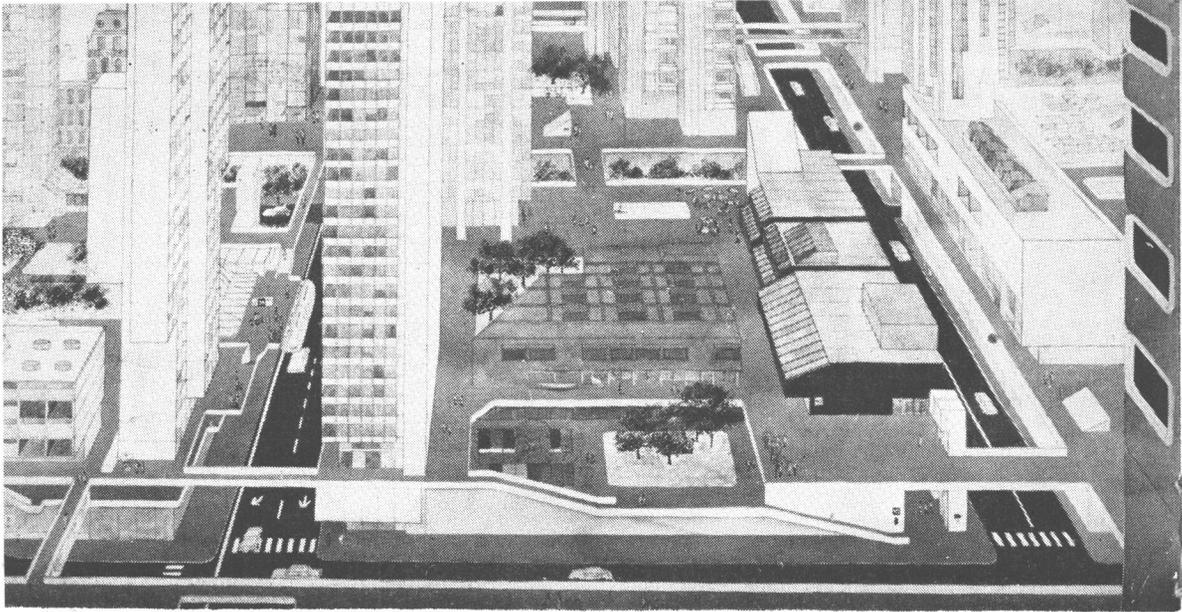
- 1—Cada punto de intersección de la grilla es un factor de reducción de la capacidad del sistema, el que sumado al conflicto vehículo-peatón, reduce la capacidad total a menos de la mitad.
- 2—La casi totalidad del área posee vías con sólo 2 carriles de circulación, obstruidos por las paradas de transporte público y la entrada y salida de garajes.
- 3—La contradicción entre la mayor capacidad de circulación Este-Oeste con el mayor volumen vehicular Norte-Sur.
- 4—La gran capacidad de los espacios de estacionamiento que puede —con salidas concentradas de vehículos— requerir la casi totalidad del sistema para su evacuación.



El dibujo de abajo muestra a la izquierda una estrecha calle actual y la propuesta de calle ensanchada y con torres sobre basamento peatonal, o (derecha) de una calle sin ensanche y con retiro en vereda de planta baja. El comercio podrá localizarse en nivel elevado y así se podrá, eventualmente, incorporar en un futuro una vía de circulación vehicular en

dos niveles. Esta propuesta (ver perspectivas arriba y página siguiente) señalada en el gráfico inferior, permitirá edificios con sus cuatro frentes libres, eliminando patios interiores y la imagen apelmazada de la "torta" entre medianeras. La plataforma peatonal se desarrolla por medio de puentes peatonales a través de toda el área.





En síntesis, la vieja trama urbana, que al principio tuvo un adecuado funcionamiento, dada la baja densidad de población, no consigue absorber la excesiva presión en el uso del suelo motivada por la intensa explotación de los predios. La tierra subdividida para albergar 1 ó 2 pisos de edificación comenzó a soportar una densificación que en algunos casos llegó a ser 10 ó 20 veces mayor

que la primitiva, con la grave imprevisión de dejar la calle y la vereda con el exiguo ancho colonial.

Debe agregarse que el Area (110 Ha), y salvo la calle Florida, carece de recintos urbanos que sirvan de lugares de encuentro y/o expansión, y que los espacios verdes sólo cuentan en su periferia.

2 - Propuesta

La propuesta pretende dar una solución global a todos esos problemas canalizando la obra privada en el Area dentro de una nueva estructura física.

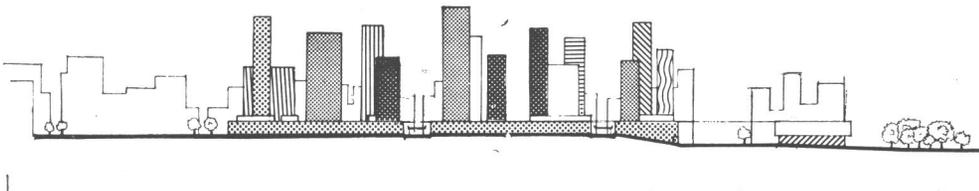
Se propone una plataforma peatonal a nivel ± 9.50 , interconectada entre manzana y manzana por puntos, y a cuyo nivel se alienta el desarrollo de actividades que atraen al peatón. Por sobre esta plataforma las construcciones serán en torre. Se consigue así, no sólo librar el nivel ± 0.00 para la circulación vehicular, sino que también se crea la posibilidad, para un futuro más lejano, de establecer un nivel vehicular intermedio, entre el ± 0.00 y el ± 9.50 .

En el nivel ± 9.50 el 30% de la superficie será destinada a uso peatonal. Desde el nivel ± 0.00 se accederá a la plataforma por medios mecánicos.

Se propone también el ensanche de dos vías Norte-Sur y dos Este-Oeste, y un ensanche restringido sólo a planta baja en el resto (salvo la calle Florida).

La nueva estructura propuesta necesitará un lapso importante para tener vigencia; en realidad, constituye un elemento de previsión a un plazo relativamente largo. Mientras tanto se proponen etapas sucesivas de ordenamiento del tránsito, que implican destinar ciertas arterias para el uso exclusivo de vehículos de transporte público colectivo y otras —en horario restringido parte del área bancaria— al uso peatonal exclusivo. Esto hasta tanto se vaya materializando la nueva estructura urbana y realizando los ensanches de calles propuestas.

