

NUESTRA  
ARQUIT

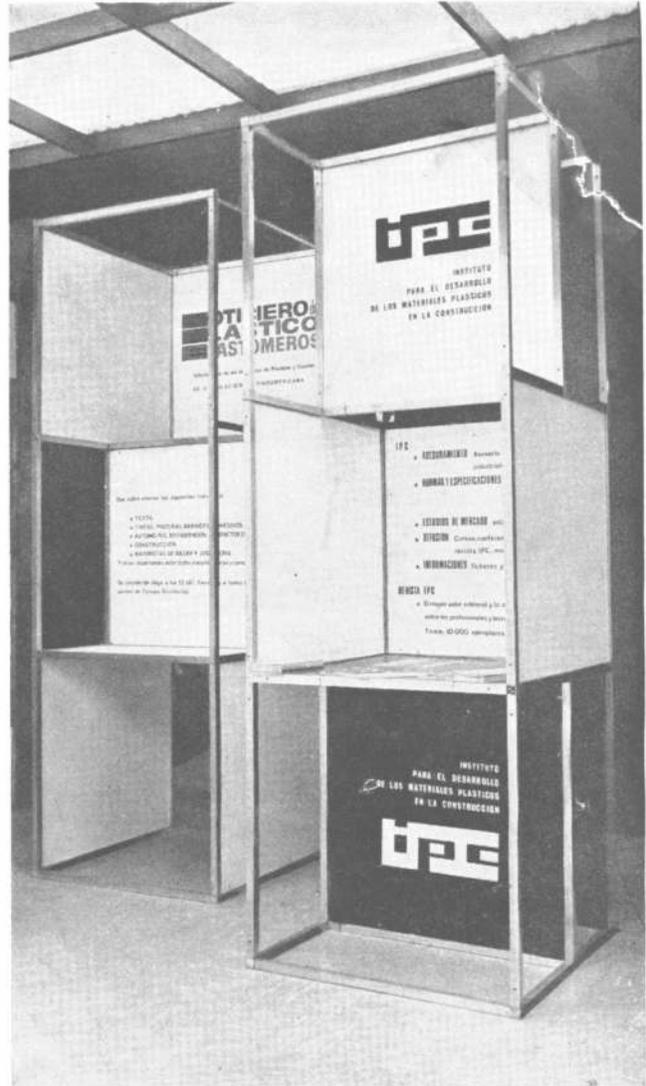
435

11/66

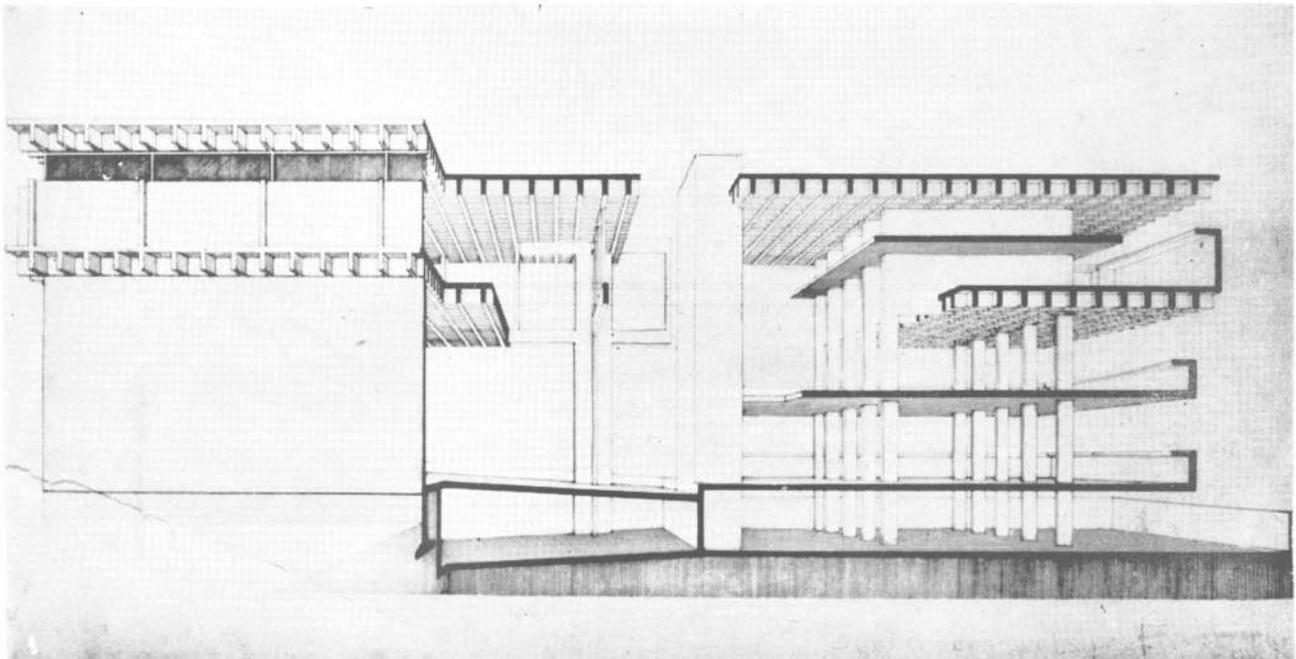
DISEÑO: SISTEMA ERREDE  
PROYECTOS PARA SAN JUAN  
TALLERES GRAFICOS ABRIL



435



NUESTRA ARQUITECTURA



# ILUM

**ANUNCIA CON ORGULLO HABER SUMINISTRADO LA TOTALIDAD DE LOS ARTEFACTOS DE ILUMINACION INSTALADOS EN EL EDIFICIO ABRIL.**

# ILUM

**SIGNIFICA: CALIDAD SUPREMA Y DISEÑO AVANZADO EN ARTEFACTOS PARA TODO TIPO DE LAMPARA. ASESORAMIENTO LUMINOTECNICO Y ELABORACION DE PROYECTOS.**

OFICINAS Y FABRICA: HUMBERTO 1º 2841  
BUENOS AIRES

T. E. 97 - 7931 - 9715 - 8138 - 1954 - 93 - 1678

## **Lanzamiento al mercado nacional de los laminados Fórmica**

En momentos de aparecer la presente edición, los laminados decorativos marca Fórmica ya están lanzados al mercado argentino por la flamante División Fórmica de Cyanamid de Argentina, denominación que reemplaza a la de Productos para la Construcción.

Con este motivo ha viajado especialmente a nuestro país el señor Fernando Lecours, gerente de marketing del Departamento Productos para la Construcción de Cyanamid Internacional, quien ha estudiado ya con el señor Rubén Vilá, gerente general de Cyanamid y con el señor Manuel A. Calderón, gerente de la División Fórmica en nuestro país, diferentes aspectos de la introducción al mercado nacional de la marca Fórmica, registrada por la Fórmica Corporation de los Estados Unidos.

Los laminados decorativos han ganado en el correr de treinta años un lugar de preponderancia en el mundo ligado a las actividades de la construcción.

Los laminados decorativos marca Fórmica que están siendo producidos ya en la planta de Cyanamid en la localidad de Moreno, Buenos Aires, son materiales creados por la moderna industria química, para revestimiento de las más variadas superficies. Su componente principal es el papel en tres tipos diferentes: Kraft, Decorativo y Overlay traslucido. Al ser tratado con resinas fenólicas y melamínicas, prensado a 5.000 toneladas y curado a altas temperaturas, nace un nuevo producto, una nueva masa compacta, cuyos componentes no pueden distinguirse, ni ante la mirada del más sensible microscopio.

Es de fácil adherencia a cualquier superficie (madera, metal, etc.), e imita exactamente cualquiera de los productos naturales conocidos (maderas con sus exactas vetas, mármoles etc.) y de crear nuevos motivos de calor imaginables por artistas plásticos.

A la vez ofrece la mayor resistencia al uso exigente, a la abrasión, al calor, a los elementos químicos capaces de manchar cualquier superficie

natural, a los ácidos, a las tintas, a las quemaduras de cigarrillos a las fuentes de mesa y a las planchas calientes.

En las cocinas, las mesadas que amplían y prolongan la pileta de lavar la vajilla; revestimiento de los muebles de cocina, mesas y sillas de uso diario, revestimiento de heladeras, etc.

En los baños, muebles de baño, mesadas de lavatorios; para el livingroom, revestimiento de mesas de cocktail, bibliotecas. En los dormitorios paneles para los muebles, cómodas y placares. En general en toda la casa, puertas, ventanas, escritorios y decoraciones de todo tipo.

Cabe señalar que una de las cualidades importantes de los laminados marca Fórmica es la del mantenimiento: no es necesario ningún cuidado ulterior. Bastará un trapo húmedo, para que la madera mantenga su lustre y su perfección perennes.

El éxito alcanzado en Estados Unidos por los laminados plásticos en las carrocerías de automóviles, vapores y ferrocarriles, ha hecho que la división Fórmica en nuestro país, se abocase a la fabricación de un tipo de laminado especial para este uso.

Entre las características de interés para los carrozados merece señalarse la altísima resistencia al impacto que evitará el hundimiento del material alrededor de los tornillos, lo que dará una superficie lisa, en oposición a la que se obtiene actualmente. ●

**LINEA C**

**Tabiques**  
**muebles modulares**

**Diseño y decoración de oficinas**



**Costanzo y Carmona**

Sociedad Anónima Maderera Comercial Industrial Financiera Inmobiliaria

**Una empresa instalando empresas**

Lavalle 375 - T. E. 31-2100 - 40-6644



**QUIEN  
BIEN  
CONSTRUYE  
USA...**



ARCILLA EXPANDIDA  
KLINKERIZADA

**El granulado cerámico, poroso, liviano, aislante y resistente, que revoluciona la industria de la construcción.**

\*Producido bajo licencia de Leca and Tentor Concessions Ltd, Dinamarca.

**USOS DEL MATERIAL:**

**ELEMENTOS PREFABRICADOS:** Paneles de muros y tabiques, tableros para losa, etc., para edificios prefabricados, caños de grandes dimensiones, silos, tanques, etc.

**HORMIGON PREMOLDEADO:** Ladrillos, ladrillos huecos, bloques, placas, caños y piezas especiales moldeadas, conductos refractarios, etc.

**HORMIGONES AISLANTES:** Techos, contrapisos, revoques, silos, tanques, cámaras frigoríficas, etc.

**ESTRUCTURAS DE HORMIGON ARMADO:** Para toda clase de edificios.

**HORMIGON MOLDEADO:** Construcciones monolíticas para cualquier tipo de estructuras, con o sin armado.

**LECA EN GRANO SUELTO:** Relleno de muros de doble capa y como contrapiso flotante. Filtro para la industria química, abrasivo para industria de mosaico y otras, etc.

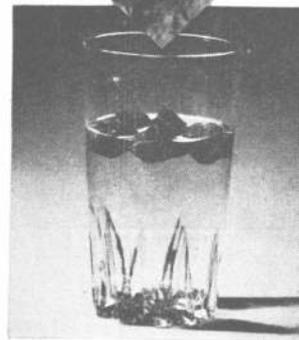


Granulometría:

0-3 mm.

3-10 mm.

10-20 mm.



**LIVIANO • RESISTENTE • AISLANTE**

Nuestro departamento técnico le asistirá y asesorará sobre la aplicación y uso de LECA en su obra, posibilitándole ventajas técnicas y económicas. Solicite n/representante.

**ENTREGA INMEDIATA  
EN SILOS AUTOMÁTICOS DE  
500 M<sup>3</sup> DE DESPACHO DIARIO**

**Circillex S.A.I.C. LECA ARGENTINA**

Promoción y ventas: Tucumán 423 - 3º - 31-4798/9

Planta Industrial: S. Debenedetti 1200 - J. L. Suárez - Ptdo. S. Martín - Prov. Bs. As.

Nuestra arquitectura es una publicación mensual de Editorial Contémpera, S. R. L. —capital, 102.000 pesos—, de Buenos Aires, República Argentina. El registro de propiedad intelectual lleva el número 778.757. Su primer número apareció en agosto de 1929 y la fundó Walter Hylton Scott, primer director.

Director actual: Raúl Julián Birabén. Asesores de redacción: Walter Hylton Scott, Mauricio Repossini, Federico Ortiz, Rafael Iglesia y Miguel Asencio. Colaboradores permanentes: Hernán Alvarez Forn y Esteban Laruccia.

De Nuestra arquitectura se editan diez números por año que se venden en todo el país a 150 pesos el ejemplar.

La suscripción anual (10 números) cuesta 1.200 pesos. En América Latina y España: suscripción anual, 12 dólares. En otros países, 18 dólares.

Dirección y administración en Sarmiento 643. Buenos Aires, teléfonos 45-1793 y 45-2575. Distribución en Buenos Aires, Arturo Apicella, Chile 527.

La dirección no se responsabiliza por los juicios emitidos en los artículos firmados que se publican en la presente revista.

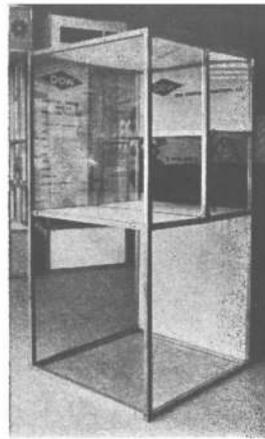
#### en este número

Dos arreglos de oficinas en el centro de Buenos Aires, trabajos realizados por los arquitectos Ludovico Koppmann (para Adarga S. R. L.) y David Stalman para un estudio jurídico (6 y 8).

Una casa con una singular disposición aplicada para aumentar la dosis de aire, verde y luz que puede tener una vivienda en un lote corriente, obra del arquitecto Gerardo Sabbatello (10).

La Universidad Nacional de Cuyo llamó a concurso para la realización de dos proyectos para su futuro "campus": Hogar y Club Universitario (lo ganaron los arquitectos Hugo Alberto Coletti, Juan Carlos Antonini, Juan A. Fernández Martínez, Jorge Volney Mogica y Noemí E. Mogica) y edificio para decanato, aula magna y biblioteca (lo ganó Mauricio Repossini).

El símbolo del arbolito que va en la tapa de este número no nos pertenece: es el símbolo de otra editorial que no solo "hace historia" en materia de periodismo, sino que incursiona eficientemente en el



Esta edición se terminó de imprimir el 20 de noviembre 1966



# 435



#### en el próximo

En *na* 436 publicaremos la obra más esperada de los últimos tiempos: El Banco de Londres y América del Sur, de SEPRÁ (más Testa). Serán más de 20 páginas dedicadas a presentar, con fotografías exclusivas de nuestra revista, con plantas, cortes, comentarios y detalles técnicos, ese trabajo arquitectónico único en la segunda mitad del siglo.

La reciente publicación de algunas creaciones en materia de paneles móviles separadores de ambientes hechas por *na* creó cierta avidez en nuestros lectores; avidez que aquí satisfacemos mostrando el sistema "Unisiam" utilizado en la agencia de publicidad "Agens". Luego vendrán otros.

La segunda parte de la Iglesia de San Ignacio, en la serie histórica que comandan Rafael Iglesia y Federico Ortiz.

#### Las fotografías

Las fotografías que se publican en este número deben atribuirse así: páginas 6 a 13, Lepley; páginas 18 a 22, Lepley; páginas 33 a 39 a Federico Ortiz.



## Arreglos para dos oficinas en Buenos Aires

diseño

1

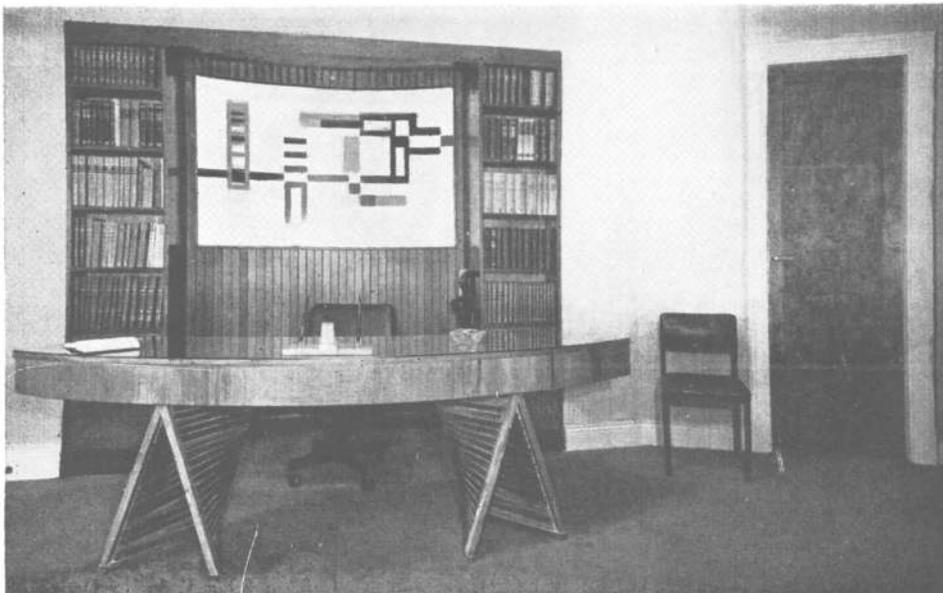
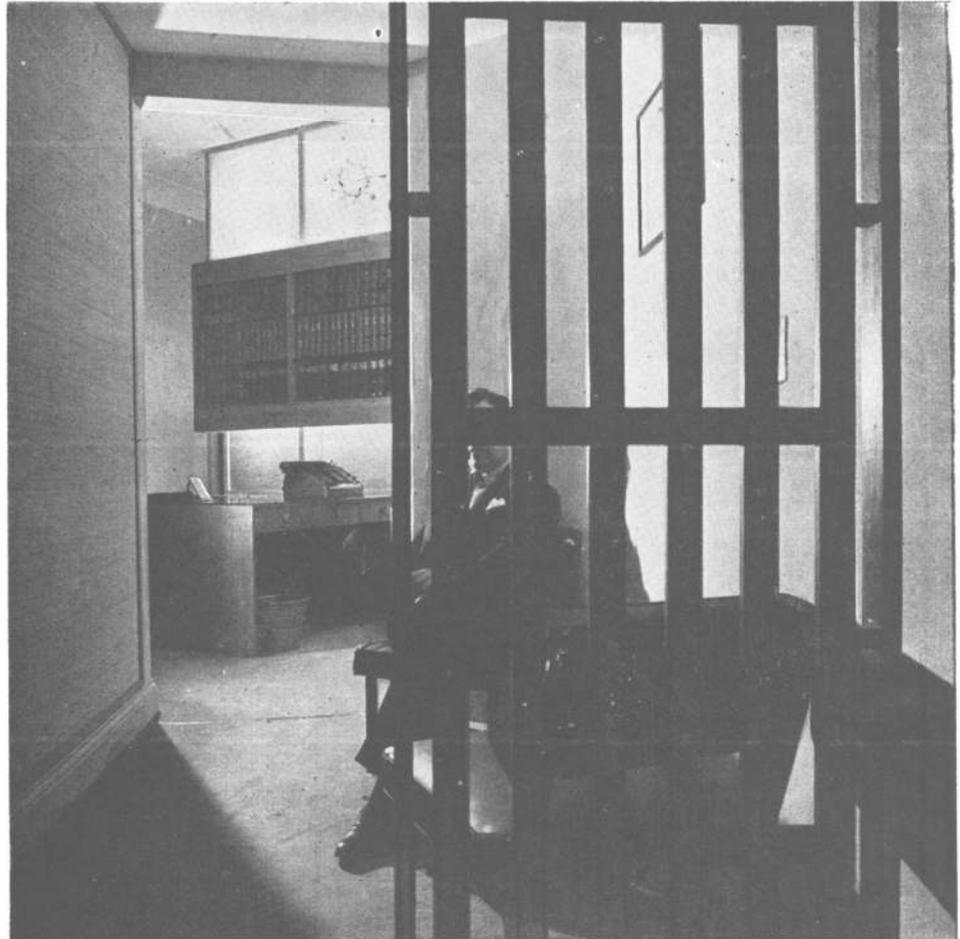
El arquitecto Ludovico Koppmann tuvo a su cargo la remodelación de las oficinas de Adarga S.R.L., en Diagonal Roque Sáenz Peña 811, una sociedad de expertos en organización e impuestos.

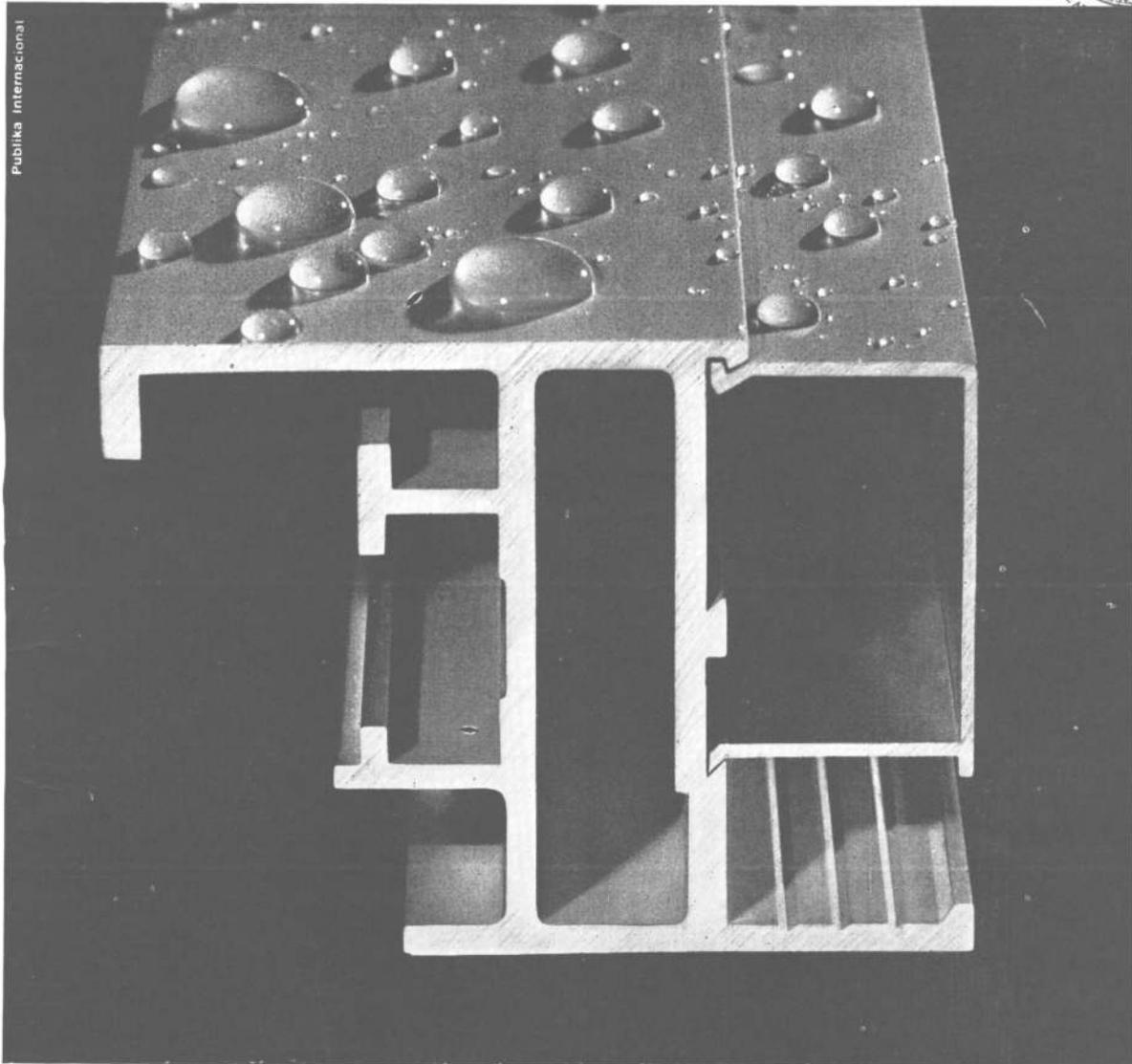
Se zonificó la recepción, la espera, el escritorio para un empleado, el escritorio de trabajo privado y el despacho. Se adoptó un módulo para las estanterías, archivos, biblioteca, escritorio, ajustándolo a la forma irregular existente.

Se usó madera de cedro con terminación de blanco de zinc y encerado natural. Una reja de madera separa el ambiente de espera de la recepción. Hay esterila japonesa en paredes y el cielorraso es de yeso con artefactos Modulor.