Con el mismo criterio y hasta que la estructura pueda dar cabida a un mayor caudal vehicular se propone restringir en parte el acceso de vehículos privados a garajes dentro del área, manteniéndolos en su periferia, para lo cual se propone la licitación de playas de estacionamiento a varios niveles en las Avdas. 9 de Julio y Leandro N. Alem, y la habilitación de estacionamiento medido en Roque Sáenz Peña.



Parque Almirante Brown

De este sector hemos publicado en el número 464 el conjunto urbano Lugano I y II. En próximas ediciones se desarrollarán otros aspectos del área.

El área que bajo esta denominación ha sido planificada por la Organización del Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires, ubicada al S.O. de la misma, sobre la ribera del Riachuelo y denominada antiguamente "Bañado de Flores", quedó retrasada durante muchos años en su evolución debido a la magnitud de las obras necesarias para su saneamiento. Tratándose de tierras bajas, fácilmente inundables por la falta de drenaje natural, han sido utilizadas como vaciaderos de basura, lo cual ha favorecido la implantación de núcleos de viviendas precarias (Villas Miseria) y las ha transformado en áreas de repulsión, afectando además el desarrollo de las zonas aledañas de Villa Soldati y Villa Lugano que las rodean.

Estas últimas, de elevado índice de crecimiento poblacional, coincidente con el hacinamiento y deterioro de la vivienda, se han visto, además, durante largo tiempo, perjudicadas por la falta de equipamiento comercial y de servicios.

Considerando que, las 1.434 hectáreas que ocupa el Parque Almirante Brown constituyen aproximadamente la décima parte de la ciudad, el Plan Regulador ha tenido como una de sus más antiguas metas, la recuperación de estas tierras mediante su saneamiento y su integración al contexto urbano.

El plano Piloto del Parque Almirante Brown, cuyo estudio se comenzó en el año 1961, fue aprobado en el año 1967 y contiene los lineamientos generales para la sistematización del área.

Las obras de saneamiento, actualmente casi terminadas, comprenden: el entubamiento del arroyo Cildañez y el encauzamiento de las aguas pluviales que aseguren el drenaje del área y dos lagos reguladores.

El programa prevé destinar la mayor parte de la superficie al uso recreativo dada la exigua proporción de áreas verdes en la Capital Federal (aprox. 1.100 hectáreas de superficies parquizadas, deportivas, culturales, etc.) proyectándose en el resto, dos grupos residenciales nucleados en varios conjuntos.

Estos dos grupos —Lugano y Soldati— estarán equipados con amplias explanadas peatonales que constituirán centros de atracción ya que contendrán un equipamiento completo de abastecimiento y de servicios tanto para los nuevos habitantes como para las áreas adyacentes.

Si bien fueron proyectados originariamente para alojar a los habitantes provenientes del área y de su zona de influencia, en la actualidad se ha previsto dar ubicación en los mismos a las familias procedentes de áreas de renovación urbana actuales y futuras como ser la Av. 9 de Julio, Barrio Sur, etc. En estos conjuntos residenciales, proyectados dentro de los lineamientos más actuales, la vivienda estará rodeada de espacios verdes, servida por comercio diario, guarderías y escuelas primarias accesibles por áreas peatonales y a corta distancia. Está asimismo previsto el equipamiento comunitario completo de cada conjunto, la segregación de la circulación peatonal y vehicular y las necesidades futuras de centros escolares secundarios, viviendas para ancianos, etc.

Las dos vías de tránsito rápido: Avda. Richieri y Perito Moreno, asegurarán además de una red vial completa, una accesibilidad de primer orden.

Es por ello que se han destinado en el Parque Alte. Brown espacios varios para otros elementos de mayor radio de influencia como ser dos Universidades, un Hospital Regional, Centros Religiosos, Teatros, Museos, etc. que darán al mismo vitalidad y movimiento.

Los conjuntos residenciales programados para la zona, responden a los estudios socio-económicos del área y su entorno, teniéndose especial cuidado en la determinación de las densidades, del equipamiento necesario y de las normas para el diseño de los mismos.

El planeamiento integral de este vasto sector llevó a incluir áreas para parques industriales, con lo cual, además de asegurarse la provisión de empleos, se logrará reubicar las industrias localizadas en forma inadecuada en el resto de la Ciudad. Su ubicación sobre la Avda. Perito Moreno, asegura la fluidez del incremento de tránsito motivado por los mismos.

Actualmente este ambicioso proyecto, que es el único en su especie en la Ciudad está en avanzado estado de ejecución, tanto en lo que se refiere a las obras de saneamiento, como a su red vial y parquización.

Se ha terminado la construcción de dos de los grupos de vivienda proyectados, habiéndose comenzado los trabajos del gran conjunto Lugano I y II.

La difícil tarea de control, revisión periódica y actualización de los proyectos e inversiones, así como el estudio particularizado de cada uno de los elementos constituidos del proyecto será la tarea a afrontarse a fin de lograr llevar a cabo un objetivo primordial: la realización completa de esta vasta obra y su incorporación a la vida urbana.

La implementación legal y la coordinación de los trabajos con los recursos necesarios para su realización, son puntos claves para el logro de estas metas, y de su compatibilización y continuidad dependerá el éxito de este primer proyecto integral de renovación urbana en gran escala que encara la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.



Area Costanera Sur

El déficit de espacio verde por una parte, y el crecimiento desordenado del centro de la ciudad por otro, han hecho surgir la idea de utilizar una zona adyacente al mismo y la cual se pueda considerar como punto de partida para la solución de estos problemas y de otros de no menor importancia.

El análisis de las áreas de deterioro y obsolescencia cercanas al centro de la ciudad, de la inadecuada localización de un gran número de oficinas administrativas y de la dificultad para encontrar parcelas en las cuales puedan implantarse conjuntos coherentes dentro del tejido actual, ha dado como resultado la convicción de la necesidad de la creación de una nueva área que convenientemente planificada responda a los requerimientos del acelerado crecimiento de la ciudad especialmente en su carácter de prestadora de servicios.

En consecuencia, se ha resuelto anexar al suelo urbano existente una zona de relleno sobre el Río de la Plata de aproximadamente 400 Hs., integrándola con las 150 Hs. ocupadas por el antiguo Puerto Madero, ya obsolecente y que actualmente forma una barrera entre la ciudad y su río.