El escritorio del despacho se usa también como mesa de conferencias. Sus patas están formadas por tablillas definiendo paraboloides hiperbólicos. La tapa es de cuero y de cristal. Se usó madera petiribí (revestimiento de madera y cuadro estaban en el lugar).

El escritorio de trabajo privado está formado por la biblioteca y por archivos. La iluminación general se dio con tubos sobre la estantería. ●





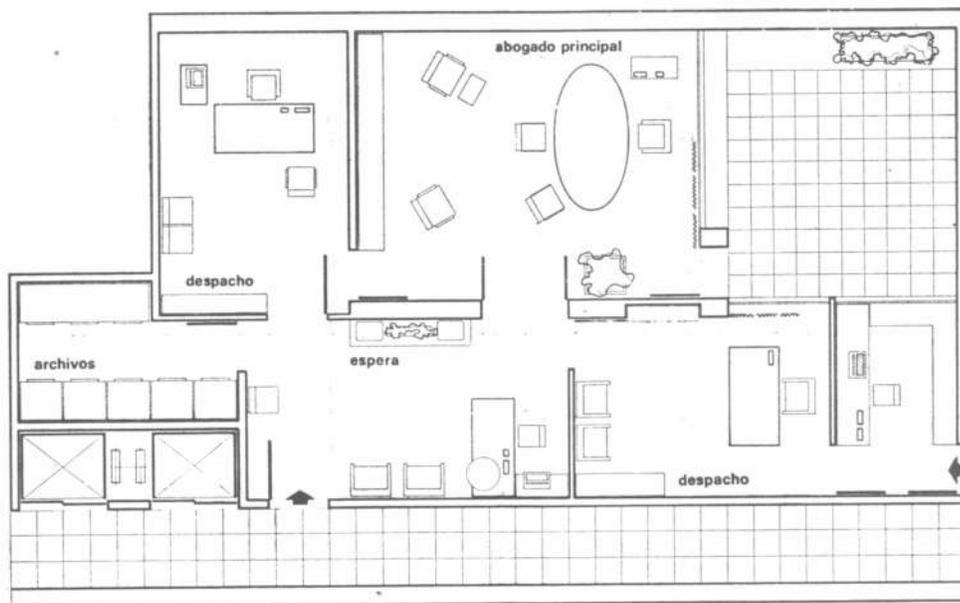
## Una imagen de las normas de

**KAISER  
ALUMINIO**

Gotas que mantienen un perfecto equilibrio de su forma sólo gracias a la perfecta terminación de la superficie. Las normas de Kaiser Aluminio en lo que a perfiles extrudados se refiere son: **Cuidado** en la composición de sus aleaciones. **Precisión** en las dimensiones. **Exactitud** en los temple. **Perfección** en las terminaciones superficiales. Kaiser Aluminio, basada en estas Normas, está capacitada para fabricar la más variada línea de perfiles extrudados para los más diversos usos.

Kaiser Aluminio le ofrece su capacidad técnica para que Ud. la utilice. Y lo hace a través de su Departamento de Asesoramiento Técnico.

KAISER ALUMINIO S. A. • TUCUMAN 829 • 5° PISO • TEL. 35-5112/4869/4678/4640/4725 • CAPITAL FEDERAL  
Solicite en papel membrete de su compañía, sin cargo alguno, el Manual sobre "Aluminio en la Arquitectura", que lo ilustrará sobre los múltiples usos de este moderno material.



2

El estudio jurídico - notarial que el arquitecto David Stalman remodeló para el doctor Franquel y sus asociados, en la planta baja de Lavalle 1672, consta de sala de espera con escritorio de recepcionista; un estudio principal para un abogado que, además, se usa como sala de reuniones; dos estudios privados (para una abogada y para una escribana);

un escritorio para un empleado y una sala para archivos.

El local, si bien no es muy antiguo, estaba muy deteriorado por haber sido utilizado previamente como depósito, laboratorio y venta de material fotográfico. Hubo que rehacer paredes, cielorrasos, pisos, marcos y toda la instalación eléctrica.

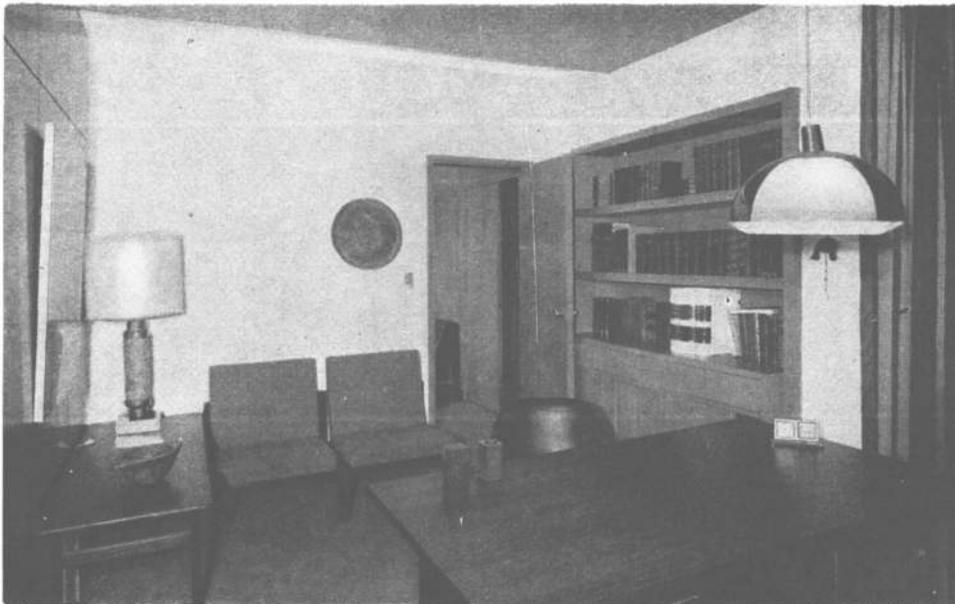
Dada la premura con la que

se necesitaba habilitar el local, se compraron muchos elementos de serie tales como escritorios, sillas y sillones; el resto de los muebles, bibliotecas y demás se hicieron sobre diseño.

La iluminación es indirecta en todos los ambientes, reforzándose sobre los escritorios con artefactos colgantes o *spot-lights*. Los revestimientos son

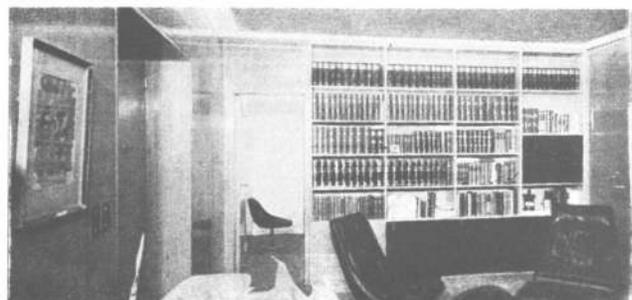
de placas de madera enchapadas en roble de Eslavonia, con juntas y zócalos de bronce platinado, material que se usó también para todos los herrajes de muebles y puertas y chapas de luz. Los escritorios son de jacarandá con armazón de hierro cromado o aluminio pulido.

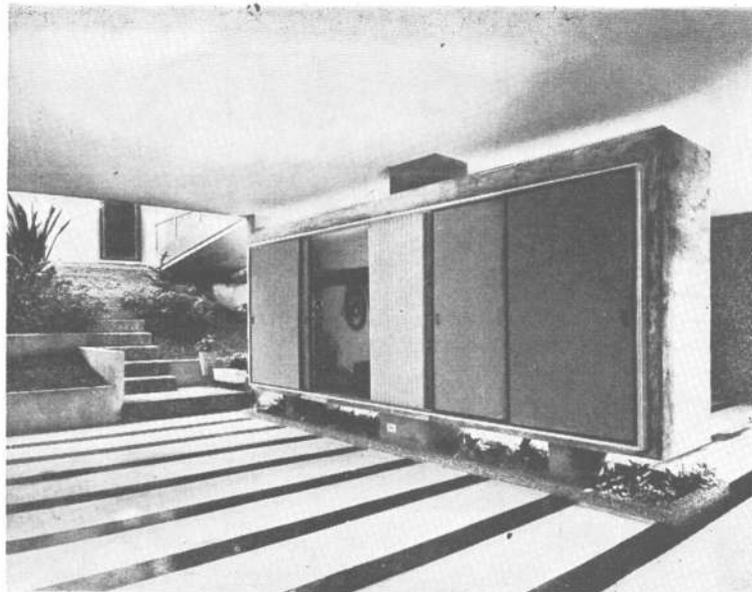
Todas las sillas y sillones están tapizados en cuero *seda-*



nap lo mismo que las puertas del mueble biblioteca que se ha instalado en el despacho principal.

La gran altura de los techos (planta baja) se solucionó ar-  
mándose los cielorrasos a dos metros con cuarenta y apro-  
vechándolos para brindar ilu-  
minación indirecta a todos los  
ambientes que integran este  
conjunto de oficinas. ●





Proyecto y dirección: arquitecto Gerardo Sabbatiello. Propietario: Alberto Gagliardi. Ubicación: Parcela 2970. Superficie del terreno: 216 metros cuadrados. Superficie construida: 250 metros cuadrados.

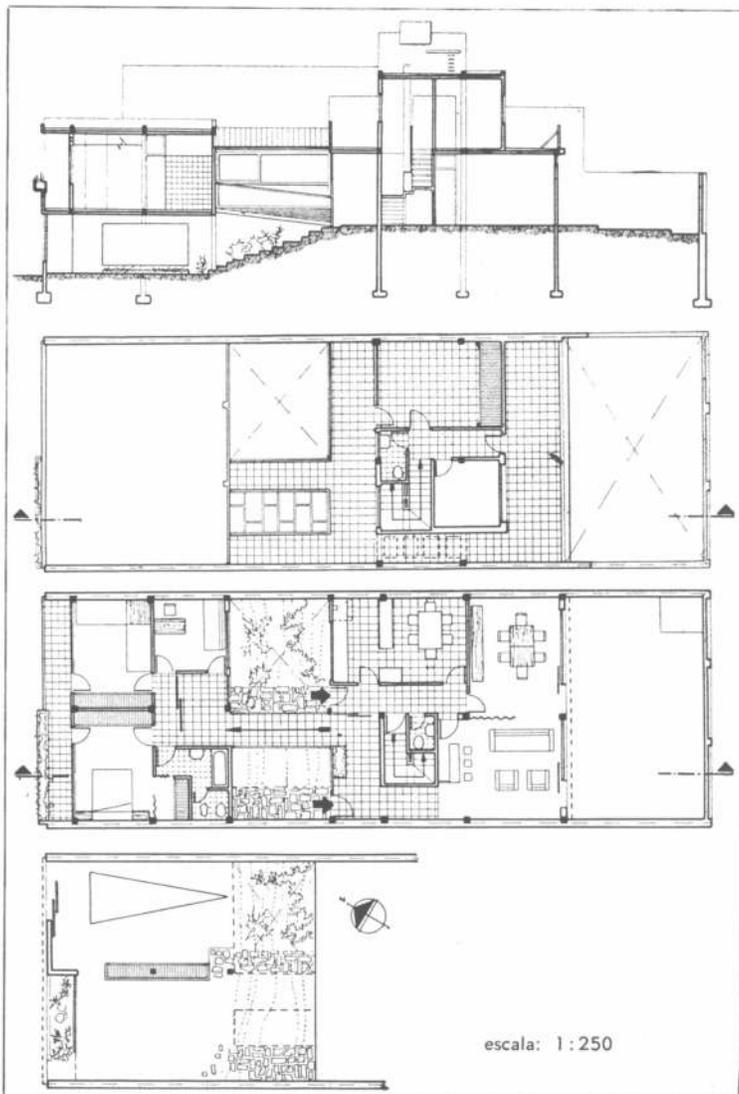
### Para que no falten el aire, el verde y la luz

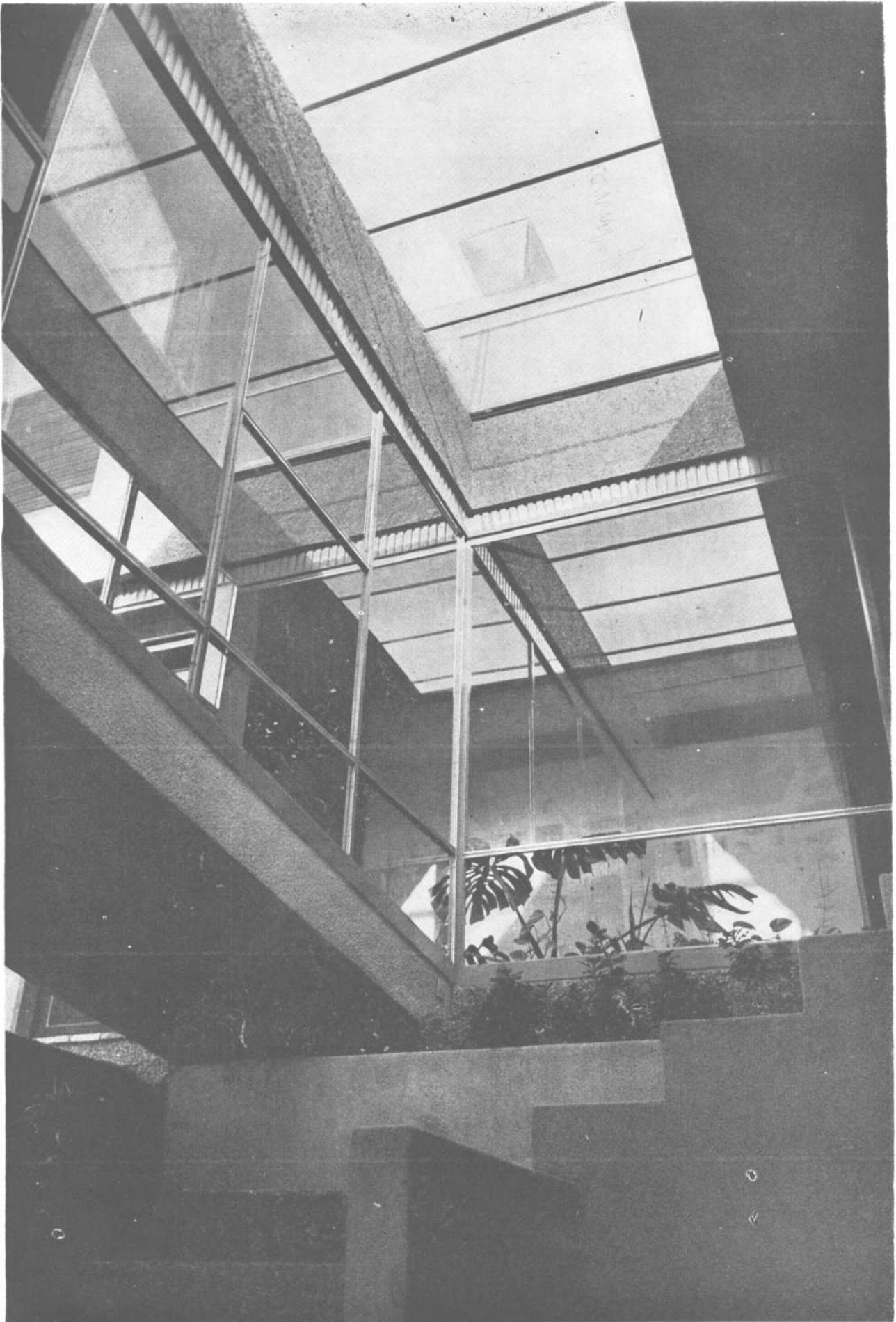
Las limitaciones del lote y las comodidades requeridas (incluyendo espacios verdes, aire y luz) indujeron a la solución de dos niveles sobre un terraplén artificial y un tercero (nivel de calle) limitado a guardacoches, porch y depósito. Una rampa crea el vínculo por sobre el espacio libre interior. La fachada no hace suponer el juego espacial interior y se muestra armónica con el barrio.

Hacia el frente, en planta principal, se colocaron los dormitorios y estar privado. Por la rampa vidriada se atraviesa el lugar de aire, luz y verde y se accede a la recepción que tiene un comedor diario vinculado a la cocina, un hall de entrada y un gran living comedor que abre sobre un jardín posterior. Desde el jardín interior central se puede acceder tanto al hall de entrada como a la cocina que es también comedor-diario.

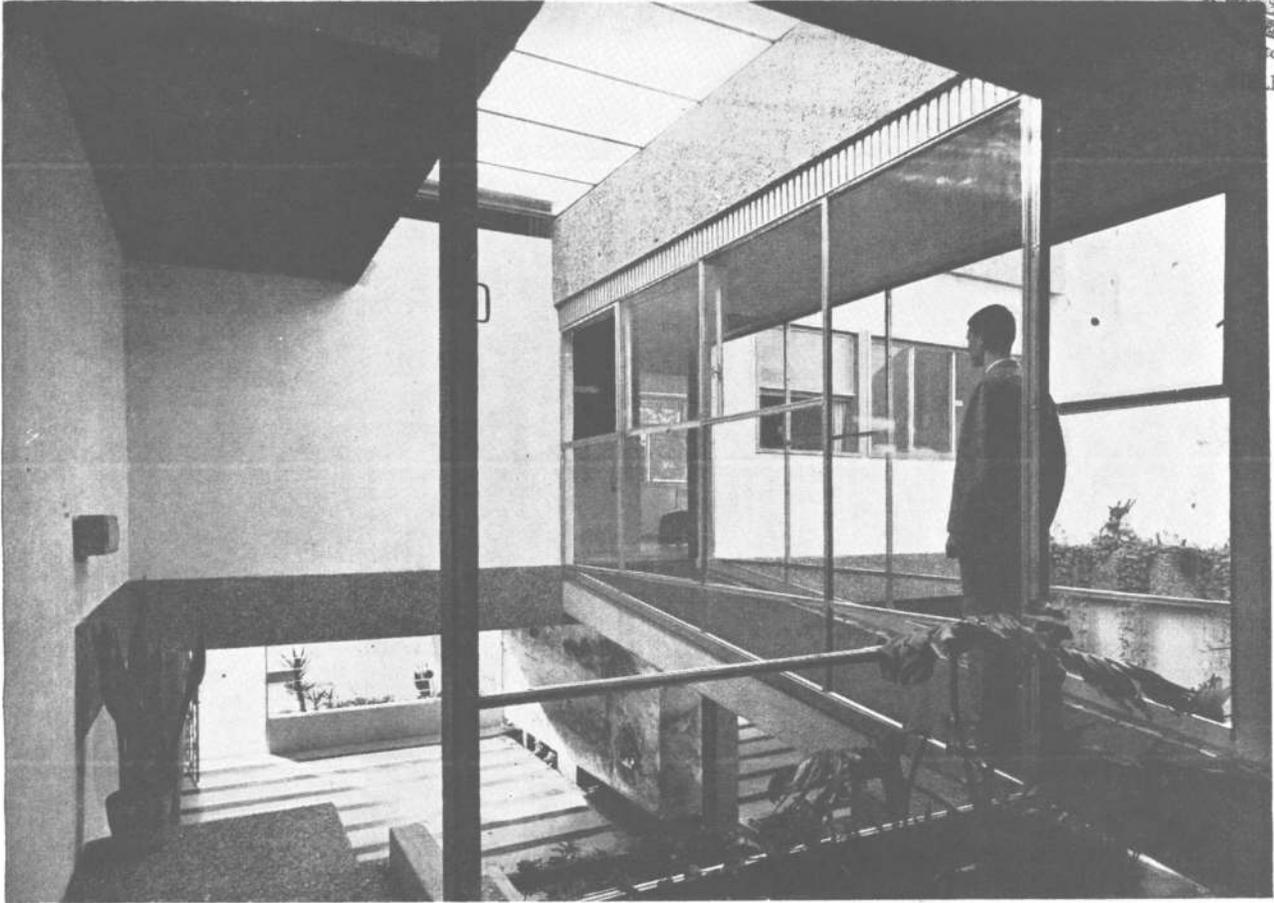
Una planta alta reúne dependencias de servicio sobre un balcón terraza posterior.

La estructura es de hormigón armado con paredes de cerramiento y carpintería metálica al esmalte sintético semi-brillo, gris acerado. Puertas exteriores a tablero y bastidor son de madera de cedro, pintadas excepto el tapacanto. El exterior fue revestido en su casi totalidad con granito lavado en blanco y gris. ●

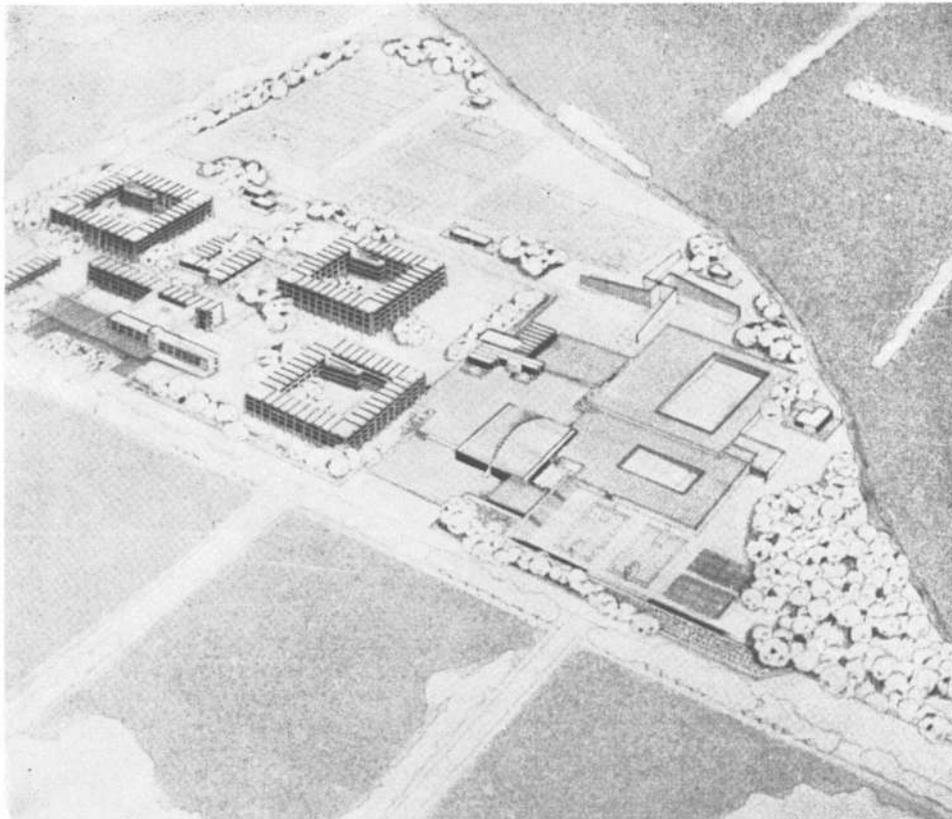






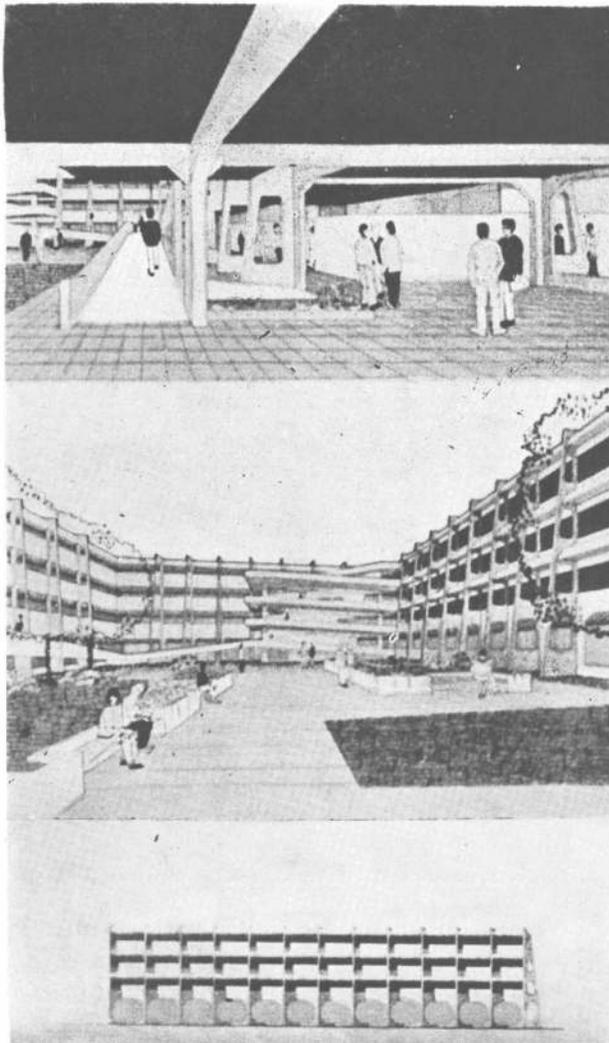


En estas dos páginas: una visita del conjunto a cargo del arquitecto Hugo Alberto Coletti y sus asociados, un aspecto de la planta de un bloque de dormitorios y perspectivas de uno de esos bloques.



## DOS PROYECTOS PARA LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO

En sendos concursos organizados por el Departamento de Arquitectura de la Facultad de Ingeniería, Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la Universidad Nacional de Cuyo, con sede en la ciudad de San Juan, se prevé la construcción de dos importantes complejos destinados a esa casa de estudio. Una de las obras adjudicadas se refiere al Hogar y Club Universitario que prevé instalaciones para habitación para alumnos y profesores conformando, con otros edificios, un conjunto de recreo y complementario de la vida universitaria. La otra obra, objeto también de concurso, se refiere a la erección del conjunto edilicio destinado a decanato, aula magna, biblioteca y oficinas administrativas de la facultad, en el mismo campus. Ambos concursos estuvieron abiertos para todo profesional perteneciente al cuerpo docente de ese organismo y el jurado respectivo estuvo integrado por: el decano, ingeniero Roberto Gimbernat, el jefe del departamento de arquitectura, arquitecto José L. Bacigalupo y los arquitectos (representantes de los concurrentes), para el primer caso, Roberto Guerrero y para el segundo, Alberto Rariz.

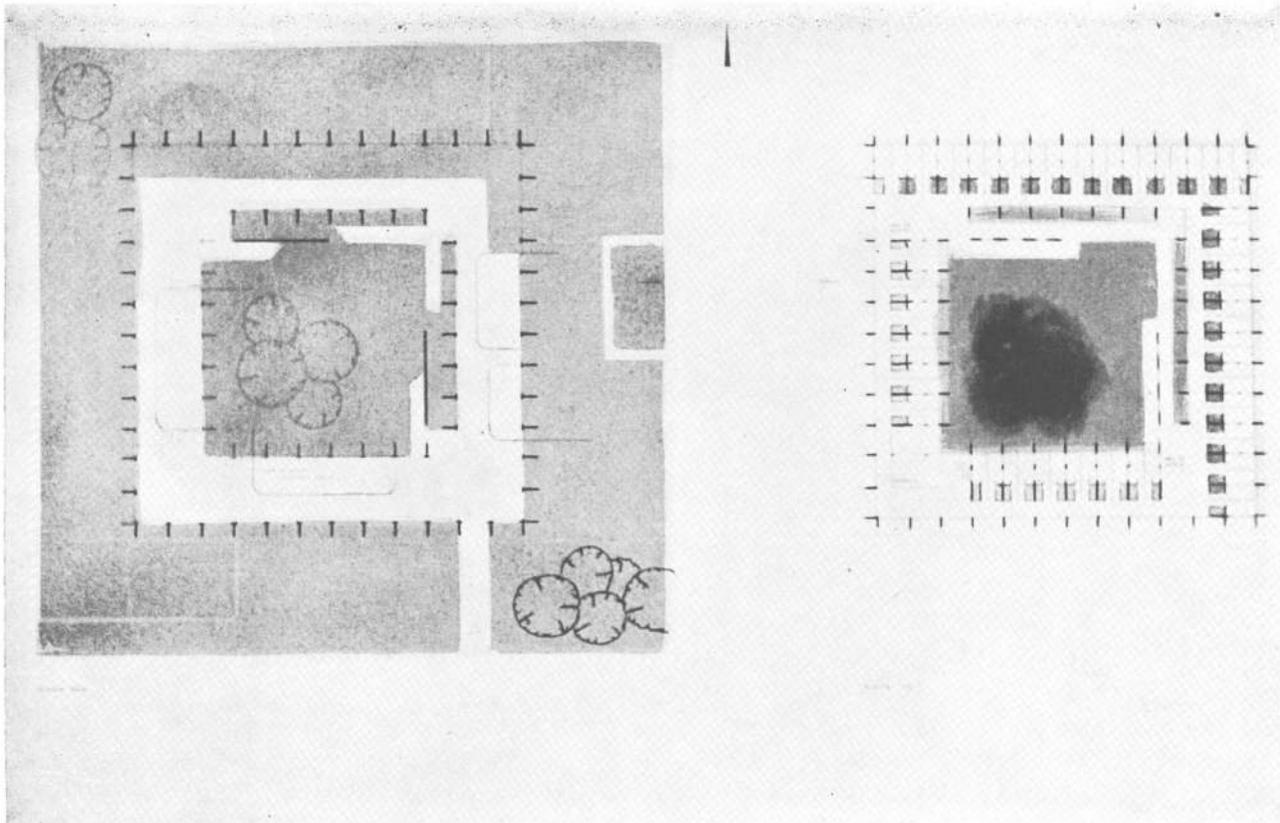


### HOGAR Y CLUB UNIVERSITARIO

El primer premio de este concurso (y la obra) fue adjudicado al anteproyecto realizado por un equipo de profesionales integrado por el arquitecto Hugo Alberto Coletti y los arquitectos asociados Juan Carlos Antonini, Juan A. Fernández Martínez, Jorge Volney Mogica y Noemí E. Mogica; como asesor de estructuras el ingeniero civil José Manuel Pedregal; la psicóloga Helena Lunazzi de Jubani en calidad de asesora en psicología social y la colaboración de Daniel Lamberti, Ramiro Lucero, Rodolfo Rebolledo y Emilio Sessa.

El conjunto del hogar y club universitario va a emplazarse en un terreno de aproximadamente 14 hectáreas situado en los alrededores de San Juan, próximo a la zona que ocupa la misma facultad y flanqueado por avenidas que lo vinculan al centro de la ciudad. El total del conjunto se desarrolla en una superficie cubierta de aproximadamente 22.000 metros cuadrados, según un planteo que responde al programa de necesidades que damos a continuación.

Sector vivienda: constituido básicamente por 1) dormitorios para 750 estudiantes, 2)



dormitorios para 30 profesores, 3) comedor de autoservicio para 250 personas con cocina, bar y confitería, 4) administración y servicios anexos (librería, proveeduría, etc.) y 5) viviendas individuales para residencia de personal administrativo y de servicio.

Sector deportivo: 1) gimnasio para la práctica de todo tipo de deportes menores con plateas para 500 espectadores, 2) consultorios médicos para revisión física, vestuario ambos sexos y depósito de aparatos, 3) natatorio olímpico y 4) canchas de fútbol, rugby, atletismo, basket ball, hockey, pelota a palmeta y tres canchas de tenis.

Mediante la articulación de los volúmenes y el juego de los espacios por ellos generados, se ha tratado que el conjunto, comportándose en su totalidad como una unidad permita a cada uno de los sectores, claramente diferenciados y caracterizados, su autonomía de funcionamiento. El planteo arquitectónico define con precisión una zona residencial, una zona deportiva y un sector intermedio que, a modo de rótula, actúa como elemento integrador entre ambas. El sector residencial incluye fundamentalmente los pabellones destinados a dormitorios que, concebidos como unidades en sí

mismos, definen sus propios espacios, los que, a su vez, se intervinculan en forma fluida con el ámbito total. El sector deportivo nuclea, en la zona más próxima a la vía principal de acceso, todas las instalaciones que agregan a su rol específico, el de promover los contactos sociales a desarrollarse a nivel, no solamente de los residentes del hogar y club, sino de todo miembro de la comunidad vinculado de alguna manera con aquellos.

Un tratamiento de terrazas y desniveles configura de una manera particular la zona de natatorios y gimnasio cubierto, vinculándola en forma fluida con el bar y la confitería, lo que permite a este elemento su eficaz participación en las actividades sociales y deportivas del sector cuando las circunstancias así lo exijan. Una zona arbolada, destinada a camping, se perfila como natural desborde de esta zona que se complementa con el sector específico destinado a la práctica deportiva, y en el que se emplaza las instalaciones planteadas en el programa.

#### DECANATO, AULA MAGNA Y BIBLIOTECA

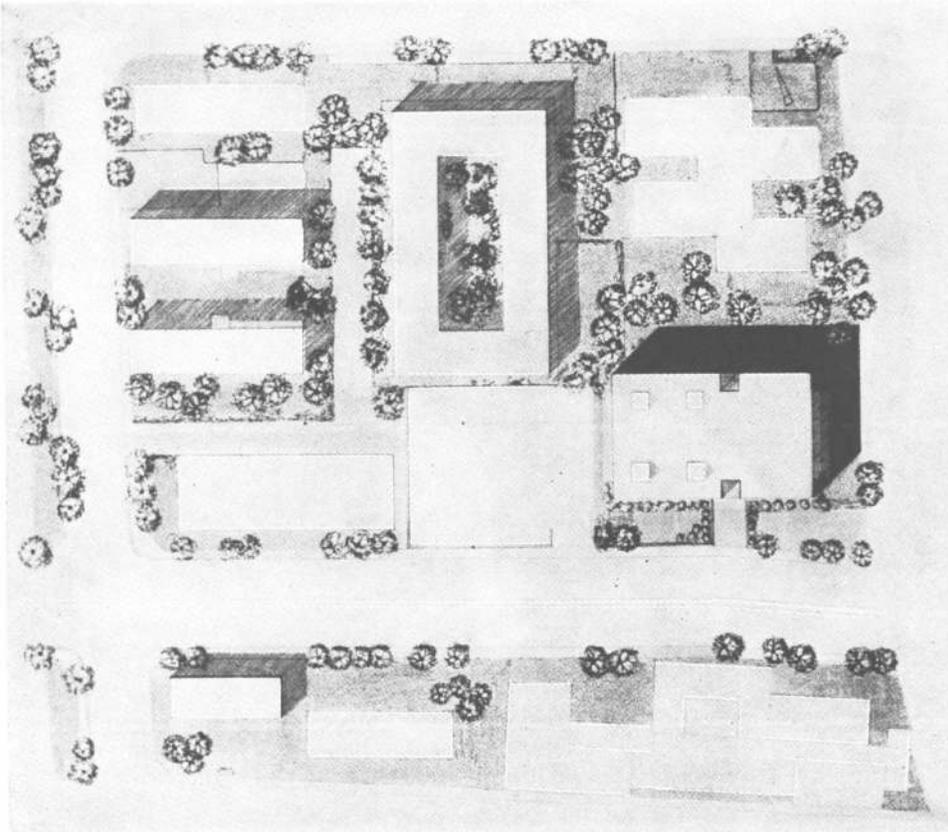
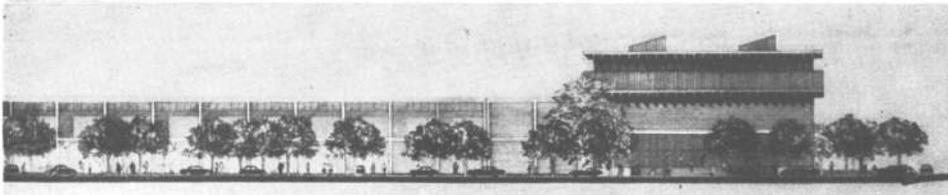
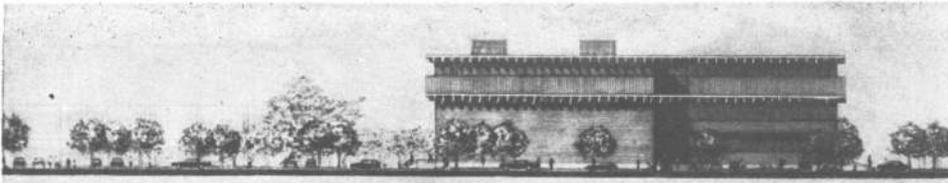
El primer premio de este concurso, que supone la realización de la obra, fue adjudicado al arquitecto Mauricio J.

Repossini, con la colaboración de un equipo formado por la arquitecta Susana Beltrame, el arquitecto Roberto Deberti y la señorita Nora Blum, con el asesoramiento estructural del ingeniero civil Angel G. Hernández.

Tres son los elementos fundamentales que plantea el programa: son aula magna, decanato y biblioteca. Con una superficie cubierta total de 6.487 metros cuadrados, este anteproyecto encara, en una sola unidad volumétrica, aquellas necesidades. Las premisas básicas de la solución pueden sintetizarse en los siguientes puntos: a) integrar en un solo volumen todos los elementos solicitados en el programa, de diversidad de usos y espacio; b) este elemento volumétrico es definido como forma y encierra las dos partes fundamentales del programa; la biblioteca unifica y corona la composición; c) la definición de la forma (paralelepípedo) armoniza con el conjunto ya existente, de clara volumetría y simplicidad de líneas; su posición en el plano de conjunto, equilibra manifiestamente la masa; d) estructurada en base a una idea primaria fundamental, la unidad estructural determina los verdaderos valores del edificio; la estructura conforma, por otra parte,

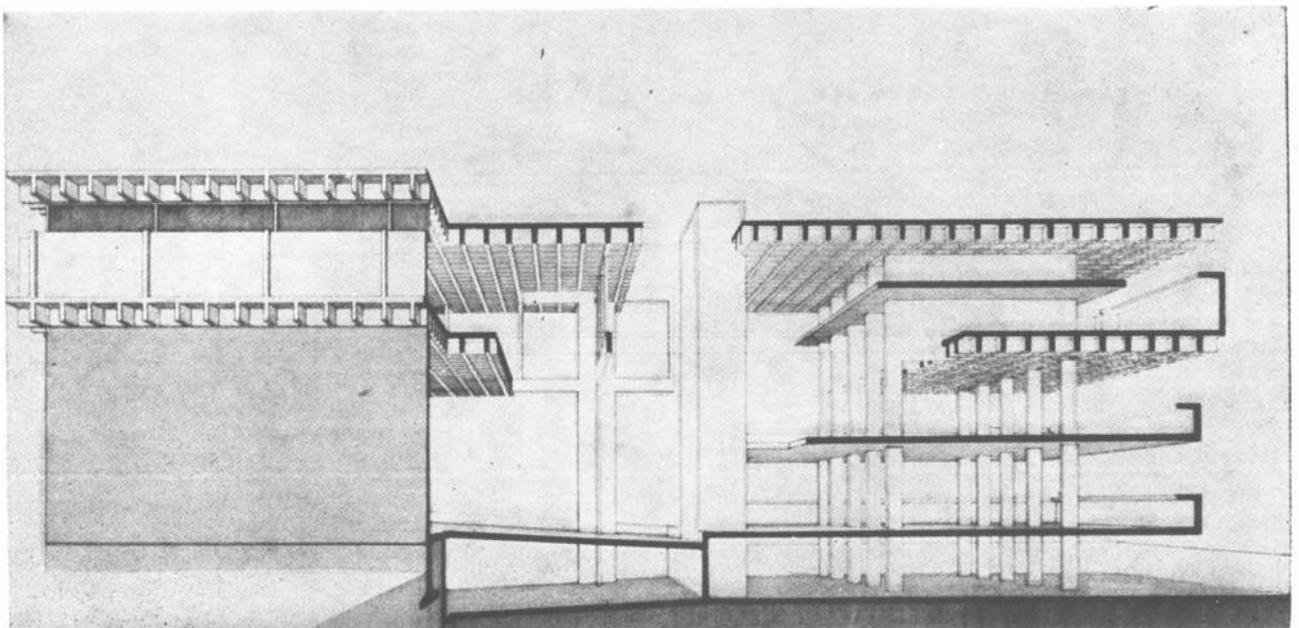
una realidad espacial (como se aprecia en la perspectiva).

La estructura resistente, de hormigón armado, ofrece, además de sus características conocidas, la de proporcionar estructuras monolíticas especialmente indicadas para contrarrestar los efectos sísmicos. En el mismo sentido, la forma de *caja* contribuye a absorber los esfuerzos horizontales provenientes de dicho fenómeno. El cuerpo que conforma el aula magna y el salón de lectura de la biblioteca ofrece plantas totalmente libres que se cubren con losas casetonadas que se apoyan sobre vigas de borde que se integran formando, entre ambas plantas, vigas de bastidor múltiple o vigas *Vierendeel*. Estas, a su vez, están dispuestas en cuadro y apoyan en columnas (cuatro en total) ubicadas en las esquinas del aula magna. El casetonado de ambos entresijos da de por sí el elemento decorativo (como cielorraso) facilitando además el adecuado planeamiento de la iluminación. En la sección de edificio destinado a oficinas y depósitos de libros, se proyecta una estructura de lineamientos más convencionales, atendiendo a razones de orden técnico-económico. En efecto, por ser locales de dimensiones y exigencias menores, es posible dar más puntos



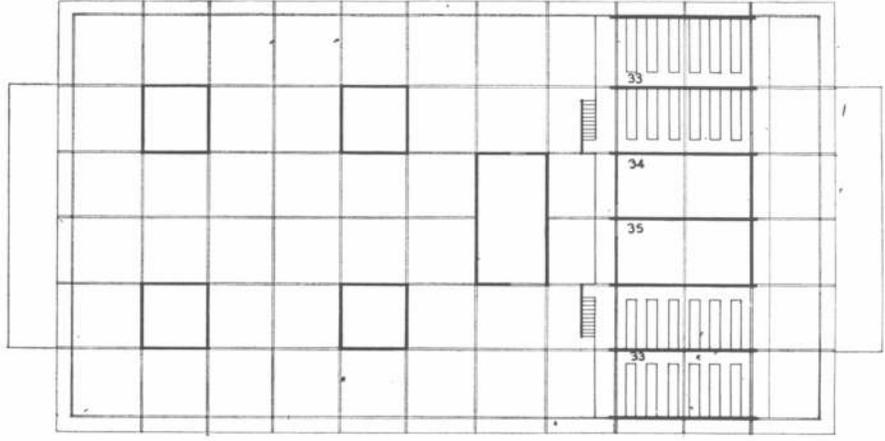
de descarga a los planos horizontales que estarán sometidos a sobrecargas relativamente elevadas, especialmente en el depósito de libros. En éste, que ocupa el segundo piso y entrepiso correspondiente, se proyectan vigas que toman la doble altura. Estas vigas se apoyan en columnas que se integran con aquéllas y las dos plantas inferiores, formando entramados múltiples.

Los planos y elementos gráficos que se acompañan ilustran suficientemente sobre las características esenciales de estos dos proyectos que en el futuro se incorporarán al *campus* de la Facultad de Ingeniería de San Juan. •

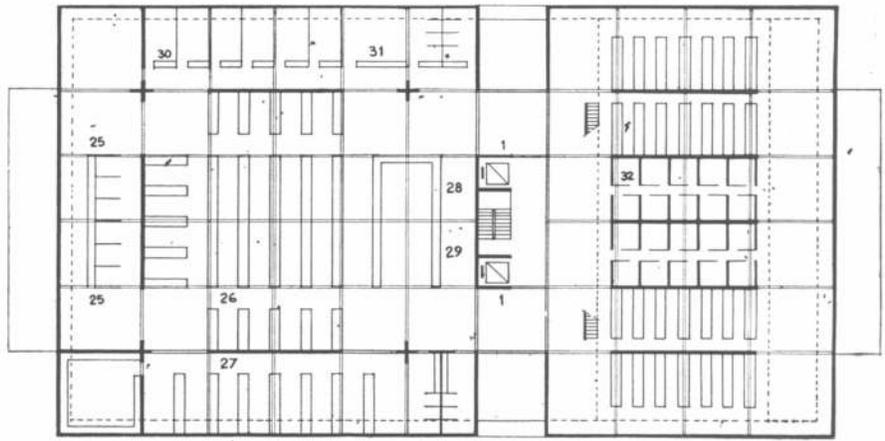


El conjunto diseñado por el arquitecto M. Repossini. En la página de enfrente dos fachadas del edificio para decanato, aula magna y biblioteca de la facultad de ingeniería: la planta de ubicación y un corte del edificio proyectado; un aspecto de la edificación existente con la que debe armonizar lo nuevo.

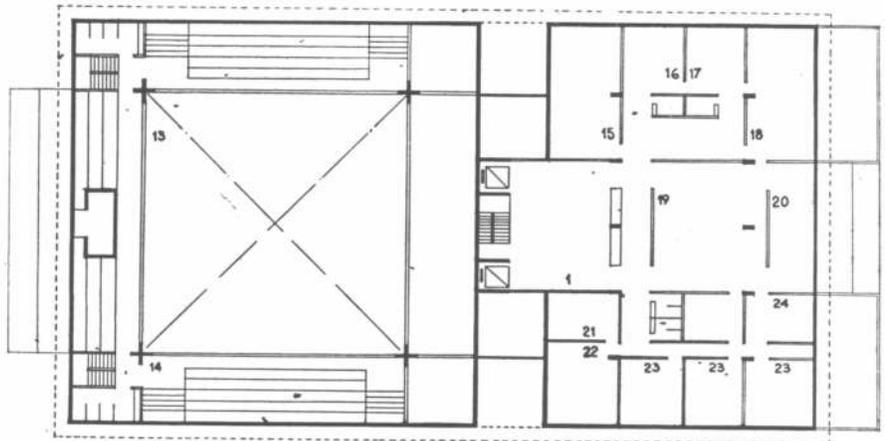
Tercer piso: depósito de biblioteca.



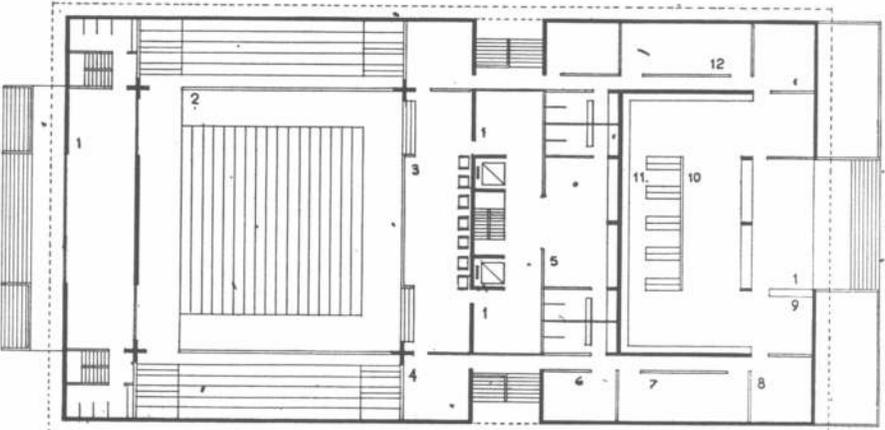
Segundo piso: biblioteca.



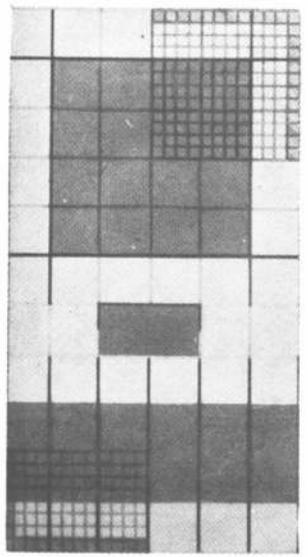
Primer piso: decanato.



Planta baja: aula magna y administración.



En esta página, plantas del edificio proyectado: 1, hall; 2, aula magna; 3, estrado; 4, sala de conferencias; 5, sala de profesores; 6, relaciones públicas; 7, estadísticas; 8, relaciones humanas; 9, mesa de entradas; 10, alumnos; 11, archivo; 12, asociación docente; 13, vacío; 14, balcón; 15, pro-secretaría; 16, vicedecano; 17, secretaria; 18, decano; 19, consejo directivo; 20, barra; 21, centro de estudiantes; 22, extensión universitaria; 23, salones de comisiones; 24, sala de actos; 25, materias especiales; 26, sala de lectura; 27, hemeroteca; 28, catálogos; 29, referencias; 30, oficinas; 31, dirección; 32, boxes de lectura; 33, depósito de libros; 34, encuadernación; 35, laboratorio.



Esquema estructural utilizado.