Si bien en principio se ha programado para esta zona un destino exclusivamente de recreación y esparcimiento tanto físico

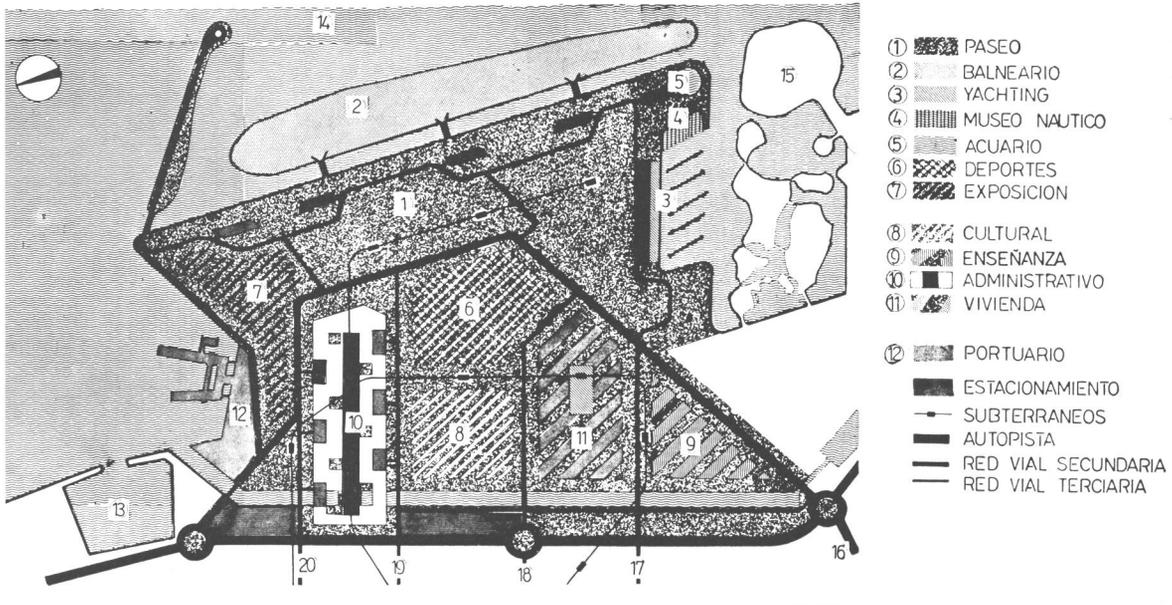
como cultural, la misma podrá albergar en pequeña proporción áreas administrativas de uso específico, edificios culturales, instalaciones portuarias para pasajeros, espacios para exposiciones internacionales y edificios culturales y deportivos de diversa índole.

La ubicación estratégica en cuanto al centro gubernamental y administrativo y las múltiples vías de circulación tanto a nivel como subterráneo que convergen a esta zona, permiten atribuir a este proyecto una importancia futura de primer orden como punto de partida para la renovación urbana de nuestra ciudad. Bordeada por la futura autopista costera cercana a los intercomunicadores que la unirán con las principales avenidas que atraviesan la ciudad, su accesibilidad será tan excepcional que permitirá transformarla con el curso del tiempo en un elemento de primera categoría a nivel metropolitano.

Teniendo en consideración los estudios cuantitativos, cualitativos y de distribución de los espacios verdes con que cuenta la ciudad de Buenos Aires se complementó el programa, actualmente en su primera faz de elaboración, con una isla balnearia separada del conjunto por un canal apto para deportes acuáticos (remo-esquíes, etc.) y con un Puerto para veleros cuya necesidad es fuertemente sentida para el aprovechamiento de las aguas del Río de la Plata como factor de esparcimiento y deporte.

El proyecto tentativo de las cuatro zonas

Así se transformará el Puerto Madero. Los puntos numerados no grisados señalan: 13) Dársena; 14) Río de la Plata; 15) Ciudad deportiva; 16) Calle Brasil; 17) Avda. Independencia; 18) Avenida Belgrano; 19) Calle Rivadavia; 20) Avenida Corrientes



en las cuales se prevé el diseño futuro de conjuntos edificados, contiene como premisa la segregación de las circulaciones vehiculares y peatonales, el total equipamiento de cada una de acuerdo con el uso propuesto y una fácil intercomunicación funcional entre las mismas.

En la actualidad la prosecución de los estudios para el área se ha postergado hasta tanto se resuelva en forma integral cuáles serán los operativos inmediatos y mediatos en los altos niveles de decisión respecto a las otras propuestas para la renovación urbana que ha encarado la Organización del Plan Regulador.

En efecto, el estudio particularizado del

área centro y el propósito de las autoridades de realizar un estudio integral del área costanera sur conjuntamente con la zona situada al sur del área centro, podrá hacer variar los lineamientos generales que surgieron del análisis que condujo al primer intento de zonificación del área que nos ocupa.

Sin embargo, el hecho de incorporar a la jurisdicción municipal esta amplia zona, que proporcionará terreno económico e inmejorablemente ubicado tendrá un significado primordial en el cambio de la zona urbana estructural y la oportunidad de mejorar las condiciones de vida que nuestra ciudad ofrece a sus habitantes.

Area Costanera Norte

Comprende un área de 1.400 Hs. ubicada entre las vías del F.C.N. Belgrano, Avda. Gral. Paz, Salguero y el Río de la Plata.

En la actualidad existen extensas áreas ocupadas por concesiones (uso restringido). En consecuencia existe escaso espacio verde de uso público a pesar de la extensión del área.

El estudio tiene como objetivos: "Brindar en el área Costanera Norte", las mayores posibilidades de esparcimiento público, adecuando los hechos existentes, creando hechos nuevos y estructurando el complejo resultante dentro de principios urbanísticos que deberán contemplar factibilidades técnicas y económicas, de manera de poder concretar un plan de máxima susceptible de ser desarrollado, en el tiempo, en etapas parciales.

Propuesta: Cambios de uso y creación de nuevos espacios.

Para el estudio se ha dividido el área en 6 zonas:

- 1) Círculo policial y dársena de embarcaciones menores.
- 2) Ciudad Universitaria.
- 3) Balneario Norte.
- 4) Aeroparque.
- 5) Bosque Alegre.
- 6) Islas.

Zona 1: Se propone para esta área la construcción de una dársena para embarcaciones menores que se halla en estudio conjunto por parte de SEOP, la Municipalidad, Comando en Jefe de la Armada y Universidad de Buenos Aires.

Se complementa esto con obras de remodelación vial para vincular la Costanera Rafael Obligado con la Avda. Gral. Paz y la Autopista Costera.

Zona 2: Se mantienen las características actuales proyectándose solamente la construcción de terrazas en desniveles hacia el Río.

Zona 3: Se dividirá el lago actual en 3 secciones: 2 natatorios y un lago deportivo, mejorándose la forestación y el equipamiento de las actuales zonas de fogones.

Además, se mantendrán las parrillas, incorporándose playas de estacionamiento y se remodelará la costa.

Zona 5: Se prevé el traslado del actual

Aeroparque, ya saturado, a una Aeroisla según Plano Director de Bs. Aires.

En el área así desafectada, se proyecta la construcción de una colina artificial, rodeada de un circuito de paseo constituido por la actual Avda. R. Obligado y la pista del Aeroparque (apta para desfiles alegóricos).

La Colina contará con caminos de acceso hasta su cima con playas de estacionamiento que se usarán como miradores hacia el Río, 2 anfiteatros de características naturales para espectáculos culturales, ceremonias, exhibiciones especiales, etc. Las laderas serán forestadas.

Este accidente topográfico romperá la monotonía llana de estas costas, rememorando las antiguas barrancas del Río.

Entre la Autopista Costanera y las vías del F. C. N. Belgrano se creará una zona deportiva con zonas de estar y asadores.

Se remodelará además la actual Avda. Costanera, creándose abras al Río, explanadas, escalinatas, nueva forestación y parquización del veredón. Se mantendrá la Playa Saint Tropez dotándola de playa de estacionamiento propia.

En coincidencia con el actual muelle Dorrego se construirá el puerto de trasbordadores que inicialmente servirán de acceso a las islas (Zona 6 con playa de estacionamiento para 1.800 automóviles.

Zona 5: Este sector se mantendrá, en líneas generales con sus actuales características, incorporándose una zona deportiva con vestuarios, baños, canchas de fútbol, etc.

Zona 6: Con el fin de proteger el Canal Costanero de las sudestadas y, a la vez, acelerar la corriente para que se mantenga limpia, disminuyéndose la necesidad de dragado, es construirá, mediante relleno, una serie de islas paralelas a la costa, desde San Fernando hasta el Puerto, a manera de rompeolas discontinuas.

Se crearán así áreas de playas libres de la contaminación de las aguas que aqueja a la actual línea de costa.

Las dos que enfrentan a la Capital tendrán una cota superior de + 5 m. sobre el nivel del Riachuelo. Una de ellas se preservará en estado silvestre para dar cabida a la fauna y flora autóctonas.

La isla más importante contará con puerto, centro comercial, y 6 grupos balnearios con equipamiento completo, 5 para 10.000 personas y 1 para 20.000. Además, habrá una bahía para actividades náuticas y zona de camping. La isla se podrá recorrer en automóvil, contándose con los estacionamientos necesarios.

Circulación y Transporte

El trazado y características de la red vial actual del área metropolitana es insuficiente para responder a las necesidades actuales de la zona.

Esta red tiene un sentido convergente hacia la ciudad de Buenos Aires heredada de la época colonial, no constituyendo un sistema adecuado a las necesidades actuales del área, ya que está formada por vías inconexas; existiendo sólo un camino que las vincula francamente: la Av. Gral. Paz.

Las características físicas de estas vías son inadecuadas a los volúmenes y tipos de tránsito que deben soportar dentro del área, pues sus anchos son insuficientes y el uso de sus bordes no ha sido reglamentado, lo que permitió la localización de actividades, fundamentalmente comerciales, que debido al tránsito y estacionamiento que generan impiden una circulación fluida. En muchos casos, las vías de acceso no mantienen una continuidad de trazado, canalizándose su tránsito por calles y avenidas urbanas, provocando una mezcla de tipos de tránsito, local y regional, que se interfieren mutuamente. Quedan exceptuadas de esta crítica, las autopistas Gral. Ricchieri de acceso al aeropuerto internacional de Ezeiza y el acceso Norte.

El aumento del parque automotor, que desde los años 1950 en adelante viene creciendo en forma cada vez más acelerada, y los servicios de transporte público insuficientes, en especial en las horas pico, promueven el mayor uso del automóvil para los viajes al centro de Buenos Aires provocando congestiones en las rutas de acceso durante esas horas pico, y en las horas hábiles en las cales del radio céntrico, debido a que sus calles fueron dimensionadas para carruajes y con densidades notablemente más bajas. A esto, hay que agregar otro problema que es inseparable de la circulación, el estacionamiento de vehículos para el que no fueron tomadas, a su tiempo, las medidas de previsión, siendo necesario hoy en día autorizar el mismo en las vías de circulación con los consiguientes inconvenientes de reducción de superficie destinado a este uso e interrupciones por maniobras necesarias.

Con respecto al transporte público la situación actual también es deficiente. Se realiza por ferrocarril y vehículos automotores, en general microómnibus de poca capacidad ya que completos llevan como máximo 50 pasajeros, existiendo 130 líneas que vinculan la Capital Federal con distintas localidades del área. De las 8 líneas ferroviarias que vinculan Buenos Aires con su área metropolitana, solo la mitad están electrificadas, las otras cuatro operan con tracción diesel eléctrica con la consiguiente menor flexibilidad del servicio. A esto hay que agregar que salvo cortos tramos, en todo su recorrido las 8 líneas corren a nivel, lo que también limita la periodicidad de servicios e interfiriendo la circulación vial, lo que constituye un elemento más.

Dentro de los límites de la Capital Federal el transporte público de pasajeros se realiza casi fundamentalmente por el típico "colectivo", de baja capacidad transportativa aunque de gran flexibilidad de movimiento en el tránsito ciudadano, operando actualmente 214 líneas de las cuales 60 operan con ómnibus con una capacidad de alrededor de 80 pasajeros como máximo por unidad.

El transporte de gran capacidad se realiza por medio del ferrocarril subterráneo. Las 5 líneas de subterráneos que existen forman una red que permite transbordos entre todas ellas

aunque la superficie que cubre es pequeña teniendo un recorrido total de 37 km.