# El edificio fabril para una gran editorial argentina

Proyecto y dirección: ingeniero Aldo Castelfranco. Proyecto y dirección de la ampliación: ingenieros Aldo y Mario Castelfranco. Comitent Editorial Abril S. A., para sus talleres gráficos. Ubicación: General Roca 4410, Florida, provincia de Buenos Aires. Superficie del terreno 9.827 metros cuadrados. Superficie construida: 6.728 metros cuadrados.



La sencilla fachada de los talleres gráficos de Editorial Abril oculta un conjunto industrial compacto y eficiente, cuya capacidad se ha más que duplicado, sin sobresaltos ni interrupciones. Las características físicas y técnicas de estos talleres —su funcionalidad y su capacidad de expansión— corresponden a las características espirituales, económicas e industriales de la empresa a que pertenecen.

Editorial Abril nació en 1939, como una modesta editorial que publicaba libros infantiles. Sin poseer talleres propios fue ampliando y diversificando su producción editorial, hasta dominar por completo el mercado nacional en campos especializados como el de la revista y libro infantiles y de la revista femenina popular. Pero una editorial que desea conquistar nuevos mercados no puede depender indefinidamente de impresores contratados: debe tener sus talleres propios, para asegurar la calidad, la puntualidad, la elasticidad y el secreto de su producción. Esta necesidad se presentó, para Editorial Abril, cuando, frente a proyectos editoriales muy ambiciosos, las instalaciones de otros empresarios argentinos aparecieron insuficientes o incompletas. Así fue como, después de detallados estudios acerca de la mejor ubicación del terreno, acerca de los tipos de maquinarias a instalarse y de las previsibles expansiones de las actividades editoriales de la empresa, en 1959 empezaron los trabajos en un terreno ubicado en una zona fabril de Florida (Provincia de Buenos Aires), apartada del pueblo, pero de

fácil acceso. Las obras se empezaron en dicho año, dirigidas por el ingeniero Aldo Castelfranco y, en febrero de 1961, estando prácticamente terminados los trabajos fabriles, se realizó el montaje de la primera rotativa.

El objetivo de los nuevos talleres era claro y ambicioso: "imprimir publicaciones con una calidad comparable con la de publicaciones similares en los países europeos o americanos, donde la técnica grafica haya alcanzado ya un alto grado de desarrollo". Este afán de perfección se ha materializado en una obra de arquitectura que responde plenamente al fin para el que se la creaba. Este mismo afán de calidad determina el éxito de las publicaciones de Editorial Abril y el enorme y rápido aumento de los tirajes. Poco después de la inauguración de la primera rotativa, se puso de manifiesto la necesidad de poner en marcha el plan de expansión ya previsto (el proyecto original preveía la colocación de una segunda rotativa y de una sección de tipografía sin tener que ampliar los elementos accesorios).

A mediados de 1963, el departamento técnico de Editorial Abril encara los estudios de ampliación; ésta comienza a efectuarse en enero de 1965, bajo el proyecto y dirección de los ingenieros Aldo y Mario Castelfranco.

## ZONIFICACION

El terreno (9.827 m<sup>2</sup>) resulta pequeño para la impresionante expansión que se opera en Abril (una futura calle



que no termina de concretarse y un jardinero japonés arraigado a la tierra y a sus flores, impiden su ampliación a lo ancho).

Los talleres se desarrollan en tres niveles: subsuelo, planta baja y primer piso, formando un conjunto de volúmenes, unidos por senderos peatonales y calles que permiten el ingreso de camiones.

Sobre la calle General Roca está la entrada principal; por ésta ingresan los empleados administrativos, obreros y camiones que conducen las bobinas de papel hasta la playa de descarga pasando luego al depósito del subsuelo.

Por la parte posterior tienen acceso los camiones distribuidores de revistas.

El control de entrada de obreros se ejecuta a la entrada del edificio principal, en la planta baja, en la proximidad de vestuarios y baños.

El proceso de impresión se inicia precisamente en la sección fotografía, compuesta por cuartos oscuros para la revelación y zona de armado de planchas, habiendo realizado Carrier el equipamiento de aire acondicionado. Un montacargas conecta con la sección retoques, ubicada en el primer piso (con ello se evitan recorridos inútiles). Contiguas a la sección fotografía: la sección grabado y la sección galvano. La sala de rotativas es un gran salón pintado de blanco cubierto por una serie de cáscaras cilíndricas de 20 m de luz; cada shed, de 5 m, se apoya en tímpanos laterales.

Tienen una configuración longitudinal preponderante. Las dos rotativas Cerutti (la última se colocó en febrero de 1966) están ubicadas paralelamente, vinculadas con el subsuelo: depósito de bobinas (para cuatro días).

Luego de impresos los pliegos, estos se envían por un camino lateral cubierto, con ayuda de bancales a la sección de encuadernación: enorme galpón de chapa realizado por Acrow, donde se encuentran las máquinas abrochadoras de revistas de un solo cuadernillo, de revistas de lomo cuadrado y máquina para colocar "inserts". A continuación, están el laboratorio químico y la sección expedición, con las revistas ya listas para entregar. La antigua sección expedición es ahora ocupada por la sección tipográfica, encargada de pasar los textos que envía Abril.

En el primer piso del edificio principal tenemos la sección administrativa (junto a la sección retoques). Tabiques modulares de 1,25 m de ancho tomados con perfiles de aluminio anodizado forman distintas oficinas —los paneles de las oficinas de los ejecutivos son de petrify con la parte superior vidriada; los restantes paneles son de cedro—; los solados son de flexiplast gris, salvó las oficinas del personal jerárquico que son de goma beige con vetas. Los cielorrasos son acústicos, de color blanco nieve; hay teléfonos, muy livianos y de elegante diseño.

La sala de máquinas se encuentra en la azotea; sus paredes y pisos son de hormigón reforzado y su techo de chapa



es volable (aminorando así los peligros de una imprevista explosión).

Los talleres cuentan con dos grupos electrógenos, una cabina transformadora de SEGBA y una usina propia, con la utilización conjunta de ambas.

Todos los artefactos de iluminación fueron provistos por la firma ILUM.

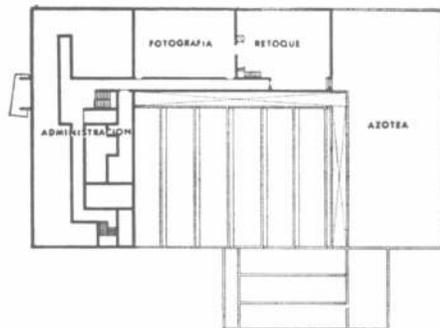
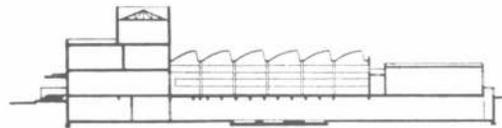
#### ESTRUCTURA - MATERIALES

La estructura es de homigón armado.

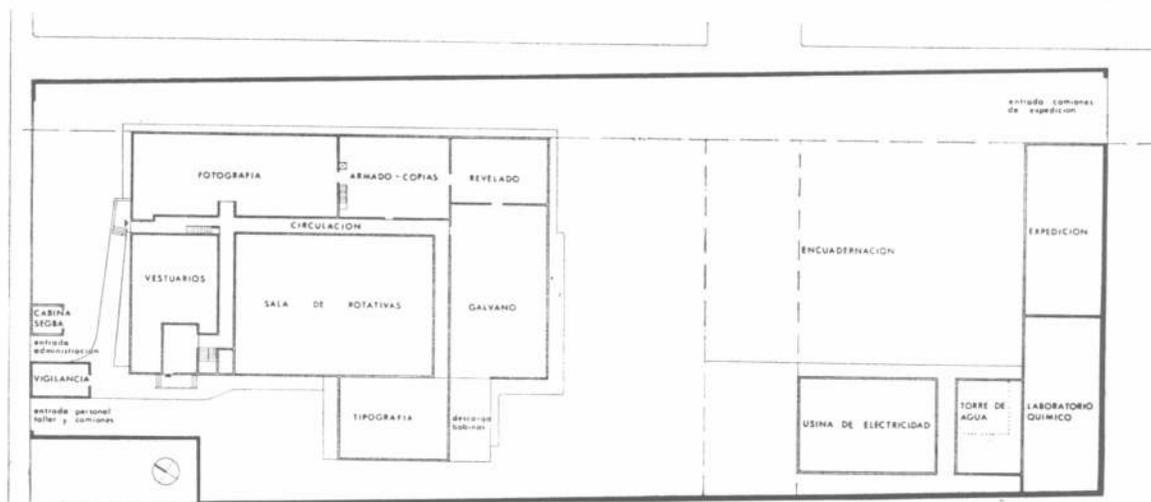
Las paredes son de mampostería, revocadas exteriormente en algunos sectores con material de frente super iggam; en otros se dejó el ladrillo a la vida. En el interior las paredes se pintaron al óleo o se revistieron con veneciano, según zonas.

Los cielorrasos acústicos se colocaron exclusivamente en las oficinas; en el resto: cielorrasos armados y aplicados de yeso —los solados interiores son de flexiplast (oficinas, fotografía); goma pirelli (oficinas principales), gres cerámico rojo oscuro (sala de rotativas) y mosaicos graníticos (vestuario). Los solados exteriores están compuestos por: hormigón en la circulación de vehículos; baldosones de granito lavado al agua en las veredas, una carpeta de césped y flores el resto, dando una nota alegre de color.

Toda la carpintería es metálica; gris en la administración, verde en el resto.



Corte y planta alta



planta principal

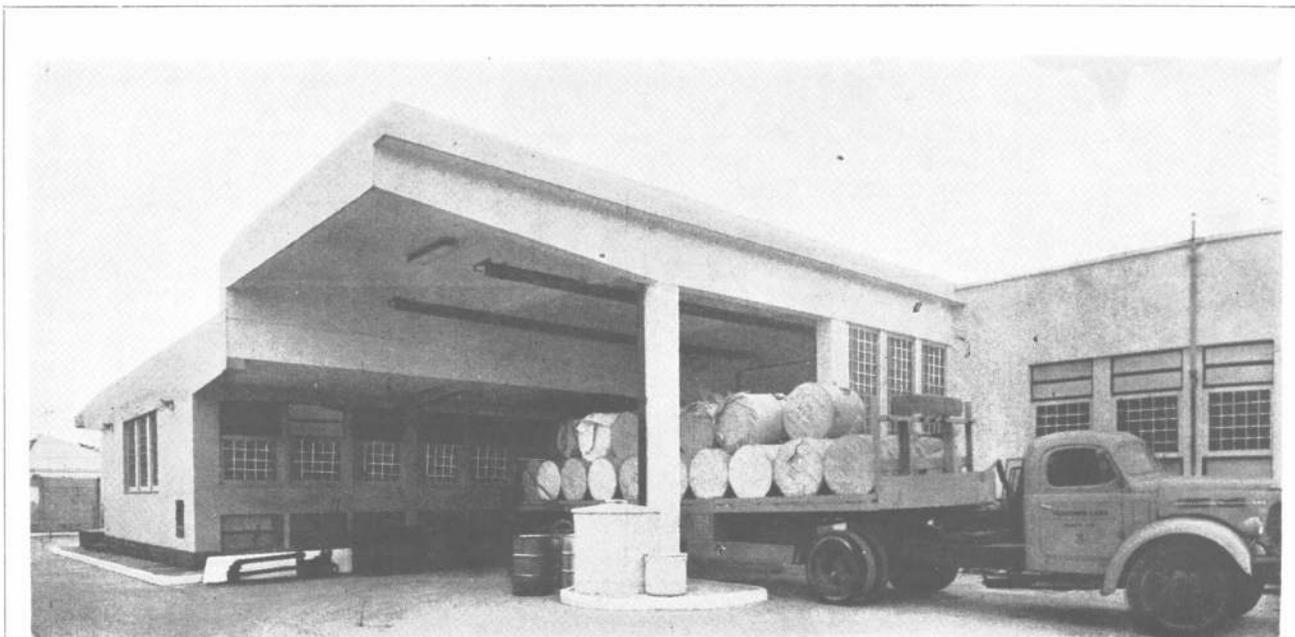
escala 1:1000



El conjunto impresiona por su sobriedad: no se ha buscado el alarde fácil sino la eficiencia; su aspecto, austero, trasunta la seriedad de los hombres que lo mueven; sus distintos volúmenes unidos por senderos peatonales que recorren nerviosos obreros con revistas nos habla de su dinamismo.

Toda la obra es en definitiva arquitectura viva —ya que cumple con la función asignada— pero ¿hasta cuándo estos talleres recientemente ampliados, ejemplo de orden, eficacia y deseo de superación servirán a los fines de la empresa? La marcha incesante de Editorial Abril tiene la respuesta. ●

ESTEBAN V. LARUCCIA





Me propongo, con carácter de apretada síntesis, transmitir una serie de impresiones bastante frescas sobre los aspectos fundamentales y las tendencias actualmente vigentes en el campo del planeamiento urbano de los Estados Unidos de América. Para ello creo que es una ventaja hacerlo a la media luz que arroja un viaje relativamente breve pues, cuando todo queda profusamente iluminado, desaparecen las sombras y los contrastes. Los franceses dicen sabiamente que *tout coprendre c'est tout pardonner*. Sin duda, todavía me encuentro en la etapa en que ciertas cosas me cuesta comprenderlas y así no me molesta advertir que estas líneas van cargadas de opiniones personales sumamente discutibles y probablemente, en el futuro, tenga que revisarlas. (Por la causticidad de algunos comentarios alguien tendrá la sospecha de que estas notas son apenas una venganza justa de ciertos norteamericanos que, luego de un viaje relámpago por nuestro continente, publican libros sobre Latinoamérica). Lo cierto es que mis críticas palidecen cuando se las confrontan con la que algunos planificadores norteamericanos hacen de su actividad en su propio país.

Parafraseando el antiguo *moto* de *Nobleza obliga* podría decir que *Desarrollo obliga*, pues evidentemente el alto nivel por ellos alcanzados en la ciencia y en la tecnología los obliga moralmente a análogas realizaciones en el dominio de la ética social y del bienestar espiritual de su población. Claro está que si hubiesen podido emparejar estas virtudes al desarrollo material logrado, serían verdaderos superhombres. Sucede, sin embargo, que a Urbanismo no interesa tanto el volumen y la cantidad o la eficiencia de los dispositivos técnicos y científicos volcados a la ciudad como su orden y armonía, el sistema de valores que los acondiciona. De ahí el interés que ofrece la situación del Planeamiento Urbano en un país como los Estados Unidos.

La nota más peculiar del urbanismo norteamericano sigue siendo la influencia poderosa que tiene la Sociología. Hasta podría hablarse de una *sociologización* en materia urbanística que diluye los campos del planeamiento físico en un supuesto planeamiento social hartamente problemático. El rol de pioneros que han tenido los sociólogos norteamericanos en la formulación del nuevo urbanismo en aquel país explica en parte este exceso interpretativo ya que no lo es, en la misma medida, operativo. Tómese un libro clave como "*Urban Society*" de Gist y Halbert, publicado en 1933 y véanse las referencias que se hacen a otras obras y trabajos anteriores y se comprobará que a principios de la década de los años 20 un verdadero torrente de estudios sociológicos sobre la ciudad tenían ya enorme difusión. Por entonces se había enfocado la raíz del problema conceptualmente; desde entonces, el torrente no ha hecho sino aumentar su caudal; sin embargo, no podría decirse que se haya enriquecido con criterios nuevos como saturado de nuevas metodologías que no agregan sustancia al fondo del problema.

Uno empieza a entender la obsesión por la Sociología cuando se persuade de que la sociedad norteamericana misma es originalmente compleja, como no podría serlo jamás la nuestra, por ejemplo. Los siguientes *ítems* parecen dar un principio de explicación a aquella preocupación volcada a los dominios del planeamiento urbano y sobre los cuales gravita de una manera más o menos directa: el problema de color, la tradición puritana, la importancia del *status* económico, la excesiva movilidad horizontal, la industrialización llevada a sus últimas consecuencias y la suburbanización consolidada en estos últimos veinte años.

Cinco millones de negros han trasladado su hogar a las ciudades en sólo quince años, mientras la tendencia continúa en un ritmo similar. Con razón se ha dicho que el problema político del negro ha comenzado con la urbanización del mismo. Este elemento relativamente extraño —sobre todo en ciudades del Norte y del medio y lejano Oeste— constituye hoy por hoy uno de los más delicados problemas al cual nin-

gún urbanista podría sustraerse sin las más funestas consecuencias. Un problema que estaba latente por tres siglos de pronto irrumpe ferozmente —a veces disfrazado de movimiento pacífico— dentro de las comunidades, ocasionando conflictos socio-económicos y con los poderes públicos, obligándolos a ejercer una política condicionada y diferencial visto que, aunque la Corte Federal se pronuncie contra la discriminación, la diferencia es un hecho irreversible, sea que haya que combatirla cuando se la agrava innecesariamente, sea que haya que reconocer que el negro necesita de una especial protección del Estado.

Es proverbial que el espíritu que alentaba a los primeros colonizadores puritanos era esencialmente anti-urbano por todo lo que la ciudad, como hogar de vicios nuevos, significaba para esa moral tan estrecha. Así pues penetra un ingrediente en la sociedad norteamericana que, pese a los fuertes aportes inmigratorios, ha dejado una huella indeleble. *Dios hizo el campo y el hombre la ciudad* era un lema favorito de aquellos padres de la patria con el cual estigmatizaban la civilización urbana que finalmente los devoró. Empero este hecho, hay sin duda un atavismo que les impide reconciliarse con la ciudad misma y los impele a llegar a un acuerdo de compromiso con el suburbio como expresión utópica de *la ciudad en el campo*.

Sobre la importancia que tiene la estratificación social en base al *status* económico —con los matices más irrisorios que sea dable pensar— Vance Packard en su famoso libro "*The Status Seekers*", traducido al castellano como "*Los Buscadores de Prestigio*" ha dado una vívida imagen. (Ya sabemos lo que los sociólogos piensan de él pero nuestro contacto con los hechos nos ratifican en la opinión que testimonios como este son más valiosos, constructivos y acaso más exactos en última instancia, que sofisticadas monografías en las que las conclusiones figuran enmarañadas como en un acertijo y que en definitiva tienen un alcance verdaderamente módico en comparación al frondoso despliegue de estadísticas y muestreos). En suma, que es un hecho incontrovertible —y pleno de significación— que en ningún otro país del mundo es posible señalar con el dedo, durante un breve recorrido en automóvil por un distrito residencial, los sectores de vivienda organizados rígidamente en función del costo de cada unidad... ¡a veces con escalones de 500 dólares! Si este es un factor que han agravado los urbanistas después de haber demostrado tanta preocupación sociológica, mediante soluciones masivas, la conclusión sería que tal vez en la base no haga falta tanta investigación sociológica como pura y simplemente un mínimo de sensibilidad social, con menos fórmulas y *metodologías*.

Otro dato, esencial para el equilibrio de toda cultura ur-

\* El arquitecto Randle, Profesor del Curso Superior de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires acaba de regresar de un viaje a los Estados Unidos invitado por la Agencia Internacional de Desarrollo.

bana, y que en los Estados Unidos hace crisis, es el arraigo a la tierra, al vecindario, a la región, siquiera. No hacen falta cifras para comprobar que la excesiva movilidad horizontal que fundamentalmente obedece al poder totalitario que tiene el mundo del trabajo, desplaza constantemente multitud de ciudadanos, con sus familias, de un punto al otro de su territorio en busca de una mejor oportunidad de empleo o simplemente en pos de una diferencia favorable de sueldo, a veces ridícula. Esas mudanzas de familias enteras, de amas de casa recién establecidas, de niños en edad escolar, crea fricciones, provenientes de la desadaptación o, de lo que es peor, de una adaptabilidad tan versátil que suprime el carácter y la personalidad individual y colectiva.

La industrialización, como proceso rector de una serie de fenómenos que trascienden al mundo del consumo, del empleo de la prensa... y de la psicología, ha nivelado peligrosamente los gustos y los anhelos de forma tal que a ciencia cierta el norteamericano medio suele ignorar genuinamente cómo quiere vivir y nadie está más insatisfecho que el que no sabe lo que quiere. La vida urbana exige una activa experiencia humana, un probar y elegir sin presiones aplastantes, esto es, un fluir de la personalidad auténtica que luego se canaliza en pautas definidas, en lo que se llama un estilo de vida. El estilo de vida del habitante de las ciudades en los Estados Unidos no sólo padece de una uniformidad aberrante sino que ha sido alcanzado de una manera tal que es irreconciliable con la espontaneidad humana. Esto no es culpa de los individuos, personalmente, pero sí de quienes no advirtiendo la gravitación que la tecnología tiene sobre la sociedad — y por ende sobre las personas — adoptaron una jerarquía de valores que, evidentemente, no consulta las mejores tendencias que hay en el espíritu humano.

Finalmente, el último ingrediente de la sociedad norteamericana que la *complejiza*, literal y psicológicamente hablando, es la suburbanización: causa y efecto al mismo tiempo, y síntesis de algunos de los mismos factores aquí enumerados. La segregación de las áreas residenciales de las propias ciudades, el *commuting* o traslado cotidiano de la gran mayoría que trabaja en los centros urbanos, el tipo uniforme de vivienda, la monotonía de la vida diaria, la escasez de contactos personales en esos vecindarios, la dependencia absorbente del automóvil y otras características de esta conducta social, ha vulnerado ciertamente lo que de máspreciado tiene la vida ciudadana y no le ha brindado ninguna compensación sustancialmente vitalizante. En el suburbio todo es artificial, desde la transformación radical del medio natural hasta las formas más esenciales de vida vecinal. Así podría decirse que la ciudad es a la cultura, lo que el suburbio es a la sub-cultura.

Cierto que, aparte de estas condicionantes poderosas del panorama en que vive la sociedad urbana, el pueblo norteamericano tiene muchas virtudes todavía intactas pero no es este el caso de especificar atentamente sino de señalar factores de peso en la problematización de la vida comunitaria. Por lo demás, el intenso sentido de emulación colectiva, por ejemplo, que los caracteriza, es un arma de doble filo para la solución de formas de convivencia en el espacio concreto. La fórmula *keep up with the Joneses*, o sea “no permitamos que nuestros vecinos nos superen” se ha transformado en una obsesión que casualmente repercute en el ordenamiento de las comunidades pues nadie está dispuesto a seguir viviendo con quienes han quedado un peldaño debajo en la escala socio-económica, ni existe siquiera la posibilidad de que encuentre una casa al alcance de sus entradas dentro de un distrito donde habita gente que percibe un sueldo levemente superior.

Toda estratificación exagerada e inflexible, lógicamente, tarde o temprano genera un deseo irreprimible de evadirse, de expresar su personalidad libre de estas barreras artificiales, de poder alternar con gentes de distinta condición social con la mayor naturalidad y no sólo bajo el rótulo de cruzadas humanitarias. Este es el caso de muchos individuos que, por una razón u otra, comienzan a reaccionar

contra el ambiente; pero estas reacciones no contribuyen a apaciguar los conflictos sino que se encarnan —a veces inconscientemente— en forma de neurosis o malestares psicológicos que agregan un grado más de dramatismo a la ya suficientemente compleja situación social. Todo esto, por fin, se traduce palpablemente en los problemas urbanísticos y las soluciones operativas no pueden desentenderse de ello, con todos sus matices.

Acaso el peso de tanta susceptibilidad ha terminado por perturbar a los urbanistas, los ha inhibido más de una vez y los ha volcado fatalmente en manos de los sociólogos que son buenos diagnosticadores, en el mejor de los casos, pero que por no estar comprometidos con la acción ni dominar sus medios ofrecen una pobre respuesta en los hechos. La Sociología Urbana, en los Estados Unidos, podría compararse a la bomba atómica, más que un arma activa ha quedado relegada al plano disuasivo, de un “*deterrent*” como ellos mismos han calificado esta situación.

Quizá si todas las energías que se volcaron en la teoría social se hubiesen encauzado en un trabajo social más práctico, respetuoso de aquellas tendencias sanas que había en la población y sobre todo, se hubiese puesto más calor humano en esta empresa muchos problemas no habrían llegado a la mesa de los sociólogos de gabinete y, sobre todo, Michael Harrington no hubiese escrito ese libro patético que describe, aparte de las condiciones infrahumanas en que vive un sector del pueblo estadounidense, la impresionante soledad a que queda reducido quien no entra, por cuestiones económicas o sociales, dentro del esquema convencional en que se halla insertado la mayoría de la gente. Y estos términos adquieren especial vigor cuando los vemos reflejados en el marco de la vivienda, el distrito y el género de vida urbana, que llevan al margen de la imagen oficial de la tan declamada “*Great Society*”. “*The Other America*”, el libro mencionado y traducido por “*La cultura de la pobreza en los Estados Unidos*”, debería producir escalofríos a todos aquellos sociólogos que, gozando o creyendo gozar de un ambiente favorable, dilapidan tantos esfuerzos en proezas meramente dialécticas, o supuestamente científicas.

## EL AUTOMOVIL Y LA CIUDAD

Si, aparte de toda consideración sociológica, entrando en el terreno mismo del Urbanismo, hubiese que resumir en un solo factor la causal principal de la mayor parte de los problemas en esta materia, no titubearíamos en sindicarlo al automóvil como elemento desencadenante. Los Estados Unidos podrían trasladar el desfado con que recomienda el *birth control* a otros países, a su propia producción de automóviles pues, mientras en el primer caso pueden lesionar valores espirituales y biológicos, en este último sólo ejercerían un control sobre las creaciones artificiales de las que son sus propios motores. Los hechos, sin embargo, no permiten esperar que la sociedad industrial esté madura aún como para efectivamente regir sus propios destinos independientemente de la encrucijada en que la producción los ha llevado.

Pero nuestra preocupación por el automóvil no concierne tanto a las concomitancias económicas sino a los efectos que sobre la ordenación ambiental ha tenido y tiene este artefacto singular. “*El error fatal ha sido sacrificar toda otra forma de transporte al automóvil privado, y ofrecer como única alternativa de larga distancia el aeroplano*” escribe Lewis Mumford (un autor con quien uno se reconcilia si es que antes de conocer Norteamérica ha disentido por la generalidad de sus enfoques) en *The Highway and the City*” aparecido en 1964.

Una de las consecuencias más formidables que el automóvil, a la escala que sólo en ese país se da, es la construcción masiva de caminos. Estas obras colosales comienzan con una acción destructora del territorio que van a recorrer; pareciera que hubiese que arrasar con todo para crear las condiciones en que posteriormente se va a ejecutar la obra. Si uno contempla ese paisaje (los geógrafos alemanes tienen un término para ello: “*raublanschaft*” que literalmente

significa *paisaje saqueado*) pudiera creer que un tornado ha pasado por allí, con la diferencia de que cuando un agente natural altera el medio físico la misma naturaleza se encarga de restablecer el equilibrio; en cambio, las catástrofes ocasionadas por los ingenieros viales rara vez consideran la posibilidad de restituir algunos rasgos del paisaje natural inútilmente depredado y en lugar de replantar especies arbóreas que devuelvan la belleza al lugar son inmensos carteles de publicidad los que ocupan su sitio. Aquí, lo mismo que en la renovación urbana o en los desarrollos en terreno irregular, el *bull-dozer*, la gran topadora que como un monstruo sin ojos todo lo aplana, es el símbolo temido por quienes conservan la cordura.

Es verdad que muchas autopistas, casi todas, son obras de arte desde el punto de vista ingenieril. No lo son, sin embargo, como parte del campo o parte de la ciudad pues allí donde ellas llegan se destruye toda escala humana, se introduce una cuña de ruidos, de aire enrarecido y se erigen como barreras infranqueables segregando sectores residenciales que muchas veces tenían alguna coherencia y formaban una unidad funcional. Desde luego, estrictamente, y hablando en singular, este no es un caso exclusivo de Norteamérica, pero cuando estas realizaciones adquieren un hábito y una frecuencia creciente, uno no puede dejar de preocuparse pues todo indica que la fuerza arrolladora de estas obras no repara en efectos indirectos ni tiene escrúpulos que, de ser respetados, extremarían las soluciones más cuidadosas y lógicas.

Por lo demás, como lo señala Munford en el libro ya citado, cuando a fines de la guerra todo el mundo saludó como medida sensata la supresión de los trenes elevados en Nueva York que tantas molestias de vibración, ruido y olor provocaban, justo en ese instante los ingenieros viales concibieron las autopistas elevadas que repetían en grado similar los mismos inconvenientes, mientras la población, que había detestado la fórmula anterior, recibió alborazada esta otra. Sin duda, esto revela el enorme poder persuasivo que el automóvil conserva entre los norteamericanos y que les impide ser totalmente objetivos al respecto. Por eso, acaso, es el automóvil uno de los temas más importantes que se puedan considerar al hablar de Urbanismo en Estados Unidos; en otros ítems es más fácil encontrar un grado más acentuado de razonabilidad —en este no.

Las enormes carreteras al entrar a las ciudades consiguen dos efectos complementarios e igualmente serios: por un lado determinan una mayor concentración de los C. B. D. (*Central Business Districts*) mientras por el otro favorecen e impulsan la corriente a residir en los suburbios, generando así un círculo vicioso que concluye en una demanda más y más grande de automóviles. La indiscriminación del tránsito, por ejemplo, un aspecto del problema que no demanda grandes realizaciones en materia de obra pública sino un sano criterio selector, parece ser insoluble en ciudades como Nueva York donde es posible ver camiones efectuando tareas de carga y descarga en la propia *Midtown* a cualquier hora del día. La obvia alternativa de convertir ciertas calles centrales —transversales a la red de grandes avenidas— en vías peatonales, es algo que las autoridades descartan como utópico. La fuerza de la rutina y el celo exagerado de intereses que no están dispuestos a correr el menor riesgo, impiden siquiera cualquier ensayo. La implementación de un mero plan de "*one-way-traffic*", en ciertas avenidas, levantó olas de disconformidad de las gerencias de importantes tiendas departamentales, presumiblemente por esa causa; aunque argumentos como estos son absolutamente irracionales y están inspirados por un crudo positivismo económico.

El peatón, por lo demás, es en los Estados Unidos un ser teóricamente inexistente. En la práctica los buenos modales de los automovilistas le permiten subsistir pero esto es algo *de hecho* mientras que *de derecho* sus privilegios continúan extinguiéndose. Los grandes proyectos de transporte elimi-

nan su intervención como si se pudiese prescindir del modo más esencial que tiene el hombre de circular. En la realidad, un recorrido peatonal obligatorio, monótono y sin encauzar, va aumentando su itinerario: es el que inexorablemente hay que hacer desde y hasta el automóvil estacionado.

El círculo vicioso de *más autos - más carreteras* ha llegado al extremo de que dentro de una economía de oferta y de demanda, en ciertos estados se estimula al conductor a usar más asiduamente los caminos. A la vez, el aumento de automóviles *per cápita* ocasiona grandes pérdidas a las redes de transporte público y anticipa su anulación, existiendo muchos distritos residenciales en ese país a los que no puede llegarse si no es en automóvil. En este renglón la peor consecuencia no está en el orden urbanístico sino, otra vez, en el social porque, como es de imaginar, son los ancianos y los niños los que se ven privados así del mínimo de comunicación y de libertad de movimiento a que tienen derecho en un país democrático. (La posibilidad de que un adulto, sin estar incapacitado, no tenga deseos de conducir un automóvil sería considerada una excentricidad que no merece consideración.)

Se dirá que hoy día comienzan a manifestarse algunas reacciones contra este panorama y en efecto muchas grandes ciudades como Washington, Boston, Philadelphia o San Francisco están empeñadas en reaccionar o crear sus sistemas de transporte público. La expresión "*Rapid Transit*" es hoy moneda corriente y se refiere a esto. Pero la ingeniería arrolladora que tendrán otra vez los ingenieros de transporte no asegura que no vuelvan a reeditarse errores sufridos con el *elevado*, y los *highways*, sobre todo desde el punto de vista estético y circulatorio propiamente dicho. Mientras la meta sea la pura eficiencia, y se desentienda del complejo ciudad en su continente y contenido es posible que muy pronto veamos increíbles redes de mono-riel, trenes subterráneos de alta velocidad y control cibernético y muchas cosas más, pero también veremos que muchas lecciones urbanísticas han quedado sin aprender y si Munford aún está vivo tendrá que encargarse de señalarlo por enésima vez.

Estas presunciones no son fortuitas. La opinión pública está lejos de reaccionar sanamente; esa opinión que es tan poderosa aunque tal vez no tan pública. De otra forma no se comprende que en la reciente Feria Mundial de Nueva York el pabellón que más largas colas provocaba era el de la *General Motors* en el cual el espectáculo llamado *Futurama* hacía, con lujo de recursos técnicos e imaginativos, un cuadro de lo que será el mundo del siglo XXI. Desde luego la vida de ese futuro sólo gira alrededor de un solo pivote; el transporte. El transporte en el espacio cósmico, el transporte bajo mar, en las selvas y desiertos —en cada uno de cuyos lugares ya funcionarán cómodos hoteles para hacer turismo— ¡nos permitirá tomarnos vacaciones fuera de lugares tan vulgares como la Costa Azul o el Caribe! Y nuestras ciudades estarán estructuradas en base a superascensores que tendrán recorridos desde pisos ubicados en la corteza terrestre hasta terrazas más allá de las nubes. Grandes cintas transportadoras conducirán a velocidades vertiginosas a los automóviles y autobuses que se posen en ella, mientras paralelamente, vías férreas, conforme a un criterio rodante totalmente revolucionario, permitirán la circulación de trenes a velocidades de más de 300 millas por hora. Y todo, ¿para qué? Pues muy sencillo, la clave la encontramos en el resto del pabellón donde se exhibían ya los modelos de automóviles del futuro, modelos de locomotoras —también marca *G.M.* y otros implementos vinculados al transporte como enormes camiones con acoplado para mover "*containers*" creados y diseñados cuidadosamente para nuestros hijos por la *General Motors*.

Por si fuera poca la obsesión monotemática —en inglés esta actitud se llama *one track mind*— con absoluta negligencia y espíritu ciertamente infantil con que se ofrece la idea en venta, el famoso *Futurama* terminaba mostrándonos,

a los más escépticos, que todas las profecías por ellos hechas en ocasión de la anterior feria de Nueva York en 1939 se quedaron cortas en vistas al desarrollo alcanzado veinticinco años después. Allí estaba, como demostración, una serie de fotografías, de maquetas de cruces camineros a dos y tres niveles; esas encrucijadas babélicas que destruyen hectáreas y hectáreas de paisaje natural, dividen a las comunidades, les regalan una cuota de aire contaminado y les comunican una febrilidad continua y digna de mejor causa. Esos modelos parecían irrealizables antes de la guerra; hoy son vulgares ya. Se trata de lo que los *planners* ingleses han bautizado agudamente como *macaroni planning* pues aunque las reglas geométricas con que están fabricadas son rigurosas, el efecto final es tan caotizante como un plato de macarrones.

Desde luego nosotros no nos podemos permitir siquiera dudar sobre la factibilidad de estos proyectos y eso es lo que nos aterra. Tanta energía creadora, tanta capacidad de producción orientada y orientante a un sistema de valores francamente suicida. Y lo que es más, la penetración de esta estrategia sociológica es tan profunda que aún de urbanistas norteamericanos, sensatos y capaces, no hemos hallado otro comentario que: "*hay que reconocer que como muestra estaba bien hecha*". Y así una y otra vez nos damos de narices frente a un concenso público que vive seducido más por la eficiencia, el virtuosismo material y la sofisticación sin refinamiento que por una clara jerarquización de preferencias básicas. De ahí pues que el tema del automóvil excede con mucho a los modestos alcances que pueda tener la labor de un urbanista en los Estados Unidos por ahora.

El automóvil y la ciudad como flor de la cultura son en cierto modo irreconciliables y todas las soluciones encontradas a los problemas que el mismo ocasiona al cuerpo urbano están supeditadas al vehículo más que a la ciudad misma. A veces uno puede llegar a preguntarse si a este respecto existe algún sino fatal ya que no se atisba a ver ninguna *social policy* en la producción automotor y el ingenio de la tecnología, como un prestidigitador, saca de una galera nuevos medios para que el vertiginoso proceso no se detenga. Claro que justamente ahora los Estados Unidos están pasando por una ola de prosperidad jamás vista, pero ¿qué sucederá cuando sobrevenga alguna alternativa crítica y no sea posible continuar invirtiendo millones de dólares en este círculo vicioso?

#### EL PODER DE LA BUROCRACIA

Entre Técnica y Política hay una distancia que quiso acortar inútilmente la Tecnocracia. Demostrada esta imposibilidad, los burócratas norteamericanos se han dado hábilmente a la tarea de llenar el claro, cosa que particularmente es evidente en el campo de la vivienda y del planeamiento urbano. Los administradores —los *managers*— se han instalado firmemente como intermediarios y esto sucede en un país donde la intermediación es un gran mal necesario. El primer paso dado ha consistido, teóricamente, en tecnificar la administración misma y prácticamente en adjudicarse los mejores sueldos, cosa que lamentablemente ha sucedido también en un país como Inglaterra donde el planeamiento urbano recibió un apoyo oficial extraordinario después de la guerra.

En lugar de permanecer en el rol de meros implementadores de ciertos aspectos del planeamiento, han participado del poder fabuloso de la administración a escala federal que los proyecta en el terreno de las decisiones. De esta manera desvirtúan la buena técnica y la buena política. El crédito, claro está, es el arma principal de que disponen. Piénsese que la administración federal recauda sumas siderales de las que una parte apenas vuelve a los estados contribuyentes y que ciudades aparentemente poderosas, como la propia Nueva York, no pueden prescindir de la *ayuda* federal para emprender obras que requieren inver-

siones importantes y que no son fantasías del alcalde sino inversiones de vida o muerte para la ciudad. Pues bien, este tipo de subsidio está, lisa y llanamente, en manos de los burócratas que regulan y encauzan recursos formidables y pueden negarlos si no estiman adecuada la inversión.

Lo más grave de todo es que los administradores carecen de la capacidad y del espíritu crítico necesario para adoptar medidas que por un lado suponen responsabilidad política y por el otro capacidad específica. Así es que pueden ser fácilmente dominados por los intereses, las fórmulas de moda o simplemente por la incoherencia que se deriva de la imposibilidad de ver el panorama de conjunto. En los hechos, por lo demás, se puede intuir que frecuentemente obran teniendo como objetivo principal la consolidación del sistema que se llama *meritocracia* y que consiste en que cada uno conforme sus proceder al de sus superiores, al éxito inmediato, al incremento de antecedentes pero no a una norma desinteresada y cabal como son los dictados de una preparación técnica.

En suma, los burócratas interfieren en lo urbano sin hacer urbanismo. Hasta hace poco ni el equivalente de esa palabra en inglés figuraba en su léxico. Hoy se incorpora el concepto vago e incompleto —porque no supone regulación del crecimiento espontáneo— de "*desarrollo urbano*" y así vemos que la agencia federal, que más ingerencia tenía en materia urbanística era la HHFA (*House & Home Finance Agency*) se ha transformado en un *Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano* con categoría de ministerio. Es decir que de agencia principalmente financiadora o refinanciadora —que por estos caminos indirectos ejercía una poderosa influencia— debe convertirse en secretaria de estado. Para que semejante cambio sea posible hará falta no sólo una reestructuración a fondo de la antigua repartición sino un verdadero cambio de elenco directivo. La confirmación del mismo titular, de una a otra responsabilidad, no permiten esperar, por el momento, ningún avance positivo en la desburocratización de una actividad de gobierno tan eminentemente específica.

#### LA DECADENCIA DE LAS CIUDADES

Una de las preocupaciones más acuciantes —no sólo de los urbanistas sino de todo aquél que no ha perdido la sensibilidad de la civilización urbana— es hoy el estado decadente en que se encuentran las áreas centrales de la mayoría de las grandes ciudades norteamericanas. La carencia de un verdadero *corazón* urbano es causa de que uno tenga la sensación, cuando se dirige a una ciudad, de que nunca llega realmente a ella (o a lo que espera de ella) y a la vez, cuando se dirige hacia el campo, tarda en dejar de estar en la ciudad. La expansión dilatada, sin contrastes y sin gracia, de la mancha urbana —comparada acertadamente a una mancha de aceite— se agrava por carecer de núcleo.

Revitalizar el centro de las ciudades es, hoy día, una tarea en la que se hallan empeñadas muchas ciudades importantes aunque para ello se recurra a soluciones no siempre muy apropiadas como cuando se hace renovación urbana en el casco de la planta urbana. En todo caso es innegable que aunque tardía, se percibe una reacción saludable para evitar que se repitan casos que como el de Los Angeles, más que ciudad podría calificarse de *suburbio de la nada* o como se la ha motejado agudamente "*diez y siete suburbios en busca de una ciudad*". Piénsese que el automóvil, el estacionamiento y todos los otros requerimientos de este vehículo tales como las calles, las autopistas, los garages y estaciones de servicio ocupan nada menos que 2/3 de la superficie del área central de la ciudad.

La contraparte de esta desvitalización reside, sin duda, en la hipertrofia de los suburbios residenciales que no tienen nada de "*garden-cities*" en el sentido ortodoxo del concepto y son meros "*developments*" organizados por empresas de lucro... y sólo lucro, de las cuales Levitt & C<sup>o</sup> es el mejor (¿o el peor?) exponente. Vistos desde el aire, estos distritos enteramente contruidos por una sola mano —y en tiem-

po record— semejan grandes playas de estacionamiento; las casas están distribuidas con la misma falta de imaginación y estrechez de distancia entre ellas (por lo menos en el ancho) con que uno estaciona un automóvil. La absoluta simultaneidad de estas enormes barriadas de casas prácticamente iguales —todavía desconocida felizmente por nosotros— asume aspectos deprimentes pues quita toda espontaneidad, todo paralelo con la vida misma, al ambiente en que, al fin y al cabo, van a vivir su vida seres humanos.

Como reacción a esta aberración se exhibe ruidosamente un caso diferente. Diferente en apariencia, no más, pues *Reston*, en el estado de *Virginia* sigue siendo una creación empresaria (y cuando decimos empresaria no significamos que mejor sería el estado como “*empresa*”) sólo que por el nivel adquisitivo de los propietarios a que va dirigida ha sido dotada de algunos elementos frívolos que conforman el gusto popular, generalmente inalcanzable, tales como lagos donde Ud. pueda remar saliendo del embarcadero que tiene su propia casa mientras su familia tome sol en la terraza que da sobre tan artificial naturaleza. No pidamos un centro cultural, o la mera posibilidad de que surja sólo pues todo está previsto de antemano dentro del esquema más convencional que se pueda imaginar, acaso después de haber consultado a algún sociólogo que fijase la dosificación “*standard*” y óptima que requiere un individuo con un sueldo anual de tantos dólares.

Las bajas densidades, a las cuales se aferran aparentemente los norteamericanos-masa siguen provocando miles de problemas de servicios y de equipamiento pero, lo que es aún más grave, niegan lo urbano mismo. Sólo el tejido que se puede llamar urbano, el de la ciudad misma, es el que la convierte indirectamente en vivero de la cultura ciudadana que exige activo encuentro personal espontaneidad en la convivencia y hasta un mínimo de rozamiento que nos hace más civilizados.

En tren de reactivar las áreas centrales o los C. B. D. se está practicando la fórmula de la *renovación urbana* que aunque ya está bastante desprestigiada continua siendo la pieza maestra de los administradores federales. Por cierto que, como dice gente con criterio formado, en definitiva la renovación urbana es más lo que destruye que lo que reconstruye. En todo caso, lo más grave de la cuestión es que lo que se destruye no son meros edificios decrepitos sino comunidades enteras como el caso de “*Chinatown*” en Boston que tenía una coherencia y una vitalidad que no es frecuente hallar allí y mucho menos re-crear artificialmente.

La mionría negra, no sin razón, dice que *urban renewal is negro removal* pues suelen ser *ghettos* de color los distritos obsoletos en situación central, como sucede en toda ciudad de cierta edad. Estos terrenos, naturalmente incrementan fabulosamente su valor una vez despojados del contenido humano que los deprecia y según los intrincados razonamientos de los economistas, estos constituye un excelente negocio que se paga solo. Las municipalidades, por otra parte, aprovechan la ocasión para doblar y triplicar los impuestos, pero el problema de la vivienda lejos de resolverse se traslada de esfera. Las primeras experiencias de renovación urbana destinadas a construir residencias resultaron infianciables; esta nueva tentativa de renovación urbana de áreas comerciales agrava aquel problema. Por cuestiones de inversión es imposible construir sin destruirlo todo en derredor, de otra forma no se produce la valorización especulativa de la tierra. Y así puede verse que la renovación urbana seduce a los políticos que se hacen fotografiar sobre un *bull-dozer* —como comentara irónicamente un autor— mientras los administradores aumentan su fiebre activista con gestiones millonarias que inflan la importancia de sus propias agencias y el rango de sus posiciones.

Pero, aparte de los nombrados, ¿quiénes se benefician directamente con esta política? En primer lugar, el agraciado arquitecto que tiene intervención siquiera en uno de los monumentales edificios que van a llenar el vacío; luego el propietario o mejor dicho el agente de propiedades que merca con las plusvalías y finalmente la compañía inversora que se

hace garantizar los préstamos por la HHFA; nada menos que el gobierno federal.

No obstante, la bondad de las cifras no siempre se ve corroborada por la realidad y así *Baltimore*, actualmente embarcada en un proyecto monstruo de remodelación central y de renovación urbana por doquier, no parece estar recuperando sus inversiones con el mismo embale que entró en esta espiral. Numerosas comunidades rurales por lo demás, han sido innecesariamente proyectadas al abismo sin fin del *desarrollo*, destruyendo el carácter y la tradición de pequeñas comunidades felices en las que irrumpe la codicia de los intereses inmobiliarios. Entre tanto, ni una sola ciudad, completa en sí misma, ha surgido en estos años de gran empuje económico: prueba acaso de que epopeyas como la de *Brasilia* demuestran que su valor reside no en el volumen del movimiento de tierra, ni en los metros cúbicos de hormigón empleados, ni todo otro dato material, sino en una voluntad urbanizante que sólo se logra cuando, un estado y un pueblo que lo secunda, tienen una clara jerarquía de valores.

Como contraparte más modesta —y tal vez por eso más humana— se ha caído en la cuenta de que muchas veces *slums* aparentes pueden arreglarse con poco esfuerzo. Así nace la técnica de la *rehabilitación* de antiguas barriadas mediante el dictado de ciertas normas a las que debe acomodarse el propietario que tiene que proceder a reacondicionar los edificios en el plazo de un año, ofreciéndosele para ello cierta financiación. La idea, buena en sí, ha resultado no siempre fácil de implementar. Las quejas de coerción y el extremo poco hábil de nombrar jefes de manzana para que oficien de intermediarios en la tarea de persuasión, y como informantes confidenciales, ocasionó no pocos problemas en *Baltimore* misma. Cuando los propietarios son realmente insolventes la rehabilitación se convierte en un negocio hecho a expensas suyas pues conforme a un fallo de la corte Warren de 1954 —modificatorio de otro anterior de la Corte del Distrito Federal— hoy día es factible expropiar una propiedad para ser revendida para uso privado y tal es el caso de las que la Agencia de Rehabilitación incauta por no haberse dado cumplimiento a sus requerimientos que, a veces son muy discutibles, como cuando especifica ciertos materiales de frente reñidos con la más elemental estética urbana.

#### EL CASO DE PUERTO RICO

Los burócratas federales han hecho del caso Puerto Rico un “*Showcase*” es decir, una muestra, un ejemplo de lo que pueden hacer con un país subdesarrollado en materia de urbanización. Desde luego, la transformación experimental por el área metropolitana de ciudad de San Juan, en poco más de quince años, es espectacular. En rigor se trata de un proceso indigesto, donde lo bueno y lo malo se confunde, donde el desarrollo supera a la planificación, donde las inversiones han afluído en una proporción que no es dable esperar en ningún otro país subdesarrollado del mundo y donde, finalmente, la escala de la isla toda tiende a exagerar los efectos de una acción concentrada que se hubiese diluido en una nación de tamaño mediano y estructura completa.