El ferrocarril a nivel desempeña una función importante en el transporte masivo dentro de los límites ciudadanos, supliendo al subterráneo, en especial en las zonas Norte y Oeste de la ciudad.

Ante la situación rápidamente descrita surge la necesidad urgente de planificar la circulación y el transporte de toda el área metropolitana paralelamente con la planificación del uso del suelo del que el tránsito y el transporte son resultado.

El planteo vial y del transporte para el Área Metropolitana tiene como objetivos:

- a) Lograr un sistema vial integral teniendo en cuenta toda el Área Metropolitana y no sólo la ciudad de Buenos Aires.
- b) Definir las trazas de aquellos accesos que aún no lo están fijando las características físicas que deberán tener, de acuerdo a las demandas de tránsito y con previsión de futuro en cuanto a número y nuevas posibilidades tecnológicas.
- c) Clasificación vial de acuerdo a la función, reglamentando el uso de las zonas de borde.
- b) Planear el sistema ferroviario metropolitano y el subterráneo de la ciudad en forma que se complementen y no estén en competencia con el vial, sino integrados con éste último, utilizando asimismo su cualidad de elemento conformadores de las áreas urbanas.

Acorde con estos criterios resultan necesarios diversos estudios que posibiliten obras capaces de responder las demandas urbanas y regionales.

A escala metropolitana la construcción de la autopista costera que correrá paralela al Río de la Plata, posibilitando el reordenamiento de las zonas inmediatas a la Capital ya conformadas y la creación de nuevas áreas de expansión.

Otra obra de ineludible necesidad es el trazado definitivo y ensanche del actualmente incompleto y tortuoso Camino de Cintura que permitirá conectar todos los accesos a Buenos Aires como asimismo una franca vinculación de importantes localidades del área sin atravesar la Capital Federal. Completando el sistema se propone otro camino de cintura que correrá a unos 60 km. de la ciudad, es decir, prácticamente tangente al Área Metropolitana, que permitirá la vinculación de regiones sin que ese tránsito se interfiera con el metropolitano.

Asimismo, la necesidad de un nuevo trazado para al acceso Oeste, es obvio, pues la Avda. Rivadavia ya no cumple esa función, habiéndose transformado en una avenida urbana con largos alineamientos comerciales en sus bordes y con una importante circulación local en los centros de las localidades que atraviesa.

La construcción de un nuevo acceso Sud aliviará las actuales rutas 1 y 2 y liberará del tránsito regional que accede a Buenos Aires, por las Avdas. Calchaquí y Mitre, está última, que como el caso de la Avda. Rivadavia se ha transformado en una avenida eminentemente urbana y la primera muestra, una fuerte tendencia a serlo en poco tiempo. Este nuevo acceso se prolongará cruzando la ciudad y al que denominamos autopista central, entre los límites de las zonas definidas como "Capitalidad" y "Municipio" continuándose con el Acceso Norte, el que empalma con la ruta 9 (Panamericana). Esta vía que tendrá carac-

(sigue en pág. 13)

Accesos ferroviarios

I. Metodología

El estudio de los accesos ferroviarios tanto en su penetración como en la ubicación de las estaciones ha sido efectuado clasificando su corriente en tres clases:

- 1) Transporte de Pasajeros de media y larga distancia (transporte territorial y extraterritorial).
- 2) Transporte de Pasajeros de líneas urbanas y suburbanas. (transporte metropolitano cerrado y abierto).
- 3) Transporte de mercancías.

Se ha partido del análisis de la evolución demográfica, económica, tipos de vida en el país y sus proyecciones hacia el año 2000; también se ha realizado un trabajo de investigación prospectiva para determinar el probable porvenir de los distintos medios de transporte.

De las tres clases en que se ha agrupado la corriente de transporte se ha desarrollado hasta el presente el estudio del transporte de pasajeros de media y larga distancia y el transporte de carga. Sobre el transporte de pasajeros metropolitano recién se ha comenzado el estudio; por ésta razón, para este transporte se darán únicamente orientaciones para las soluciones.

2. Transporte de Pasajeros de media y larga distancia (territorial y extraterritorial).

Los análisis efectuados han permitido establecer como evolución más probable, si el ferrocarril se actualiza y organizativamente, de la cantidad de pasajeros despachados por las estaciones terminales ferroviarias de la ciudad de Buenos Aires, la siguiente serie cronológica:

1970	-	75	millones de pasajeros
1975	-	87	" " "
1980	-	122	" " "
1990	-	158	" " "
2000	-	200	" " "

Estas cifras indican que su movilización pueden ser efectuada por una o dos estaciones terminales sin que presenten problemas irresolubles ni al sistema ferroviario, ni al sistema circulatorio de distribución de la ciudad.

(Viene de pág. 12)

terísticas de autopista, conjuntamente con la Costera, serán los elementos rectores de descentralización de Buenos Aires, fundamentales para la nueva conformación urbana del Área Metropolitana.

Estas dos autopistas, conjuntamente con la Perito Moreno, prolongación del Acceso Oeste vializada directamente con ambas, y la Avda. Juan B. Justo, formarán un anillo de distribución rápida del tránsito del área central de Buenos Aires.

Completa el sistema descrito al que llamamos Red Primaria del Área Metropolitana, la prolongación de la Avda. Gral. Paz y hasta su unión con la Autopista La Plata-Buenos Aires (continuación de la costera), quedando de esta manera, vinculados todos los accesos a Buenos Aires y permitiendo así una racional distribución de tránsito.

En cuanto al transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires, aún no se propuesto ninguna solución pues se espera el resultado del estudio de flujo de tráfico que actualmente realiza la Secretaría de Transportes. A ese estudio deberá seguirle un Censo de Origen Destino, sin el cual toda propuesta de Sistema de Transporte carecerá de la base necesaria que garantice su eficiencia.

Se ha adoptado la solución basada en el mantenimiento de dos estaciones terminales de pasajeros de línea general; para ello se han tenido en cuenta los siguientes factores:

- 1) Característica de la ciudad y las proyecciones del uso del suelo.
- 2) La estructura actual de la red ferroviaria.
- 3) La posibilidad de aplicación de las nuevas y futuras técnicas de transporte.
- 4) La vinculación del ferrocarril con los distintos medios de transporte urbanos y automóviles particulares.

Las estaciones elegidas son Plaza Constitución y Retiro, convenientemente remodeladas y las penetraciones, Sur y Norte.