Como quiera que sea, es innegable que en Puerto Rico se ha hecho una experiencia y que como toda experiencia humana el saldo más positivo sea aquello que se aprende a no repetir. Por lo menos esto es lo que piensan muchos urbanistas norteamericanos hoy. En primer lugar, es harto difícil tener un éxito completo cuando se toma a un país como una hoja en blanco, es decir que se le recetan fórmulas extrañas, o al menos no maduras, en el mismo lugar, por sus protagonistas. La contribución de los Estados Unidos ha sido materialmente desproporcionada en relación con su aporte cultural y esto es algo que nunca queda impune en asuntos urbanísticos. De la misma manera que nadie aceptaría que un extraño le amueble su propia casa, a su gusto, mucho menos un pueblo puede estar realmente cómodo con que le organicen su ciudad por más que la doten de todos los elementos necesarios.

Pero lo más grave de todo este proceso es la velocidad

con que ha sido realizado, velocidad que envanece a sus realizadores, incluídos muchos portorriqueños, no precisamente sensibles a estos matices. En el tiempo de menos de una generación se han hecho transformaciones tan radicales en el medio urbano que, inevitablemente, irrumpen en el estilo de vida de toda la población o, al menos, de una buena parte afectada por el cambio. Este ritmo voluntariamente acelerado tiene sus limitaciones pues, en primer lugar, superó las previsiones hechas por el Plan del Area Metropolitana de San Juan alterando, poco a poco toda su estructura y dejando sin rumbo el crecimiento de la ciudad; en segundo lugar, favoreció muchas inversiones con criterio de amortización inmediata aparte de otras consideraciones y finalmente engendró inevitablemente, una mayor presión concentradora, casi incontenible.

Quienes argumentan que el plan fracasó porque el crecimiento fue subestimado, sin duda falsean con orgullo vano la argumentación, pues lo que ha sucedido es que el crecimiento no fue regulado y conducido. De haber ocurrido esto, quizás la espectacularidad de las realizaciones sería algo menor, pero se hubiese ganado en orden y armonía, en claridad para poder seguir enfocando el futuro, en solidez de las soluciones realizadas y, sobre todo, se habría conseguido una madurez más o bien pareja entre los hechos nuevos y las actitudes mentales, cosa que no es justamente lo que la realidad indica hoy. Hay un porcentaje de ingredientes foráneos que pueden ser asimilados en un producto industrial pero que no se digieren fácilmente en una ciudad, en una cultura urbana local. Por cierto que todo esto está ligado al problema de si Puerto Rico es una nación o un estado de la Unión o es factible que persevere en el actual status de *estado libre asociado*. Aquí está la clave del problema, si es inevitable que tarde o temprano tendrá que superar este status híbrido el destino del país presenta dos alternativas contradictorias y excluyentes. En el primer caso, es decir si se asimila lisa y llanamente a los Estados Unidos, lo que se ha hecho con sus ciudades entra dentro de un proceso mayor de adaptabilidad; en el segundo, si intenta ser nación, es evidente que todo el aporte norteamericano se convertirá en una especie de elefante blanco. Si es posible que continúe siendo estado asociado —que recibe pero no tributa al tesoro norteamericano— continuará siendo un caso cada vez más artificial, menos prototípico y con menos interés vital.

#### LA ENSEÑANZA Y LA INVESTIGACION

Hemos pasado rápida revista a hechos e ideas sobre el planeamiento urbano como realidad norteamericana. Veamos ahora cuales son los rasgos más notables en materia de enseñanza e investigación en este campo. Al respecto hay que señalar que entre el ambiente burocrático federal y las universidades hay un mundo inmenso, tal vez demasiado grande, y que si las universidades de todo el mundo crean su propio *universo*, en los Estados Unidos están igualmente separadas, o más, de lo que sucede en el país. Esto, naturalmente, es comprensible y tiene sus ventajas porque esa separación asegura un clima propicio para el estudio, impide la entrada de gérmenes demagógicos y mantiene su nivel por encima de la "*kitsch-kultur*" que domina a la sociedad estadounidense. No obstante, en una nación donde las segregaciones son tan rígidas, esta de los universitarios no deja sin tremendas dudas a quien se acerque a ella.

De la docena de universidades que tuve oportunidad de visitar, entre las que se incluyen las más afamadas, la gran mayoría dicta cursos de postgraduados en planeamiento urbano. Los enfoques didácticos no difieren mucho y las tendencias proyectivas seguramente nos darán una imagen igualmente pareja para el futuro. Las universidades de Harvard y California —en Berkeley— acaban de introducir algunas variantes en sus programas. La primera, por ejemplo, dicta cuatro carreras bajo la dirección de la Escuela de Diseño: Arquitectura, Arquitectura Paisajista, Planeamiento Urbano

y Regional y Diseño Urbano. En Berkeley, entre tanto, se ha procedido a bautizar con el nombre de "*Environmental Studies*" —o estudios ambientales— al Departamento donde se dictan los cursos de arquitectura y de planeamiento; habido, sin duda, un principio de reacción a englobar bajo el mismo rótulo tareas que van desde el diseño industrial hasta el planeamiento de una región. En Harvard, a la vez, se demuestra una preocupación por robustecer el Diseño urbano que, descuidado a causa del enfoque más abstracto y desespecializado del planeamiento, tiende hoy a inspirarse en el rol que ha tenido en el planeamiento británico.

Cada curso de planeamiento tiene sus figuras de relieve que, generalmente, no son los jefes de departamento pero que como ejemplo, por su mérito como consultores y por su autoridad académica, constituyen una de las mejores instituciones —no reglamentadas— que ofrecen estas universidades. Así pues, haciendo nombres descomprometidamente, podríamos decir que hoy por hoy Yale tiene su Tunnard, Pennsylvania su Gutkind, M.I.T. (Massachusetts Institute of Technology) su Lynch, Berkeley su Viollich, North Carolina su Chapin, etc., etc. sin significar que cada uno no pueda elaborar distintas listas a su gusto.

En cuanto a Columbia la novedad reside en el reciente nombramiento del Dr. Abrams como jefe del departamento de Planeamiento Urbano y Regional, ya que no se trata de un "*consultant*", ni de un "*scholar*" sino más bien de un abogado familiarizado con algunos problemas de urbanismo, una especie de experto a nivel de organizaciones internacionales, un hombre que podría hacer de *trait-d'union* entre planners y burócratas y cuyo rol futuro, desde este punto de vista puede ser decisivo aunque quizá a expensas de un perfeccionamiento en los objetivos de los estudios universitarios en planeamiento.

En Puerto Rico, entre tanto, la Universidad oficial acaba de crear, a instancias de su animador, el Ingeniero Salvador Padilla, un nuevo curso de postgraduados en Planeamiento que consiste en un año común y tres especialidades en Planeamiento Físico, Planeamiento Económico y Planeamiento Social, habiéndose comenzado a dictar las dos primeras orientaciones. Pero tal vez lo más notable del caso es que Puerto Rico, que fue verdaderamente pionero en materia de planificación durante la década de los años cuarenta, recién veinte años más tarde comienza a capacitar a sus propios ciudadanos en esta materia. Sin duda este rasgo puede agregarse a la mentada indigestión aludida más arriba que no contempló prioridades como la educación sin las cuales el desarrollo no puede asimilarse y como tal es imperfecto y contradictorio.

El rasgo más original de la enseñanza del Planeamiento en los Estados Unidos es la aceptación de graduados en, prácticamente, cualquier carrera para cursar estudios a nivel de "*Master*". Cada vez que pregunté a profesores sobre cómo funcionaba este sistema, invariablemente me contestaron que sin ninguna dificultad. A tres estudiantes que cursan planeamiento con *Bachelors* en Ciencia Política, Economía y Sociología les formulé la misma pregunta, variando las respuestas sólo con matices pero coincidiendo en que ciertamente con algunas materias no podrían sentirse identificados. Los funcionarios de oficinas de Planeamiento con quienes conversé sobre el tema me contestaron, unánimemente, que en definitiva los únicos planners que podían tomar decisiones, controlar el proceso y "*ascender*" eran aquellos que tenían estudios de pregraduados en Arquitectura e Ingeniería Civil. Esto no significa por cierto que individuos procedentes de otras profesiones no hagan un aporte interesante y útil en la labor de Planeamiento de grandes ciudades, pero cuando se trata de ciudades pequeñas o medianas que no pueden pagar, o simplemente no ven la razón de formar grandes equipos interdisciplinarios, la elección de profesionales inevitablemente va hacia arquitectos o ingenieros civiles. Más aún, cuando hace falta el concurso de un asesor o de un experto en algún aspecto colateral del planeamiento físico no se re-

curre a graduados en Planeamiento sino en las respectivas materias sobre las que se trate.

En todas las escuelas de Planeamiento se advierte una tendencia descontrolada hacia aspectos unilaterales del planeamiento, hacia la sofisticación y la novedad por la novedad misma y esta actitud, alentada por los profesores más jóvenes, encuentra el eco irreflexivo de estudiantes todavía no convenientemente orientados. La gravedad del hecho estriba fundamentalmente en que recién se estaba por unificar el lenguaje y ponerse de acuerdo sobre el significado de cada aspecto del planeamiento cuando, de pronto, irrumpen corrientes que podrían echar por tierra el esfuerzo de años. Pero esto se ve más objetivamente en los centros de investigación.

La última palabra en los círculos universitarios es la creación de "centros de investigación urbana y regional" siguiendo el modelo del que hace ya más de cinco años crearon conjuntamente la Universidad de Harvard y el M.I.T.: el *Joint Center for Urban Studies*. Así hoy pues no hay Universidad importante que no tenga uno semejante: Pennsylvania, Chicago, North Carolina, Rutgers, etc. En el caso del Joint Center la experiencia ha sido múltiple, desde trabajos teóricos en equipo, o individuales, hasta planes de realización concreta como el de Guayana en Venezuela que es acerbamente criticado, aún dentro de los Estados Unidos, por haber sido realizado íntegramente por planners y expertos norteamericanos sin el concurso o la invitación gentil a colaborar de algunos excelentes planificadores venezolanos.

El Centro de Estudios Urbanos de Chicago es quizá el que más envergadura tiene ya que no sólo realiza investigaciones de vuelo. Aquí es donde pueden advertirse tendencias dispares —e inmaduras— pues bajo el rubro vago e impreciso de estudios urbanos, el énfasis ya no está puesto en el aspecto físico de la ciudad sino en la galaxia de hechos y valores que tienen su sede en el marco de la civilización: el marco urbano. Así pues encontramos en el folleto explicativo del Centro una lista de asignaturas, que se dictan en distintos departamentos, con énfasis en *lo urbano* como si ello significara un común denominador con implicancias concretas. Algunas de estas asignaturas son: *Teoría de la Cultura y del Cambio Cultural - Determinantes de la toma de decisiones populares - El Mercado de Mano de Obra - Problemas del Habla Urbana - Estratificación Social e Instituciones Sociales - La Relevancia de la Educación para las Condiciones del Hombre - Historia Urbana Americana - Raza y Contactos Culturales - Administración en Asistencia Social y*, para rematar la *mélange: Ética Teológica y Análisis Socio-Científico* (¡todo junto!).

Desde luego, esta variedad no genera nada coherente y en cambio queda la labor que realiza el Departamento de Geografía que está orientado en buena parte a la Geografía Urbana pudiendo competir sus profesores con cualquier docente en las escuelas de Planeamiento del país, como es el caso de Harold Mayer, Brian Berry, Norton Ginsburg y de Chauncy Harris que forman un equipo coherente. Y ya que hablamos de geógrafos digamos también que en los departamentos de geografía de muchas universidades, especialmente en el Middle-West y en California (y curiosamente no en el Este) se están haciendo las contribuciones teóricas más importantes para planeamiento urbano y regional, acaso por el ambiente más estrictamente universitario en que se elaboran estos estudios. Entre otros profesores distinguidos por su labor escrita y por sus trabajos debe nombrarse a Edward Ullmann, de la Universidad del Estado de Washington, que es quizá quien más logradamente combina la formación del geógrafo con la del planificador. Tampoco podría omitirse en este aspecto la labor precursora y fundamental de geógrafos generales quienes al definir nuevamente los objetivos y métodos de esta ciencia han colaborado sólidamente a reforzar el fundamento básico del planeamiento físico. Entre estos hay que mencionar los nombres de Robert Platt (Chicago), recientemente desaparecido, Richard Hartshorne (Wisconsin) y Carl Sauer (Berkeley). Cuando la nueva geografía llegue al Este —y ya hay indicios de que esta corriente se pone

en movimiento— será dable esperar un nuevo golpe de timón en el planeamiento físico que lo vuelva a especializar convenientemente.

Volviendo a los centros de estudios urbanos y regionales es preciso referirse al de la Universidad de North Carolina, en Chapel Hill que, organizado recientemente, ha dado a conocer una serie de estudios de capital importancia realizados por el equipo que integran Stuart Chapin y Sherley Weiss sobre modelos residenciales. Y aunque omitiendo, seguramente, otras contribuciones importantes de otros tantos centros, este es el panorama general que se da dentro de las universidades. Fuera de ellas son incontables las asociaciones profesionales e instituciones privadas u oficiales que realizan estudios dignos de cita sobre planeamiento. Entre las primeras hay que nombrar al *American Institute of Planners* que edita la mejor revista en la materia —el "Journal"—; la *American Society of Planning Officials* que realiza estudios por encargo, presta asistencia técnica a comunidades incapaces de pagarla y publica una voluminosa información anual; las dos más importantes sociedades geográficas: *The Association of American Geographers* y la *American Geographical Society* (siendo la *National Geographic Society* una suerte de empresa comercial —muy lograda en su género— que es más el daño que ha hecho que lo que ha contribuido a valorar la imagen de la geografía científica).

Cada ciencia, ligada de una manera u otra al planeamiento urbano, tiene más de una asociación o instituto que la representa, sea la Sociología, la Economía o la Administración, que sería intremisible enumerar. Existen por lo demás entidades privadas, de bien público o aún comerciales, que realizan investigaciones exhaustivas como *The Regional Science Research Institute, Resources for the Future* o la *Regional Plan Association* que desde 1922 estudia el área metropolitana de Nueva York, ofrece soluciones, hace investigaciones a pedido y publica sus trabajos sin ninguna relación de dependencia con las autoridades de gobierno. Y, finalmente, hoy día son tan variadas y numerosas las entidades que cumplen una labor importante para el planeamiento que hasta podemos citar a la N. A. S. A., la cual ya comienza a adaptar la fotografía desde satélites a usos civiles tales como los que requiere el urbanismo. Así pues, muy pronto, esos satélites artificiales, que llevan hasta 14 cámaras, cada una con una lente diferente para detectar diversos rasgos de la superficie terrestre y hasta de su corteza, producirán elementos de valor incalculable para la cartografía y aún para la estadística vital. Piénsese que a la velocidad con que operan debe unirse la posibilidad de registrar texturas, colores y formas que permiten determinar la naturaleza de los materiales terrestres y su identificación hasta el más mínimo objeto como puede ser una cortaplumas sobre el suelo. La posibilidad de emplear estos medios para censar población, ganado y tránsito automotor, son apenas indicación de todo lo que podrá lograrse con el andar de esta experiencia.

## TENDENCIAS EN LA INVESTIGACION

Veamos ahora, descriptos ya a grandes rasgos los lugares, personas y tipos de investigación, cuales son las tendencias vigentes en ella y sobre todo cuales son las que, al estar de moda, disminuyen el efecto total que sería dable esperar. Estas tendencias, en pleno auge, se pueden reducir a cuatro: la cuantificación, el metodologismo, el especialismo y la interdisciplina (esotérica). Expliquémonos. La *cuantificación* es la científicización de una inclinación muy norteamericana por la cual se tiende a medirlo todo y a la cual ya nos hemos referido. Este mero medio —a veces muy útil, otras imprescindible— no siempre tiene la misma jerarquía e importancia y sobre todo es un instrumento hartamente aleatorio cuando se lo dirige a la conducta humana. Ha adquirido un gran empuje coincidentemente con el desarrollo de la computación electrónica y por el simple hecho de disponer de este recurso se lo aplica indiscriminadamente a todo problema e investigación socio-espacial, esperando hallar con ello un nuevo rumbo esclarecedor y revolucionario.

El amor a la novedad, la valorización de lo nuevo por lo nuevo, seguramente contribuye a aumentar este énfasis incontrolado. Ya los sociólogos han ido demasiado lejos seducidos por esta nueva técnica (que no es otra cosa en el mejor de los casos) al punto que el conocido sociólogo ruso Pitrim Sorokim la bautizase agudamente como *cuantofrenía*. En cuanto a los economistas no han quedado a la retaguardia y en el mejor de los casos ésta ha sido la base de la pomposamente llamada *Ciencia Regional*, departamento del saber que ha monopolizado el Profesor Isard de Pennsylvania, reduciendo su amplio contenido a sólo un aspecto, no el más relevante, sino el más puramente metodológico y, evidentemente, un método por genial y rebuscado que sea no es una ciencia.

La cuantificación nos lleva directamente a la segunda manía en boga o sea el metodologismo. Ya no importa de qué se trata, ni para qué sino cómo está hecho. Es la etapa virtuosista de la investigación. Creyendo agotadas las fuentes de inspiración muchos estudiosos creen que, de ahora en más, sólo hay que inventar nuevos enfoques para revisar la realidad de un extremo al otro. Es el culto del método por el método mismo, algo que como un pionero iluminado hiciese Kinsey con sus famosos *reports*. El objetivo queda así relegado, pues no hay tiempo para dedicarse a él y el método absorbe toda las energías y consume el juicio. Se trata de una dinamización —sin metas— de la actividad intelectual, de un peligroso contagio de ésta con el mundo de los negocios y de la producción y un abandono suicida de la actitud mental pasiva, de la verdadera libertad espiritual, del ocio intelectual que es el que ha dado las más grandes ideas al mundo. Las adquisiciones de la ciencia son puramente de forma pero no se la enriquece sustancialmente, en el fondo no se adelanta; claro que para ponerse de acuerdo sobre esto es menester estar conformes con un sistema de valores que no es el que más se acepta en los Estados Unidos hoy.

Ese metodologismo cierra de nuevo las fronteras de las especialidades, las confina más y más dentro de sus estrechos límites porque se ha recorrido un camino accesorio y se ha abandonado la ruta principal que siempre es *la de salida*. Por eso el especialista obsesionado en procurar nuevos medios y agotado luego de sólo probarlos es un hombre inerme frente a los hechos porque no es capaz de definirse *vis-a-vis* con ellos y sólo puede resguardarse en la búsqueda de los instrumentos sin los cuales está perdido. De allí que, no sin razón, el científico contemporáneo haya sido comparado más de una vez con un ser microcósmico que reacciona como un autómatas —atado a sus propias fórmulas de conducta— y no como un hombre socialmente responsable.

Como una reacción a estas características de la investigación en general hoy día se advierte un deseo de lograr, al menos, acuerdos interdisciplinarios. Se ha visto claramente —al fin— que cada compartimento estanco del conocimiento participa en más de un cincuenta por ciento con principios que eran comunes a otras ciencias y que era absurdo segregarse de esa forma. El intento de por sí legítimo, es tímido por una parte y en cierta forma utópico por las razones que veremos enseguida. Decimos que es tímido porque la interdisciplina se formula en términos poco profundos, en la generalidad de los casos, ya que en lugar de tender a aspectos comunes que sólo lo serán realmente si culminan en el saber filosófico, se conforma con meros intercambios de fórmulas, de medios operativos. Es utópico, porque mientras cada especialidad continúe por los rumbos anotados, el investigador seguirá siendo absorbido más y más por esfuerzos descomunales, por tareas cada vez más tediosas y, difícilmente —salvo gracias a una fuerte personalidad— será capaz de establecer una comunicación verdadera con otros campos del saber, lo cual supone la suspensión momentánea de la furia analítica y su reemplazo por la mente sintética que no se perfecciona por el ejercicio de la rutina sino por la consideración descomprometida de la realidad, más allá de lo que entra en la órbita de su exclusiva competencia. En síntesis, la interdisciplina animada por un loa-

ble propósito, parece correr el riesgo de quedar confinada a ser una solidaridad entre especialistas.

Para Planeamiento Físico, quizá más que para otras actividades, estos rasgos que anotamos en la investigación norteamericana son absolutamente fatales. El científicismo microcósmico suele complicar los problemas deportivamente para luego apasionarse en la búsqueda de la clave, mientras que el Planeamiento debe tratar de clarificar su campo, integrar, sintetizar. De otra forma fracasa estrépitamente: cuando se enreda en el análisis (especialmente cuando este pierde el suelo firme, la espacialidad, que por sí sola le devuelve rigor); o sino cuando subordina sus propuestas desequilibradamente, poniendo énfasis en ciertos aspectos en desmedro de otros.

Por lo demás, las corrientes sofisticadas son malas formadoras. Los estudiantes se agotan cumpliendo esfuerzos fenomenales que lejos de capacitarlos integralmente no les dejan tiempo ni energía para compensar la unilateralidad de ciertos enfoques. La claridad es necesaria para que el que se inicia distinga medios de fines; se nubla muy pronto y el análisis cualitativo que debe ser anterior al cuantitativo se pospone indefinidamente. La cualificación versus la cuantificación es un proceso que todavía no se percibe; quizás no sea el caso equilibrarlas al mismo nivel, pero la falta de toda reacción en este sentido es ciertamente alarmante. Por cualificación o análisis cualitativo entendemos, claro está, la formulación de una tabla de valores, la enunciación de una finalidad, la captación de un objetivo. Cuando estos requisitos están dados nítidamente, todos los recursos y medios accesorios adquieren su verdadero rol, pero cuando, como pensamos que sucede cada vez más frecuentemente, no gozan de predicamento, los segundos ocupan su lugar insensiblemente. A nadie se le ocurriría sumar peras con naranjas —esto se les enseña a los niños de escuela elemental— sin embargo, en algo de esto se incurre cuando la estadística abusa de nuestra imaginación. Por lo demás, mensurando la actividad humana no debe descartarse que su mayor característica es la mutabilidad, razón por la cual un científico ha dicho que la mejor computadora es el ser humano mismo que posee un trillón de neuronas computadoras con un total de dos millones de componentes biológicos separados y (esto no lo dijo el científico citado) ... *algo más*: aparte de que una computadora no puede cambiar de opinión, un hombre puede hacerlo catorce veces en tres décimas de segundo.

#### LO QUE SE ESCRIBE Y PUBLICA

Bajando de las alturas de la investigación —que sin embargo ejercen una fuerte influencia en las tendencias prácticas del planeamiento— terminaremos este informe informal con algunas referencias a lo que se escribe y publica sobre temas concretos de urbanismo. Nos referimos a trabajos críticos que remueven la opinión y que, esperamos, tendrán efecto en la orientación de la profesión y en su adaptación por parte de los poderes públicos. Citaremos a ese respecto tres o cuatro libros que constituyen, sino "best-sellers", hitos importantes en la senda que conduce a rectificar errores.

Uno de ellos es el libro de Peter Blake: *GOD'S OWN JUNKYARD* o esa "*El Basural de Dios*", título que parafrasea un lugar común entre los norteamericanos según el cual los Estados Unidos son la tierra escogida por Dios: *God's Own Country*. Se trata de un cáustico alegato contra el deterioro del paisaje urbano y rural, convenientemente ilustrado —¿de no estarlo no se creería!— y fundamentalmente dirigido a los excesos de la tecnología desnuda y de la propaganda que campean impunes sobre casi todo el territorio del país. No es un libro escrito con ira pero sí con furia aunque no ciega, según declara su propio autor y que ha levantado mucha reacción; entre otras cosas se lo ha tildado de especular, de haber rebuscado sus ejemplos, de poco serio. Lo que uno puede decir "*de ajuera*", como testigo imparcial, es que los cargos que se hacen sobre la "*afección*" (*uglification*) del paisaje son absolutamente irrelevantes. Es curioso que los norteamericanos, tan dados a una actitud positivista frente a la realidad, desprecien la obra

de Blake porque sólo se limita a registrar hechos. De acuerdo que los hechos por sí solos nada indican, mas cuando estos están seleccionados con un criterio y en su comentario aflora todo un sistema de valores sobreentendidos, el alegato se transforma en un brillante juicio. Por lo demás, a cada ejemplo de deterioro visual corresponde otro de calidad estética ignorada y así, lejos de ser un libro negativo, es un trabajo —aunque no necesariamente profundo— singularmente significativo.

Otro libro de reciente publicación y análogo impacto, aunque de naturaleza absolutamente diversa, es el de *Jane Jacobs: THE DEATH AND LIFE OF GREAT AMERICAN CITIES*. Consiste en un ataque tan original como inspirado al Planeamiento Urbano corriente y especialmente al que confunde obra pública con Urbanismo regulador. Aboga con sentido positivo por la canalización del esfuerzo individual, espontáneo y creador de la población, contrario a la aplicación de fórmulas industriales en el mantenimiento, la renovación y el desarrollo de las ciudades. Una de las observaciones que quién tiene una impresión de conjunto de las ciudades norteamericanas puede compartir más vehementemente, es que una ciudad como Nueva York, con todas sus aberraciones y lacras urbanísticas, ha conservado su vitalidad —aunque sea de manera desordenada— en tanto que otras, en equivocados intentos de planificación, la han perdido irremisiblemente. Aquí hay un llamado de atención profundo sobre el carácter masivo, falto de escala y calor social del planeamiento norteamericano comparado con el europeo o de tradición europea, aunque para hacerlo la autora extrema su posición opositora innecesariamente. Con todos los reparos que se le puedan hacer, las grandes ciudades norteamericanas están entre la vida y la muerte y haber escrito sobre el tema, tan francamente, ya tiene mérito.

El tercer libro que creemos comparte con los dos anteriores una aguda visión crítica y que tampoco está escrito por un *planner* pero que encierra una serie de observaciones legítimas, dignas de ser tenidas en cuenta por los urbanistas, es "*THE FEDERAL BULLDOZER*" de *Martin Anderson* de la Escuela de Administración de Empresas de la Universidad de Columbia. Ya hemos mencionado lo que simboliza la máquina topadora, especialmente bajo el control de la burocracia federal —la más poderosa de todas— y de allí el título socarrón de este serio trabajo. El tema central, como puede adivinarse, es el de la renovación urbana analizada en el período 1949-1962, aunque sus conclusiones son todavía vigentes para 1966. Comienza con una crítica lapidaria a la renovación "*por decreto*" y los programas colosales que no logran adelantos igualmente colosales en las comunidades a que se aplican. Pasa por una etapa en que se analiza el aspecto financiero de la cuestión y concluye con observaciones de tipo legal, sin incursionar para nada lo específicamente urbanístico, ni el diseño urbano que hubiera contribuido a aumentar el peso de la lápida pero que su autor evita, sistemáticamente, por no entrar en su dominio. La influencia decisiva de la administración federal en estos proyectos puede comprobarse fehacientemente en sus páginas, así como la carencia de todo sentido efectivamente social que tiene, pues demuestra que sólo el 6% de las construcciones de renovación urbana se ha volcado a programas de vivienda subsidiada en un país que pese a su alto nivel de vida —o justamente por ello— no puede descuidarlos, ya que se estima que por lo menos un millón de norteamericanos (poca cosa en relación con los recursos de que disponen para solucionarlo materialmente) viven en tugurios infrahumanos.

Finalmente, citemos el libro de un *planning consultant* o urbanista profesional, el arquitecto *Victor Gruen*, que ha podido alcanzar el éxito comercial sin demasiado menoscabo de sus principios en sus obras y mucho menos aún en sus escritos. En "*THE HEART OF OUR CITIES*", Gruen, un austríaco llegado hace treinta años a los Estados Unidos, intenta demostrar que debe volverse a los modelos europeos

tradicional, especialmente en lo que concierne al peatón en la ciudad y a la vitalidad de sus áreas centrales. Desde luego que mucho podría lograrse en este particularmente en el Sur y en California, que por su condición climática permitiría un mejor aprovechamiento de la vida al aire libre, aunque justamente es en esta región donde el automóvil ha supeditado todo diabólicamente a sí mismo. Lo que uno medita, sin embargo, frente a esta actitud, es sino será demasiado esperar de un pueblo que lejos de incorporar el aporte de los modos de vida inmigrantes los ha allanado y que, por encima de todo, repite la experiencia anglosajona en materia urbanística. Porque ciertamente no son las ciudades compactas y densas, las formas típicas de vida urbana en esta tradición, sino la ciudad jardín o el suburbio de bajas densidades. Querer torcer semejante corriente por medio de una adecuación forzada a otros moldes, y en un plazo inmediato, sería sin duda una locura o una superficialidad sin sentido. De todas maneras las reflexiones que hace Gruen, ingenuas para un urbanista europeo o que se ha nutrido en esa tradición, permanecen válidas como antecedentes para un futuro más o menos lejano. Bajo este aspecto el libro de Gruen podría ser precursor o, al menos, revelará que no todos los urbanistas norteamericanos están satisfechos con la tendencia general.

Lo que se escribe y publica sobre temas de urbanismo va en ascenso marcado en los Estados Unidos de hoy y consiste desde obras específicas cada vez más densas y numerosas hasta artículos periodísticos de cierto nivel. Son bien conocidas las publicaciones en *THE NEW YORKER* de trabajos de Lewis Mumford o la de los editores de "*FORTUNE*"; las contribuciones de "*SCIENTIFIC AMERICAN*" que recientemente editara un número especial dedicado a las ciudades constituye una pieza importante, por su enfoque y los nombres de sus colaboradores. Pero, además, tenemos cada vez más frecuentemente artículos en *TIME MAGAZINE*, en *LOOK* o en *U. S. NEWS & WORLD REPORT* cuya información sucinta y sus generalmente acertados comentarios, permiten hoy día la participación de un mayor número de personas en el debate constante sobre cual debe ser el destino de las ciudades; bien entendido que esta discusión debe efectuarse a diversos niveles. Como quiera que sea, son un signo de inequívoca vitalidad y permiten preveer nuevos rumbos en el futuro.

## CONCLUSIONES

Llega el momento de sacar algunas conclusiones de esta —larga para el lector y breve frente al caudal de estímulos que ha recibido quien esto escribe— serie de observaciones y reflexiones sobre el estado actual del planeamiento en los Estados Unidos. Al arribar a este punto esperamos compartir la principal y más evidente conclusión de que se trata de una realidad apasionante por la escala, y el ritmo de sus realizaciones, sin descontar la vitalidad de sus tópicos. Agrega un gran atractivo al asunto, el espíritu abierto con que los propios norteamericanos lo enfocan, abierto aún para un extranjero de paso, al cual le inquietan de buen grado sus impresiones y sus juicios. Hay una tal vitalidad en la discusión que uno a veces piensa que las inhibiciones típicas del anglosajón son mucho menores que las nuestras cuando se trata de volcarse frente a un problema objetivo (en ese sentido podría decirse que los argentinos padecemos todavía de un temor crónico al intercambio de ideas, acaso por un excesivo celo de ser exactos y que a causa de algunas imprecisiones deslizadas demos argumentos a nuestro interlocutor, o quizá sea el fantasma de lo ridículo, o simplemente una carencia de vitalidad deportiva lo que nos inhibe, particularmente en terernos como este del planeamiento urbano que sigue siendo reducto de unos pocos y que quizás cuando se amplie su círculo permita una mayor sensibilización).

El eco que la prensa y todas sus formas da a las manifestaciones urbanísticas en Norteamérica, permite preveer muy pronto un igual *status* en la opinión pública que tiene en el país más evolucionado en este sentido y que es Ingla-



terra. Todo esto, por tanto se convierte en un formidable estímulo especialmente porque, detrás del debate público hay, lógicamente, un mundo de trabajos y de ideas en perpetuo movimiento.

El contacto —en vivo— hecho con el planeamiento norteamericano es estimulante pero a condición de hacerlo ya con una base, pues de no ser así puede uno fácilmente entrar en el plano doméstico y perder todos los beneficios que acarrea el ser uno de afuera, con una tabla de valores madurada que se pone a prueba y puede salir reforzada en algunos aspectos como alterada en otros; es decir que significa un ejercicio de la opinión muy saludable pero siempre que partamos justamente de una opinión dada y no de una pura receptividad pasiva.

El gran interrogante para un urbanista argentino que plantea este contacto con una realidad tan diferente, es si puede uno efectivamente sacar provecho directo de esa experiencia ajena. Aquí se plantea la duda de si, aunque todavía somos muy diferentes, en materia urbanística nos iremos pareciendo a ellos, sobre todo por tener que enfrentar los mismos problemas. Hay quienes, muy seguros de sí mismos, califican a los Estados Unidos como el mundo del mañana, pero esta ligera convicción se atenúa cuando uno revisa el pasado y ve que en ciertos aspectos eso ya ha comprobado su verdad pero en otros se ha visto desdicha. Sin duda, el trabajo más útil consiste en analizar una por una esas situaciones retrospectivamente y poder determinar qué es lo que nos une y qué lo que nos separa; en urbanismo en particular y en todo lo demás en general, porque aparte de la tendencia a nivelar el mundo que se verifica internacionalmente existe el problema, no menos, de que muchísimos conflictos se originan por obra de esa equiparación aplicada indiscriminadamente. Es otra vez el tema del desarrollo, de lo difícil que es dictar formas en medios diferentes y de la necesidad de que, en lo posible, cada uno sepa encontrar su camino, sin lo cual las mejores intenciones pueden ser absolutamente estériles.

En este sentido, en el futuro, es muy probable que el diálogo entre urbanistas norteamericanos y argentinos logre una terminología sino común por lo menos análoga y no tan dispar como lo ha sido hasta hace poco, por el hecho principal de que nuestro urbanismo es de fuerte sabor europeo. Para ello podrán colaborar los argentinos que realizan estudios de perfeccionamiento en los Estados Unidos, siempre que no caigan en la utopía de querer evitarse el esfuerzo de encontrar la clave de la adaptación de técnicas que por sí solas no pueden funcionar entre nosotros y sobre todo de que sepan de entrada que el urbanismo no es una especialidad de laboratorio, que no es absolutamente internacional y que a veces es más valiosa una experiencia familiar por lo que involucra, que una sofisticada solución de un problema no estrictamente nuestro.

Ya hay quienes, entre los que tienen en sus manos el destino de las ciudades, coinciden en afirmar que no es suficiente con que los problemas parciales —especialmente ligados al adelanto tecnológico— sean todos prácticamente solubles sino que lo fundamental es poder planificar con arreglo a las modalidades peculiares de cada comunidad, su tradición y sus propios ideales en la medida que esto sea posible. Que la esencia de la ciudad es un contenido cultural sutil y no siempre racionalizable, que no se puede envasar en un continente cualquiera sin sufrir grave detrimento, aunque para construirlo se sigan las normas más precisas y exactas de la pura tecnología: que, en suma, la cultura no es un proceso absolutamente consciente ni voluntario sino lleno de elementos, diríamos clandestinos, que están como en las antípodas de esa realidad concreta y literal que se vive particularmente en la vida diaria norteamericana.

Aunque puedan diferir mucho, en definitiva, las acciones con que se use la expresión *sistema de valores*, también existe una coincidencia creciente en que su formulación ha

sido equivocadamente omitida. La consideración de cada caso como caso especial, la resistencia natural a la generalización, en nombre de la unicidad de cada problema, ha hecho estragos también en planeamiento. No se trata pues de una generalización apriorística, en la que desgraciadamente se cae de manera inevitable cuando no se llega a la verdadera síntesis de madurez. En aquel caso la experiencia no enriquece, se repite sin madurar una y otra vez, como una máquina repite una serie de operaciones orientadas a producir un elemento tipo y no a crear *nuevos tipos* como debe ser el objetivo del urbanista imaginativo y consciente. Esta falta de tipología ha llegado al máximo, en un ambiente en cierta forma descreído, especialmente entre los mejores *planners*. Las malas adaptaciones, en serie, por parte de las autoridades federales en particular, ha hecho dudar del valor de pautas y modelos que, aunque exigen una revisión continua, eran no hace mucho fórmulas de un trabajo más coherente y constructivo. Nos referimos a conceptos tales como el de *unidad vecinal* que fue abandonado después de los primeros fracasos en lugar de tratar de perfeccionarlo y usarlo en cierta forma como un correctivo de tendencias nocivas para los valores básicos de la cultura urbana tales como la excesiva movilidad horizontal o el exagerado rol del automóvil en la vida cotidiana. Así también se duda de las virtudes del *cinturón verde*, de la *ciudad satélite*, de la *ciudad lineal* y hasta de la misma zonificación a causa de los excesos cometidos en su nombre. A este respecto no hay duda de que son imperdonables el rigor innecesario y la rigidez con que se han segregado las funciones urbanas, unas de otras, aún cuando una cierta interrelación era deseable. Así, las áreas residenciales y las comerciales se excluyen de tal forma que se perjudican eliminando la corriente vital que debe fluir entre ellas y como en el caso del nuevo *Lincoln Center*, en Manhattan, la especialización funcional alcanza extremos verdaderamente indeseables pues consagra pura y exclusivamente para locales teatrales seis hectáreas en pleno *Midtown*. Como es fácil imaginar, fuera del breve período en que el público concurre y abandona estos locales, todo este sector significa un vacío muerto en pleno Broadway, cuya virtud más característica es la mezcla de teatros, hoteles, restaurantes, night clubs, etc., con la diversidad armónica que debe tener un área de esparcimiento.

Son muchas las reflexiones que dejamos de hacer y que nos devolverían al comienzo de esta nota, es decir, a la consideración exclusiva de la sociedad norteamericana tal cual es pues, en este último ejemplo citado no hay duda de que una gran proporción de los concurrentes del *Lincoln Center* estarán muy satisfechos del partido adoptado que les permitirá estacionar su coche dentro de la amplia área circundante de los teatros y poder regresar a su hogar suburbano lo antes posible, sin pensar siquiera en dar una caminata por Broadway, entrar en un restaurant o en un night club... o siquiera mirar sus vidrieras. En todo caso, y como no es posible regresar por el hilo argumental, repetiremos que la mayor parte de los problemas que padecen las ciudades de los Estados Unidos son consecuencia de su complejidad social, a veces contradictoria como en el caso de quienes añoran un corazón urbano sano y vital pero no hacen sino contribuir a debilitarlo.

En fin, para quien esto escribe, la consideración de estos asuntos le ha comunicado una preocupación vivencial y lo sitúa en una posición de compromiso en lugar de en una de crítica gratuita. Así pues no ha podido sentir sino un alivio cuando un *planner* sudamericano radicado en los Estados Unidos por varios lustros le dijo: "*La contribución de Norteamérica al mundo será en planeamiento regional, en explotación de los recursos naturales, en técnicas de comunicación... pero definitiva no parece ser en materia de urbanismo*". De todas maneras, o se entienden los aspectos dramáticos de la lucha por ordenar y vitalizar las ciudades de los Estados Unidos o no se entienden ni lo que son Estados Unidos, ni lo que es el planeamiento urbano. ●

La manzana comprendida entre las actuales calles de Bolívar, Moreno, Perú y Alsina encerró durante el período colonial y los primeros años de nuestra vida independiente el conjunto más vasto de nuestros edificios históricos. Si el Cabildo y el Fuerte pueden alegar mayores y más mercedos méritos a la veneración patriótica (lo que no ha sido obstáculo para que se mutilara el primero y se demoliera el segundo), es indudable que los cuatro solares y los edificios que en ellos levantaron los jesuitas tienen sobrados títulos para ser considerados de excepcional valor. Al mérito artístico del templo y residencia jesuíticos se agrega el haber sido sucesivamente Colegio de la Compañía, Real Colegio de San Carlos, Colegio de la Unión del Sur, Colegio de Ciencias Morales, Universidad, Catedral provisoria, Sala de Representantes, Biblioteca Nacional, Concejo Deliberante, Archivo General de la Nación, Museo de Ciencias Naturales, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, y actualmente Iglesia Parroquial, Colegio Nacional Buenos Aires, Facultad de Ciencias y Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

En esta oportunidad dejaremos de lado lo que se refiere a la historia de las diversas instituciones que ocuparon la histórica *manzana de las luces*, para referirnos tan sólo a la construcción del templo y residencia, basándonos en documentos fehacientes.

Sabido es que cuando en 1608 se establecieron los jesuitas en Buenos Aires, no ocuparon el terreno cuya edificación es motivo de este estudio, sino otro situado frente al Fuerte y en un extremo de la Plaza Mayor, que un año antes había solicitado para sí el Cabildo, sin hacer luego uso de él. Dicho terreno les fue cedido por el adelantado Juan de Vera y Zárate, según testimonio que dice así: *otorgo que hago gracia y donación para, mera perfecta e irrevocable jha entre vivos y partes presentes al colegio y casa de la dha compañía de jesus que está en esta ciudad de todo El dº que tengo Pueda tener y me Pertenesca en cualquier manera, a la quadra que esta latrasa En dha ciudad y plassa Publica della en frente del fuerte Real desta ciudad*<sup>1</sup>. Es decir, que el primitivo Colegio se levantó en la manzana que Garay había reservado para el Adelantado y Fuerte, en tanto que éste se construyó una cuadra más hacia el río, con lo cual la actual Plaza de Mayo vino a tener dos manzanas de extensión en lugar de una, como figura en el primitivo plano de reparto de solares<sup>2</sup>. Allí levantaron los jesuitas su primera capilla y residencia-colegio, bien modesta, por cierto, siendo muy probablemente sus constructores los Padres Francisco Valle y Antonio Mazeró, como bien supone Pillado. El gobernador Hernandarias informó al rey, en 8 de mayo de 1609, *que la casa de la compañía de jhesus que este año pasado di quenta a vuestra magestad se quedava fundando en este puerto [de Buenos Aires] va edificandose y yo les e alentado y ayudado lo hare en lo posible ya dizen misa en su casa aunque de presente en una pequeña yglessia*<sup>3</sup>.

Evidentemente, la posición que ocupaba la capilla y residencia, frente al fuerte, estaba reñida con las más elementales razones de táctica militar, toda vez que podía molestar al fuego de la artillería y facilitar el avance contra la fortaleza al amparo de esa edificación. Ya sea por estas razones o por la necesidad de tener mayor extensión de tierra donde levantar templo definitivo y colegio, pronto se iniciaron gestiones para desalojarlos de la plaza, para lo cual las autoridades reales mandaron hacer tasación por el perito Jacome Ferreira, quien estimó el valor de dichos inmuebles en la suma de 22.299 pesos 6 reales. Dicho sea de paso, este alarife Ferreira es el mismo que en 1667 fuera nombrado tasador, juntamente con Francisco Alvares y Juan Masiel, para la terminación de las obras de la Catedral.

Octava parte de la serie que sobre los edificios de interés histórico y artístico construidos en territorio argentino durante la dominación española que dirigen Rafael Iglesia y Federico Ortiz. Este trabajo ha sido realizado por Mario J. Buschiazco y consta de dos entregas. Las fotografías son de Federico Ortiz, con excepción de las de la página (40); las planimetrías son: del autor la que muestra el conjunto del colegio residencia y templo y de Juan Carlos Puente y Federico Ortiz las restantes; la fachada se dibujó sobre la base de un relevamiento de Mario J. Buschiazco, realizado en el año 1938.



Con parte de los tres mil pesos que como anticipo de la expropiación recibieron de las Cajas Reales, adquirieron los jesuitas, en 1661, la manzana que habría de ser su definitivo emplazamiento hasta la expulsión de 1767. Debieron comenzar de inmediato la construcción del nuevo Colegio, aunque en condiciones bastante precarias, como hemos de ver; la nueva iglesia, emplazada exactamente donde hoy se encuentra San Ignacio, se terminó tan solo en 1675, a juzgar por uno de los Acuerdos del Cabildo que ordenaba adherir a los festejos que se harían con motivo del traslado y habilitación del nuevo templo. El primitivo edificio de la Plaza Mayor fue desmantelado parcialmente, subsistiendo, no obstante, la capilla con distintos destinos hasta 1821, año en que fue demolida por el maestro albañil Manuel Espíndola, por orden del gobernador Martín Rodríguez.

De la época de la terminación de esta segunda iglesia, erigida en el nuevo solar, debe datar la lápida de piedra con la inscripción *Sancti Ignati fundatoris Societatis Jesu. Ad majorem gloriam Dei. Anno 1675*, que el cura Apolinario del Carmen Heredia encontró durante las refacciones que se hicieron a San Ignacio en 1859, lápida que puede verse embutida en uno de los muros del claustro anexo al templo. Esas refacciones fueron dirigidas por el arquitecto Barabino<sup>4</sup>.

No fue esa segunda iglesia la última que habían de edificar los jesuitas, pues seguramente el corto plazo de 15 meses que se les había acordado para su total traslado era demasiado escaso para levantar edificios sólidos y monumentales. Pocos años más tarde ya amenazaban ruina las construcciones hechas con tanta premura, por lo cual se acordó acometer una obra de más aliento, adecuada a la importancia cada vez mayor de la comunidad, y es así como en 1710 se tomaban las primeras disposiciones para los trabajos a emprenderse, al propio tiempo que se ordenaban algunas reparaciones urgentes en el destaralado edificio, que estaba destinado a desaparecer pronto. queda todo esto bien documentado en el *Memorial del P<sup>o</sup> Visitador y Vice Prov<sup>o</sup> Antonio Garriga p<sup>o</sup> el P<sup>o</sup> Rector y Consultores deeste Coll<sup>o</sup> de B<sup>o</sup> Ayres en la Visita de 18 de Junio de 1710*<sup>5</sup>, que dice así:

3. *Lacerca de nra casa esta trabajosa, y ya q<sup>e</sup> p<sup>o</sup> aora no se puede azer de nuevo p<sup>o</sup> falta de medios, p<sup>o</sup> lo menos se atenderá a su conservacion previniendo a tiempo los reparos mas necesarios; pero no se haran de ladrillo o adove quemado los retacillos, segun estava ordenado: q<sup>e</sup> esto solament<sup>e</sup> se hara q<sup>uo</sup> fuere necesario hazer de nuevo algun trozo de cerca considerable; porq<sup>e</sup> obrando de ladrillos a retazos no podra tener la cerca a su tiempo la perfecta union y solidez. Lo q<sup>e</sup> pide mas pronto remedio p<sup>o</sup> la edifización es aquel corto espacio q<sup>e</sup> cae ala calle*

*entre los dos Ornos, y assi q<sup>e</sup> antes se pueda se levantara algo mas, con tapia o con adobes.*

9. *La Cassa necessita de retejarse, y assi se hara con toda diligencia antes q<sup>e</sup> se pudran las maderas.*

14. *La Iglesia nueva se ha de hazer en el sitio q<sup>e</sup> está la presente (más adelante, al estudiar la obra del templo, transcribo íntegro este párrafo).*

16. *Luego q<sup>e</sup> esten corrientes los Ornos de Cal y se ayan cocido las dos ornadas primeras se despacharan setecientas o ochocientas cabezas de ganado a Cordova con la gente q<sup>e</sup> fuere necesaria, p<sup>o</sup> q<sup>e</sup> se vendan y de lo procedido se compren y traigan Carretas cargadas de madera p<sup>o</sup> el curso de la obra.*

En estos preliminares, búsqueda de la piedra caliza, preparación de los hornos para quemar cal y ladrillos, aprobación del *pitipié* o planta, etc., debieron transcurrir unos dos años, puesto que recién en 1712 aparecen datos precisos sobre la iniciación de los trabajos, según se colige de una *Instrucción de lo q<sup>e</sup> se deve observar en la fabrica de la Iglesia de este Coll<sup>o</sup> de B<sup>o</sup> Ayres, del P<sup>o</sup> Visitador y Vice Prov<sup>o</sup> Ant<sup>o</sup> Garriga en la Visita de 17 de Dic de 1712*<sup>6</sup>, cuyo texto fue dado a conocer hace años por los PP. Guillermo Furlong y Carlos Leonhardt, S. J., en Estudios, tomo xx, enero de 1921, y que transcribiré en extenso más adelante, por su fundamental importancia. En el primer párrafo de la citada Instrucción, dispone el Provincial *seguir la Planta q<sup>e</sup> tiene hecha el H<sup>o</sup> Ju<sup>o</sup> Cruz*, lo que no deja lugar a dudas sobre quién fue el autor del hermoso templo porteño.

El Hermano Coadjutor Juan Kraus fue el primero de una serie de arquitectos jesuitas cuyas obras constituyen la gran mayoría de nuestros monumentos coloniales; bástenos citar entre los más famosos al Padre Angel Camilo Petragrassa y a los Hermanos Juan Wolff, Antonio Harls, José Brasanelli, Felipe Lemaire o Lemer, José Schmidt, Andrés Bianchi o Blanqui y Juan Bautista Primoli.