La penetración Sur, sobre la misma ubicación que el actual acceso del F. C. Roca, tendrá como punto de partida la actual estación Plaza Constitución; todo el trayecto comprendido entre esta estación y Temperley, nudo de toda la red del F. C. Roca, se desarrollará en alto o bajo nivel dado que la zona atravesada es la más densa de esas poblaciones.

La penetración Norte ocupará la actual zona de vía del acceso del F. C. Belgrano con estación terminal en la zona de Retiro. Esta penetración dada las características de la zona, podría desarrollarse a nivel de calzada.

La solución adoptada que considera la eliminación de las penetraciones de las actuales líneas de los FF.CC. Mitre, San Martín, Urquiza, Sarmiento y ex Compañía General y las respectivas estaciones terminales: Retiro, Lacroze, Once y Estación Buenos Aires en el servicio de transporte territorial implica, necesariamente, un conjunto de modificaciones en la conformación geométrica de la red ferroviaria y en la organización de este sistema de transporte, como las que siguen:

a) **Configuración geométrica.** La vinculación de las redes que acceden a Buenos Aires, la que debe lograrse en el área exterior de la ciudad de Buenos Aires, es necesariamente indispensable para la concreción de esta solución.

Esta comunicación puede lograrse por interconexiones en zonas muy alejadas de Buenos Aires y por vinculación de los distintos nudos concentradores de las distintas redes, ubicados en el interior del área barrida por el giro del sector de 100 km. de longitud con centro en Buenos Aires. Al tratar las soluciones para el transporte de carga.

b) **Unificación de trochas.** A pesar de que las modificaciones propuestas pueden concretarse sin necesidad imperiosa de la unificación de trochas, creemos que es totalmente conveniente resolver la variedad de trochas que presenta nuestro sistema ferroviario; las circunstancias se presentan favorables para realizar esta unificación, puesto que el estado de las vías, como así también el sistema de señales y el material rodante, exigen inexorablemente la renovación casi total de ellas; es el momento de encarar la resolución de este problema adoptando un solo tipo de trocha en la mayor parte del país, pues la topografía lo permite, y evitar así gastos incesarios a la empresa y por ende el país.

c) **Estaciones.** Las dos estaciones adoptadas requerirán trabajos de distinta clase; Plaza Constitución necesitará trabajos de complementación, ampliación y modificación que la coloque en condiciones óptimas; Retiro deberá ser totalmente reconstruida para unificar en ella a todos los ferrocarriles excepto el F. C. Roca.

(sigue en pág. 14)

3. Transporte de Carga.

El estudio del transporte de carga que se realiza entre Buenos Aires y resto del país ha sido efectuado clasificando la corriente en dos tipos según el foco que la genera: 1) transporte de carga de foco puerto de Buenos Aires y 2) transporte de carga de foco área metropolitana. Se han tenido para la adopción de las soluciones, los siguientes elementos.

- 1) Las perspectivas del desarrollo más probable del área Metropolitana señala una transformación del uso del suelo con un desplazamiento de la zona industrial de gran porte a las localidades del contorno de la ciudad de Buenos Aires, manteniéndose en ésta, ciertas industrias livianas.
- 2) El estudio del puerto de Buenos Aires, efectuado por el Plan Regulador (año 1960) propende a concentrar la actividad portuaria en la zona Norte (Puerto Nuevo), en las instalaciones del Dock Sur para el movimiento petrolero y exportación de carne y el levantamiento de las instalaciones de Puerto Madero (Dique 1 a 4).
- 3) El proyecto de construir un puerto de aguas profundas en la Bahía de Samborombón (Prov. de Bs. As.).
- 4) El estudio y proyecto del Mercado Concentrador de Abastecimiento de la Ciudad de Buenos Aires a construir en las inmediaciones de la estación Tapiales de los ferrocarriles Sarmiento y Belgrano (ex-Compañía General y ex-F. C. Midland).
- 5) La antigüedad de las actuales estaciones ferroviarias de carga, con una técnica de hace 40 años, impone la necesidad de la renovación total de ellas con la adopción de las nuevas técnicas del transporte de mercancías, si el ferrocarril desea seguir jugando un papel de importancia en el campo del transporte.

Teniendo en cuenta estas características se efectúan las siguientes proposiciones:

- a) acceso al puerto de Buenos Aires debe realizarse por la parte norte. La traza del acceso del F. C. Belgrano (ex-F. C. del Estado) se presenta con caracteres inmejorables para esa penetración.
- b) Concentración en el Mercado Concentrador de Abastecimiento de la ciudad de Buenos Aires de toda la carga ferroviaria de productos alimenticios a comercializar en ese Mercado.
- c) Traslación de las actuales estaciones de carga ubicadas en la ciudad de Buenos Aires a los partidos limítrofes y en concordancia con la localización de las industrias necesarias del transporte ferroviario para el transporte de su producción y materia prima.
- b) Mantener el actual acceso al Matadero Municipal Lisandro de la Torre.

Esta proposición traerá consigo modificaciones de la configuración geométrica de la red ferroviaria y en la organización del encaminamiento de la corriente de carga por lo menos en lo que respecta al Gran Buenos Aires. Las modificaciones más importantes son:

- 1) Cambio de la penetración del F. C. Roca puerto de Bs. As.
- 2) Modificación de las actuales playas de clasificación.
- 3) Vinculación de las distintas redes que constituyen el sistema ferroviario argentino.

La vinculación puede lograrse por interconexión en puntos ya existentes y por la construcción de líneas que ligan los nudos de concentración de las distintas redes. Una línea de vinculación puede ser la que una los nudos Altamirano y Cañuelas. (del F. C. Roca) con Mercedes (punto de encuentro de los F. F. Sarmiento y San Martín), Vagues; F.C. Mitre (este punto sería nudo concentrador de los F.F.C.C. Mitre, Urquiza y Belgrano; esa línea a modo de cinturón férreo se desarrollará con un lado de aproximadamente 100 km.

Otra línea de vinculación se podría lograr completando el ya existente de aproximadamente 20 km. de radio de la zona céntrica y que une La Plata, Temperley, Haedo, Caseros, con las vías del F. C. Mitre, Belgrano y Urquiza para tener su entrada al Puerto por la actual traza del F. C. Belgrano.

La adopción de estas modificaciones presupone un estudio técnico-económico por parte de la Empresa Ferroviaria y de la Secretaría de Transporte de la Nación.

4. Transporte de Metropolitano. A. Sistema Ferroviario.

Como se ha expresado el Plan Regulador aún no ha efectuado el estudio de este tipo de transporte. No obstante pueden expresarse algunas ideas que permitan tener lineamientos de fatibles soluciones.

Las soluciones para este problema deben ser el resultado de una feliz combinación entre los distintos medios de transporte público y hallar soluciones más variables para el uso del automóvil particular.

Creemos que las actuales trazas de las líneas en el área metropolitana pueden ser utilizadas par la constitución del servicio ferroviario de metropolitano; con la salvedad de que las mismas deberán desarrollarse, dentro de la ciudad de Buenos Aires, a alto o bajo nivel.

Dentro del terreno de lineamientos, al que debe responder un amplio y profundo estudio técnico-económico y urbanístico con vistas al futuro se presentan como más inmediatas y factibles las siguientes modificaciones:

- 1) Prolongación del subterráneo "A" hasta Liniers, o hacer subterráneo el F.C. en el trayecto Haedo-Plaza Once siguiendo empleando a esta última estación de intercambio entre el Metropolitano abierto (servicio suburbano del F. C. Sarmiento y el metropolitano cerrado (línea A de subterráneo).
- 2) Prolongación de la línea B. de Subterráneo desde Lacroze hasta estación Urquiza (F. C. Mitre) (Proyecto de Subterráneo de Bs. As.) establecer en esta estación Urquiza, la estación de intercambio de los dos sistemas de metropolitano.
- 3) Prolongación de la línea D de subterráneo desde estación Palermo hasta el cruce de los ferrocarriles Mitre y Belgrano (Subterráneo de Bs. As. tiene proyectado extender esta línea por la Avenida Cabildo hasta la calle Monroe). Se cree conveniente extenderla hasta el cruce antedicho para lograr así dos objetivos: 1) Vincular los dos tipos de metropolitano y 2) permitir el levantamiento de línea del F. C. Mitre dentro de la ciudad de Buenos Aires.
- 4) Construcción en alto nivel (en viaducto) del tramo del F. C. Roca comprendido entre Plaza Constitución y Temperley y la correspondiente electrificación (el F. C. Roca tiene, entre sus objetivos inme-

(sigue en pág. 15)

Industria

La industria ha sido indudablemente uno de los factores fundamentales en el desarrollo del área metropolitana de Buenos Aires.

Las variaciones de población, ritmos de crecimiento, proceso de urbanización, etc., responden también a la variación de las actividades en que se ocupa la población; es bien sabido que la existencia de fuentes de empleo es un factor determinante para la concentración de la población. En ese aspecto la industria es el factor más dinámico de toda economía urbana, pues además de proveer materias primas, productos manufacturados y servicios que toda población requiere para su subsistencia, confort y desarrollo, dá trabajo directa e indirectamente (por vía de la comercialización, administración, finanzas, etc.), ayudando al afianzamiento económico local, regional y nacional.

Las sucesivas etapas del crecimiento económico del país en lo que hace al sector productivo secundario (industrial) fueron dejando su impronta en la ciudad de Bs. As. y su región urbana, a tal punto que puede decirse que en cierta manera la morfología de ella es la resultante de la manera en que se fue dando el proceso.

El hecho de ser Bs. As. el principal puerto exportador e importador, convertido en la cabecera de puente para las relaciones con el mercado externo, deformación macrocefálica que el ferrocarril ayudó a configurar, la elevó a la categoría de principal núcleo urbano que al desarrollarse fue creando las condiciones favorables para hacer de ella —desde el punto de vista de las industrias— el área de localización ventajosa. Proximidad del puerto para exportar la producción, en el caso de las industrias que procesaban los productos agropecuarios, sitio de entrada de las materias primas de importación, bienes intermedio y equipo, mercado consumidor concentrado y de mayor nivel de ingresos, mayor diversificación de la demanda de bienes y servicios.

Como era natural las ramas que fueron desarrollándose en Bs. As. con mayor intensidad fueron aquellas que proveían los principales bienes de consumo para abastecer a esa gran área demográfica que constituye el

(viene de pág. 14)

diatos, la electrificación de la zona urbana y suburbana, pero manteniendo la actual altimetría).

B. Sistema Automotor.

El servicio de superficie del sistema automotor deberá desempeñar un papel importantísimo tanto como complemento del Sistema Ferroviario de Metropolitano, como cumpliendo la función de directa vinculación de distintas zonas del área metropolitana. La redistribución de los itinerarios de las líneas de colectivos haría más efectiva la ya positiva función que cumple este medio de transporte.

Creemos que, donde debe trabajarse y estudiarse más y con mucha originalidad es en el problema de la circulación y estacionamiento del automóvil particular, pues es el principal causante de los graves problemas que aquejan a las áreas metropolitanas en el sector de transporte.

Este problema dada las características virgenes que presenta, y las consecuencias que trae para la vida de la ciudad, exige, inexorablemente, soluciones estructurales y no soluciones temporarias. En este campo debe pensarse y resolverse con originalidad.

principal mercado. Fue quedando reservada la periferia para aquellas industrias abastecedoras de los grandes productos intermedios que en general tiene exigencias de localización en grandes áreas.

A lo largo del tiempo esta localización dominante prosigue presionando hacia el área circundante expandiendo el área urbana de contorno y luego a lo largo de la costa del Río de La Plata en una franja que va en la actualidad desde La Plata hasta Santa Fé.

Según el censo nacional económico de 1963 aproximadamente a la ciudad de Bs. As. le corresponde el 26 % de la producción manufacturera del País, a los partidos del Gran Bs. As. el 30 %, por lo tanto el 56 % le corresponde al Gran Bs. As., el 70 % si se le añade a ella toda la Pcia. de Bs. As. y el 80 % si le sumamos Santa Fé.

Esto se vió favorecido por la necesidad de aprovechar al máximo las economías externas que ofrecía la ciudad ya consolidada, en forma de infraestructura, servicios, energía, mano de obra y localizaciones urbanas y equipamiento, que posibilitaba un mejor aprovechamiento del recurso escaso, el capital.

El hecho de encontrarse cerca del poder político, centro de toma de las decisiones económicas de fondo, con el aditamento de un ambiente de inestabilidad política, fue otro factor determinante.

La tendencia declinante de Capital Federal que se viene operando en los últimos veinte años refuerza la concentración en los partidos del Gran Bs. As. que integran el área Metropolitana; sin embargo últimamente, la primacía que tiende a decrecer en beneficio de los nuevos centros económicos del resto del país, parece indicar que han comenzado a influir en forma concurrente otros factores como la expansión de ciertas industrias que tienen otro grado de exigencia para la localización, tales como la siderurgia, algunos tipos de industria mecánica, automotriz, etc. La intensificación del aprovechamiento de recursos naturales que obliga a una localización dirigida a la materia prima, por ejemplo la petroquímica, la celulosa para papel, los aglomerados de madera, etc.

A estos aspectos hay que agregar los inconvenientes que el desarrollo urbano no planificado, provoca sobre los establecimientos allí instalados planteando a los empresarios que necesitan ampliar sus plantas como única salida la relocalización fuera de Bs. As. en condiciones más ventajosas.

Estos fenómenos crean una serie de condiciones que alientan las tendencias que pueden apreciarse en los siguientes cuadros.

Estas tendencias totalmente espontáneas se reflejan fehacientemente, en los ritmos de crecimiento del sector industrial, tanto en la Capital Federal como en los partidos que componen el Gran Bs. As., ritmos que podríamos llamar "desacelerados" ya que van perdiendo terreno con respecto al del total del País.

De estas consideraciones de tipo general surge que la industria de la Capital Federal va a decrecer en su participación en la formación del producto bruto industrial.

Es indudable que este proceso ya iniciado, deberá contar con una acción decidida por parte de las autoridades para convertirlo en un efectivo movimiento de descentralización.

En tal sentido el Plan Regulador de la Ciudad de Buenos Aires formuló las siguientes proposiciones de orden general:

a) Para lograr el equilibrio necesario entre el área metropolitana y el País, deberá desarrollarse en la primera, una industria propia a escala de las necesidades de la región metropolitana bonaerense, es

decir, acorde con las funciones y la población fijadas para dicha área. Al mismo tiempo el país deberá fomentar y orientar la instalación de industrias en los polos de desarrollo del interior.

- b) Las zonas industriales del área de planeamiento de Buenos Aires, deben proyectarse para contener en el tiempo la industria capaz de satisfacer las necesidades de la población a su propia escala regional, para lo cual deberá limitarse la superficie que se destine a uso industrial.

Acorde con lo expuesto precedentemente, la Dirección General del Plan Regulador encaró los estudios tendientes a la formulación de una política de ordenamiento espacial y desarrollo del sector industrial de la ciudad de Buenos Aires, cuyas metas principales son las siguientes:

- 1º. No alentar nuevas radicaciones industriales dentro de la ciudad de Buenos Aires.
2º. Lograr el ordenamiento espacial de las localizaciones industriales existentes, en base a una clasificación urbanística de las industrias y mediante la aplicación de mecanismos de traslados eminentemente promocionales (económicos, financieros, impositivos, legales, disponibilidad de tierras aptas, etc.).
3º. Posibilitar el crecimiento de las indus-

trias que permanezcan en la ciudad y que resulten bien localizadas o se trasladen a zonas aptas de acuerdo a la zonificación que se fije.

- 4º. Adicionar tierras a las 1.294 há. (11,77 % de la superficie amanzanada de la ciudad) afectadas a uso industrial a los efectos de posibilitar:

a) satisfacer la necesidad vital de aumentar la superficie de terreno por obrero, como consecuencia de los adelantos tecnológicos.

b) satisfacer las necesidades de expansión que tienen las industrias.

c) mantener y permitir los pequeños aumentos, de acuerdo a la estructura de empleos proyectada, de los empleos industriales existentes en la ciudad.

- 5º. Implementar una serie de "pequeños parques industriales", para posibilitar el traslado de industrias existentes mal localizadas, o con problemas de expansión, a la vez que encausar el cambio de fisonomía que se debe operar en el sector manufacturero para adaptarlo a los nuevos requerimientos, tanto por el lado de la demanda (diversificación de bienes, incremento de la calidad, volumen creciente, etc.), como por el lado de la oferta (incorporación de nuevas tecnologías, cambios en las escalas de producción, etc.).

Las áreas verdes imponen un principio de ordenamiento que alivia la congestión.



**PIZARRAS
DE FIBROCEMENTO PRENSADO**

Monofort



PARA TECHOS ELEGANTES...!

**DESDE EL Suntuoso HOTEL DE PLAYA O MONTAÑA
HASTA EL ELEGANTE CHALET SUBURBANO.**



Son de fácil colocación, pueden efectuarse indistintamente sobre listones o alfajías de madera, con o sin entablado.

Vienen fabricadas en modernos colores: Gris (natural), Rojo y Pizarra (pintados) pudiendo así adaptarse a un sinnúmero de modalidades constructivas.

Se confeccionan en tres tipos distintos: cuadrada, rectangular y panal, y cada uno de estos tipos en diversos tamaños.

Hay además 2 clases de cumbreras que, fáciles de colocar, complementan armónicamente el conjunto del techado.

Solicítelas a su proveedor habitual.

Fabricadas en
San Justo
Pcia. de Bs. As.
por

Monofort

S.A.I.C.

con oficinas en Buenos Aires
25 de Mayo 267 - 5º piso
Tel. 33-4501/2/3



contra el deslumbramiento,
contra el exceso de calor,
cristal **PAR SOL**[®]
gris, bronce, verde.

O.P.G. CONSEIL SGE. 702



edificio St Georges,
Hong-Kong,
cristal "PAR SOL" bronce



groupe d'assurance
mutuelle de Belbeuf
cerca de Rouen, Francia,
cristal "PAR SOL" verde

Los edificios con mucho sol,
están protegidos con cristales PAR SOL
los cuales filtran gran parte de
los rayos infrarrojos.

Gris, bronce o verde, PAR SOL es garantía
de confort para el usuario y de elegancia
para la arquitectura.

El cristal PAR SOL se puede colocar
también en doble acristalamiento
(cristal claro al interior,
cristal PAR SOL al exterior).



SAINT-GOBAIN

EXPROVER S.A.

1, RUE PAUL LAUTERS
1050 - BRUXELLES - BELGIQUE

ARTURO A. GORIN

AVENIDA CORRIENTES 1386
4° PISO - OFICINAS 414, 416
BUENOS AIRES / TEL. 49.4210

® registered mark