El Hermano Kraus llegó a Buenos Aires en 1699. Había nacido en Pilsen, Bohemia, el 10 junio de 1660 (otros dicen el 7 de septiembre de 1656), e ingresado en la Compañía el 23 de octubre de 1689. Apenas desembarcado, le destinaron los superiores a satisfacer los anhelos de muchos que reclamaban un arquitecto capaz de llevar a buen término proyectadas construcciones, que excedían la capacidad que pudieran tener los legos y simples aficionados que había por esa época en la colonia. Pasó a este fin a Córdoba, luego a Yapeyú y Santo Tomé, más tarde a San Miguel y San Juan (en el Brasil). Por una carta que el 25 de marzo de 1702 escribió al Padre Andrés Waibl, Provincial de la Germania Superior, sabemos que en el último pueblo citado no sólo construyó la iglesia, sino que ayu-





dó al Padre Sepp en la fundación del mismo, como antes le había ayudado en la de Santo Tomé. Posteriormente debió bajar a la capital, porque en una carta de la época se dice que le tenemos aquí con nosotros en Buenos Aires para la construcción del nuevo Colegio<sup>7</sup>. Tantas eran las construcciones que dirigía ya en esa época, que en la misma carta bendice a su maestro Ruperto Blank, que en la lejana Bohemia le había enseñado la ciencia arquitectónica, que tan útil le había de ser para provecho de tantos.

No he logrado encontrar documentos que digan con absoluta certeza quién fue el autor de los planos del Colegio y Residencia, pero no es preciso esforzarse mucho para suponer que fue el propio Kraus, ya que acabamos de ver que hizo los de la iglesia contigua, y ambas obras, templo y colegio, se construyeron o por lo menos se iniciaron al mismo tiempo. Tal suposición parece ser corroborada por la carta de Weltbott citada y la que el Hermano Miguel Herre<sup>8</sup> escribió desde Buenos Aires en 17... (se ignora la fecha exacta de esta carta, aunque con certeza no puede ser anterior a 1721 ni posterior a 1725), donde afirmaba que *hace años un Hermano, por nombre Kraus, alemán, erigió aquí un nuevo colegio, con cal y ladrillos; éste ha sido levantado más alto por otro hermano milanés. Además de éste, hay otro Hermano del Rhin Superior, de nombre Juan Wolff, quien de oficio es carpintero, y al mismo tiempo un hábil guitarrista*<sup>9</sup>.

En 1714, estando en plena labor, sorprendió la muerte al

Hermano Kraus. El Padre Sepp lo comunicó en carta al Provincial Andrés Waibl diciendo que *ha placido a la Divina Majestad de llamar a nuestro carísimo hermano Juan Krauss de este valle de lágrimas a la patria celestial como esperamos. El ha dado impulso a la obra de construcción de nuestro templo en Buenos Aires al cual sin embargo no ha terminado si bien comenzó a levantarlo*<sup>10</sup>. Es ésta una prueba más sobre quién fue el autor de San Ignacio. Las Cartas Anuas de 1714-1720, donde se registraban los decesos, dicen así: *De los cuatro que han fallecido en estos últimos años, fue el primero el Hermano Juan Kraus, coadjutor temporal formado y de nacionalidad alemana. Terminó sus días a los 61 de su edad y 37 de Compañía. Varón verdaderamente benemérito de la Provincia, bajo muchos conceptos, como quiera que contribuyó con sus energías a gran parte de la construcción de este templo [de San Ignacio de Buenos Aires] y del Colegio de Córdoba. Era amantísimo de la pobreza, infatigable en los trabajos, singularmente obediente, igual con todos en su trato. Aunque las fuerzas corporales le fallaron, llegó hasta el fin de sus días con la mente despejada y recibidos que hubo los sacramentos, en 1714, partió de esta vida para aumentar, como esperamos, el número de los moradores del cielo*<sup>11</sup>.

Que a la muerte del Hermano Kraus las obras del Colegio estaban bastante adelantadas se deduce de lo ordenado por el Provincial Padre Luis de la Roca, el 4 abril de 1714: 18. *La casa está bien travajosa, y con la obra muy ocupados los dos*

patios y a esta causa no se puede de noche andar p<sup>o</sup> el Colleg<sup>o</sup> sin riesgo de tropezar y caer, y mucho más quando es la noche muy oscura. Y así es necessar<sup>o</sup> poner en Uno y otro patio más Luçes de las que ay puestas; procurese añadir algunas donde pareciere conveniente, pero consérvense con la Limpieza y decencia que pide una Casa religiosa. De aquí se deduce claramente que estando ocupados con materiales y enseres los dos patios, se trabaja simultáneamente en la iglesia con el gran claustro anexo y en otro de los claustros menores, ya fuere el que daba a la calle Moreno o el de la Procuraduría de Misiones; luego, es lógico pensar que estando Kraus a cargo de las obras del templo, correría también con las del Colegio.

El mismo Provincial, a continuación de las frases citadas, alude, no a la obra, sino a las obras, cuando ordenaba que el P<sup>o</sup> R<sup>o</sup> no permita salga a las Estancias el H<sup>o</sup> Juan Craus sino raras Veces, y esso con causa inevitable: porque de lo contrario se atrassan Las obras y la gente trabaja poco o nada, muchos ratos del día. Y quando fuere precisso el ir dho Herm<sup>o</sup> alguna Vez fuera de la ciudad señalara el P<sup>o</sup> R<sup>o</sup> quien cuide de q<sup>o</sup> traxa la gente.

Confirma también nuestro supuesto el Padre Roca al disponer —siempre en el Memorial citado— que: 20. Los Almazenes p<sup>o</sup> el off<sup>o</sup> de Misiones se haran fuertes y capaces, corriendo el Lienzo desde la puerta de la Porteria reglar hasta lo que aora sirve a dho off<sup>o</sup> de Almacen incluyendo en ellos tambien lo q<sup>o</sup> aora sirve. Y a el otro lado de la puerta reglar hará también el P<sup>o</sup> Proc<sup>o</sup> de Misiones un aposento capaz p<sup>o</sup> los Indios enfermos, o p<sup>o</sup> lo q<sup>o</sup> se ofreciere. 21. Las tapias de la Huerta estan muy maltratadas; reparese brevem<sup>te</sup> lo mas precisso que s<sup>o</sup> Vio y dejó en la Visita<sup>12</sup>.

Fallecido el Hermano Kraus, entró a ocupar su puesto el Hermano Coadjutor Juan Wolff, aquel carpintero y hábil guitarrista de que nos hablara Herre en su carta citada. De él escribía el Padre Antonio Betschon en 1719 que: *Carissimus Joannes Wolff in collegio novo, quod in Portu Boni Aeris erigitur, strenue laborat, imitatuque Carissimus Craus pioe memorioe qui ob mae artis peritiam omnium adhuc in ore est* [el carísimo Hermano Juan Wolff trabaja con tesón en el nuevo Colegio que se está construyendo en el Puerto de Buenos Aires e imita al querido Kraus, de grata recordación, quien por su pericia en el arte es aún recordado de todos]<sup>13</sup>.

¿En qué sentido imitó el Hermano Wolff a Kraus? Evidentemente quiso decir el Padre Betschon que continuó en el mismo estilo y arquitectura el colegio iniciado por Kraus, pues el hecho cierto es que éste, a poco de llegar de Europa, comenzó la construcción del nuevo edificio bonaerense. Recordemos que el Padre Francisco Burgés, en una Representación que como Procurador (elegido en 1700) hizo al Padre Miguel Angel Tamburini sobre lo que precisaba el Noviciado de Córdoba, escribía: *Mas el P. Lauro Nuñez [Provincial a la sazón] quiere magníficos edificios, y para este fin ha traído al Hermano Kraus al Noviciado de Córdoba, el único artífice que hay en toda la Provincia, privando de él al colegio de Buenos Aires, que necesita de casa por caerse las que tiene, y porque no hay donde vivir los sujetos que vienen en las misiones de Europa que entran por este Puerto*<sup>14</sup>.

Creemos que todo lo antedicho confirma ampliamente nuestra suposición de que Kraus había ya iniciado la obra del Colegio antes de su fallecimiento, y al parecer antes de haber comenzado la de la iglesia contigua. Wolff había sucedido a Kraus en 1714, pero ignoramos hasta qué fecha estuvo en Buenos Aires al frente de las obras que le habían encargado. Hay constancias de que en 1718 se encontraba allí, pero en 1726 le hallamos ya en Salta trabajando en su oficio de carpintero, que era su verdadera especialidad, según lo aseveraba el Hermano Herre en aquella carta suya citada anteriormente.

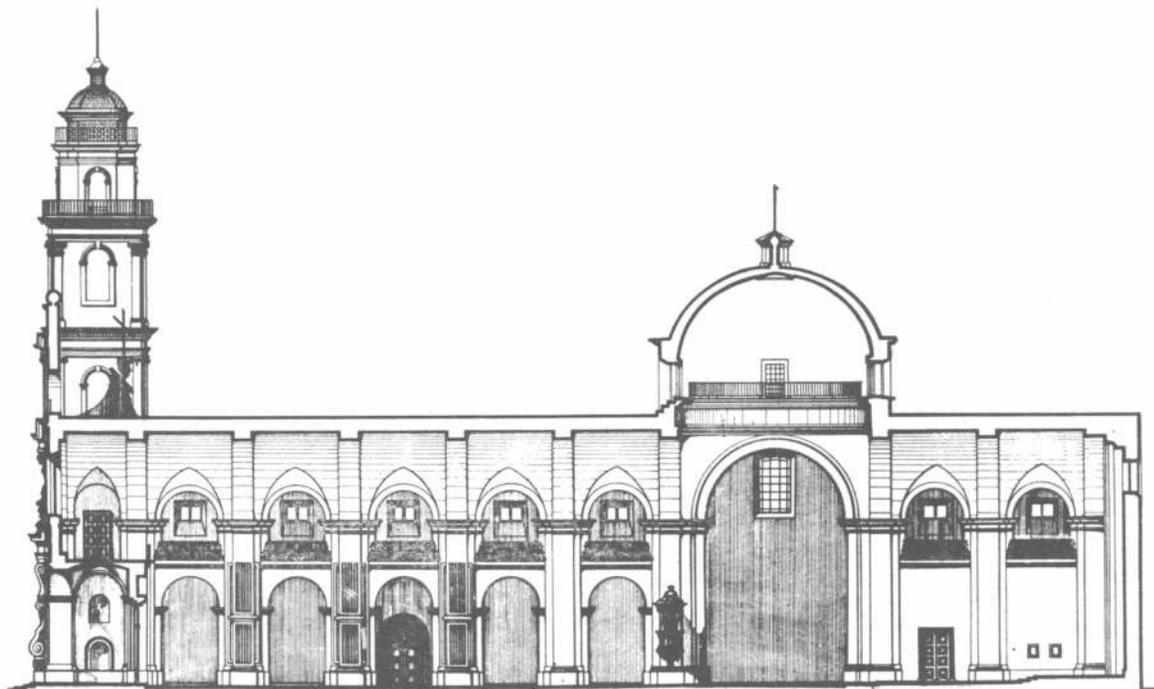
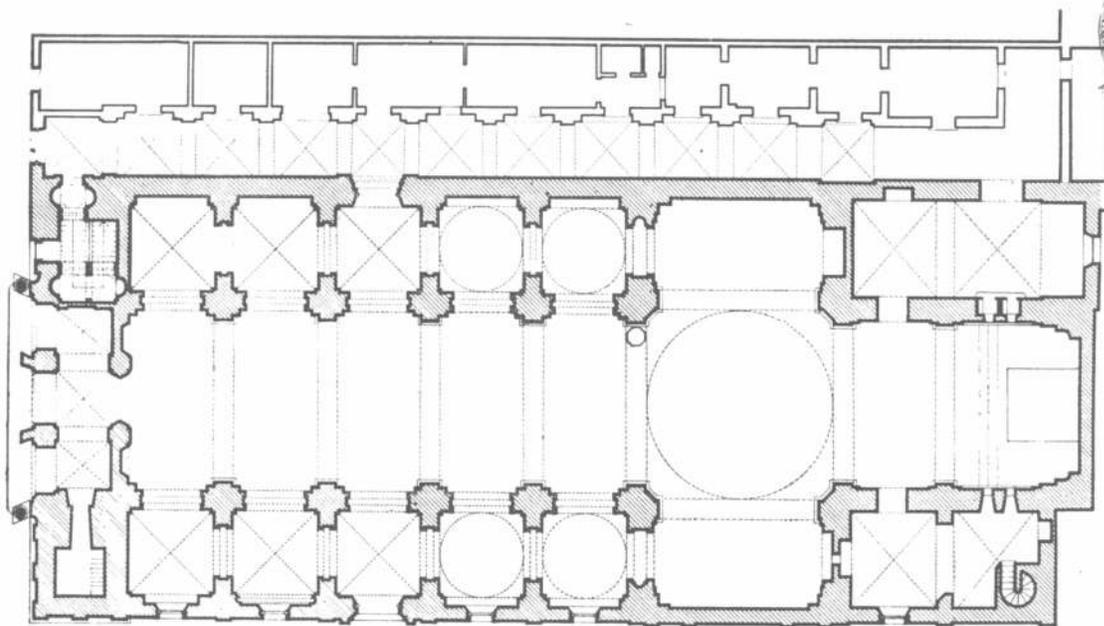
En 1723 aparece uno de los más famosos arquitectos jesuitas trabajando en la construcción del colegio. Véase lo que dicen las Actas del Cabildo de Buenos Aires de 15 de abril de ese año: *Y el dho S<sup>o</sup> R. Mathias dió razon de aver executado la Diputaz<sup>on</sup> que le fué Cometida para hablar al P. Blanqui de la obra del Collegio de la Compañia.*

Cuatro años más tarde aún no estaba terminado, pues decía el Padre Ignacio de Arteaga en una de sus visitas: *compongase la parte del corredor del patio p<sup>o</sup> antes q<sup>o</sup> se venga al suelo; y se cogeran también las goteras de la casa antes q<sup>o</sup> entren las aguas y se deterioren las paredes y maderas, aludiendo sin duda a las partes viejas del colegio que aún estaban en uso hasta tanto se pudiesen habilitar las nuevas. La tapia, que en anteriores oportunidades vimos que se mandó arreglar, debía estar en muy malas condiciones, puesto que se ordenó también la construcción de un nuevo cercado no indigno del Colegio: *Harase otra cerca mas fuerte y alta q<sup>o</sup> la q<sup>o</sup> oy sirve, aunque sea pidiendo algunos Indios de las Doctrinas, y entre tanto q<sup>o</sup> vienen se apartará la arena por la parte de afuera y se quitarán los escalones y portillos q<sup>o</sup> tiene la clausura, assi por la edificac<sup>on</sup> y buen nombre, como p<sup>o</sup> evitar la nota y hablilla de muchas lenguas*<sup>15</sup>.*

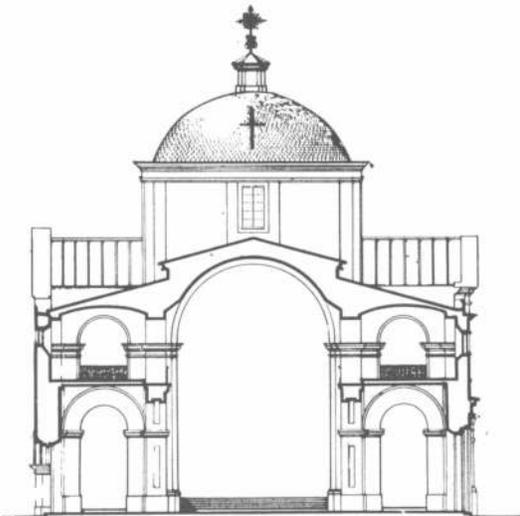
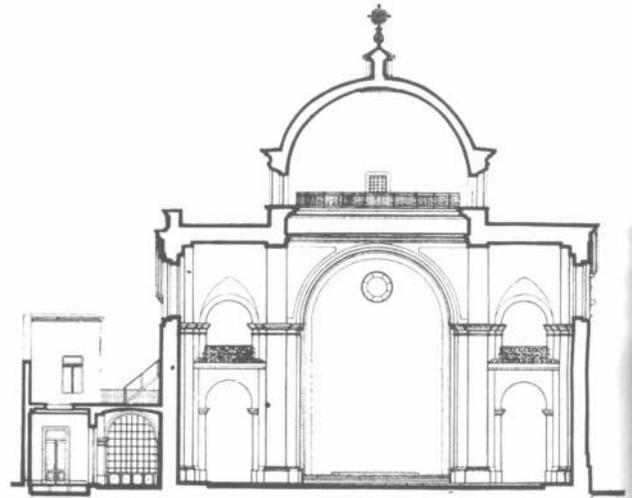
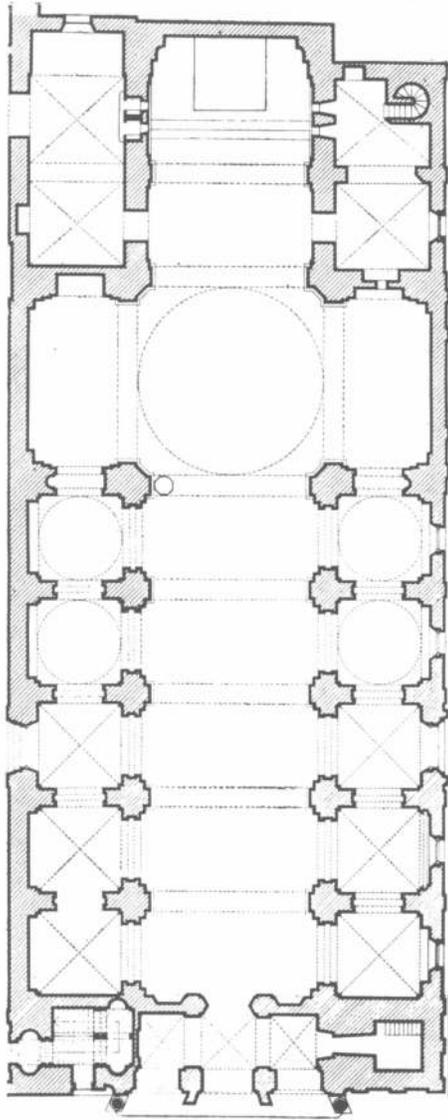
En 15 de junio de 1732 hubo Consulta de Provincia, y en ella conviniendo en un mismo sentir todos los CC [Consultores] resolvió su Rev<sup>o</sup> [el Provincial, que era entonces Jerónimo Herrán] q<sup>o</sup> se alzase mano de toda la obra en el Coll<sup>o</sup> y q<sup>o</sup> se acudiese con todos los albañiles y materiales al P<sup>o</sup> Proc<sup>o</sup> de Misiones en la fabrica de los Almazenes y rancheria de los Indios p<sup>o</sup> q<sup>o</sup> con este ingreso de los jornales se desaogasse algo el Coll<sup>o</sup> de los atrasos q<sup>o</sup> tiene<sup>16</sup>.

Al año de esta resolución, que seguramente debió ejecutarse, llgó al Colegio el Provincial mencionado, y con fecha 20 de junio de 1732 ordenaba, entre otras cosas: *Prossigase la obra comenzada de los Almazenes, pero de suerte q<sup>o</sup> los aposentos altos no lleguen a las paredes del Coll<sup>o</sup> p<sup>o</sup> q<sup>o</sup> assi no se le quite la Luz de la escalera y del aposento inmediato*<sup>17</sup>. En realidad, debía tratarse de obras de poca monta o de ampliación, pues ya para eso entonces debía estar terminado el Colegio propiamente dicho, o sea la parte que daba a la actual calle Bolívar, según puede verse en el plano de reconstrucción que publicamos. Prueba de ello es lo que decía el Padre Carlos Gervasoni en su divulgada carta del 24 de junio de 1729: *Las casas [de Buenos Aires] se edifican todas en planta baja, la mayor parte ahora de ladrillos y teja. Queda todavía una gran parte fabricada de tierra y cubiertas de paja, y en ellas habitan personas aun principales, entre las cuales el Señor Obispo, que tendrá de renta anual seis mil escudos romanos. Con todo, no tiene más casa que de tierra [adobe] cubierta con tejas cocidas. Nuestro Colegio podría figurar con decoro en cualquier ciudad de Europa, fabricado todo en bóveda maciza, de dos pisos, y muy grande. Está concluido todo el primer claustro, queda por hacer el segundo para dar alojamiento a las Misiones del Paraguay y de Chile, que aqui desembarcan. La Iglesia tambien es soberbia, hecha a la romana con cúpula, y cinco capillas por parte, además de las tres grandes [el presbiterio y los brazos del crucero] que se hallan a los costados de la cúpula. Actualmente se está haciendo la bóveda de toda la nave, y dirige un cierto Hermano Primoli, Milanés, de la Provincia Romana, que vino en la Misión pasada. Es este un Hermano incomparable, infatigable. El mismo es el Arquitecto, el Constructor, el Albañil; y es necesario que sea así, por que los Españoles no entienden de esto una higa, y entregados a hacer buena bolsa, el resto poco les importa. Este Hermano ha fabricado la Catedral de Córdoba del Tucumán, nuestra iglesia de aquel Colegio, la de los Padres Reformados de San Francisco aquí en Buenos Aires, la de los Padres de La Merced, que es mucho más grande y magestuosa que la nuestra; y es continuamente llamado aquí y allá a ver, visitar, hacer diseños, etc. No se puede hacer mayor beneficio a esta Provincia que enviarle Intendentes de fábrica [sobrestantes], de que hay necesidad; y siendo este Hermano solo no puede satisfacer a tantas Ciudades y Colegios que lo soliciten*<sup>17</sup>.

Esa referencia a la iglesia de La Merced como mucho más majestuosa y grande que la de la Compañía hizo suponer a Vicente G. Quesada que se trataba del templo mercedario de la ciudad de Córdoba<sup>18</sup>, pero no es así. Gervasoni hacía la comparación entre La Merced de Buenos Aires —donde intervino parcialmente Primoli— con la iglesia de los jesuitas que estaba



8. **IGLESIA DE SAN IGNACIO**, BUENOS AIRES. **UBICACION:** CALLES BOLIVAR Y ALSINA. **PLANTA, CORTES Y FACHADA:** ESCALA 1 : 400. **ARQUITECTOS:** JUAN KRAUS (1660-1714); JUAN WOLFF (1691-1752) ANDRES BLANQUI (1677-1740); JUAN BAUTISTA PRIMOLI (1673-1733). LA TORRE DE LA ESQUINA, ERIGIDA POR FELIPE SENILLOSA EN 1850. **COMITENTE:** LA COMPANIA DE JESUS. **RELEVAMIENTO:** MARIO J. BUSCHIAZZO, 1938 DNA. 1940. **DIBUJADO:** JUAN CARLOS PUENTE 1964/65; FEDERICO ORTIZ 1964/65. **DOCUMENTOS:** "ANALES" DEL INSTITUTO DE ARTE AMERICANO E INVESTIGACIONES ESTETICAS, U.B.A., NUMERO 13, 1960, ACADEMIA NACIONAL DE BELLAS ARTES, CUADERNO NUMERO XXII, 1947.



8. **IGLESIA DE SAN IGNACIO**, BUENOS AIRES. **UBICACION:** CALLES BOLIVAR Y ALSINA. **PLANTA, CORTES Y FACHADA:** ESCALA 1 : 400. **ARQUITECTOS:** JUAN KRAUS (1660-1714); JUAN WOLFF (1691-1752) ANDRES BLANQUI (1677-1740); JUAN BAUTISTA PRIMOLI (1673-1733). LA TORRE DE LA ESQUINA, ERIGIDA POR FELIPE SENILLOSA EN 1850. **COMITENTE:** LA COMPAÑIA DE JESUS. **RELEVAMIENTO:** MARIO J. BUSCHIAZZO, 1938 DNA, 1940. **DIBUJADO:** JUAN CARLOS PUENTE 1964/65; FEDERICO ORTIZ 1964/65. **DOCUMENTOS:** "ANALES" DEL INSTITUTO DE ARTE AMERICANO E INVESTIGACIONES ESTETICAS, U.B.A., NUMERO 13, 1960, ACADEMIA NACIONAL DE BELLAS ARTES, CUADERNO NUMERO XXII, 1947.

en uso en esos momentos, es decir, la provisoria y anterior al actual San Ignacio. Lo cierto es que con Juan Bautista Primoli llegamos al cuarto de los grandes arquitectos jesuitas que trabajaron en las obras del Colegio.

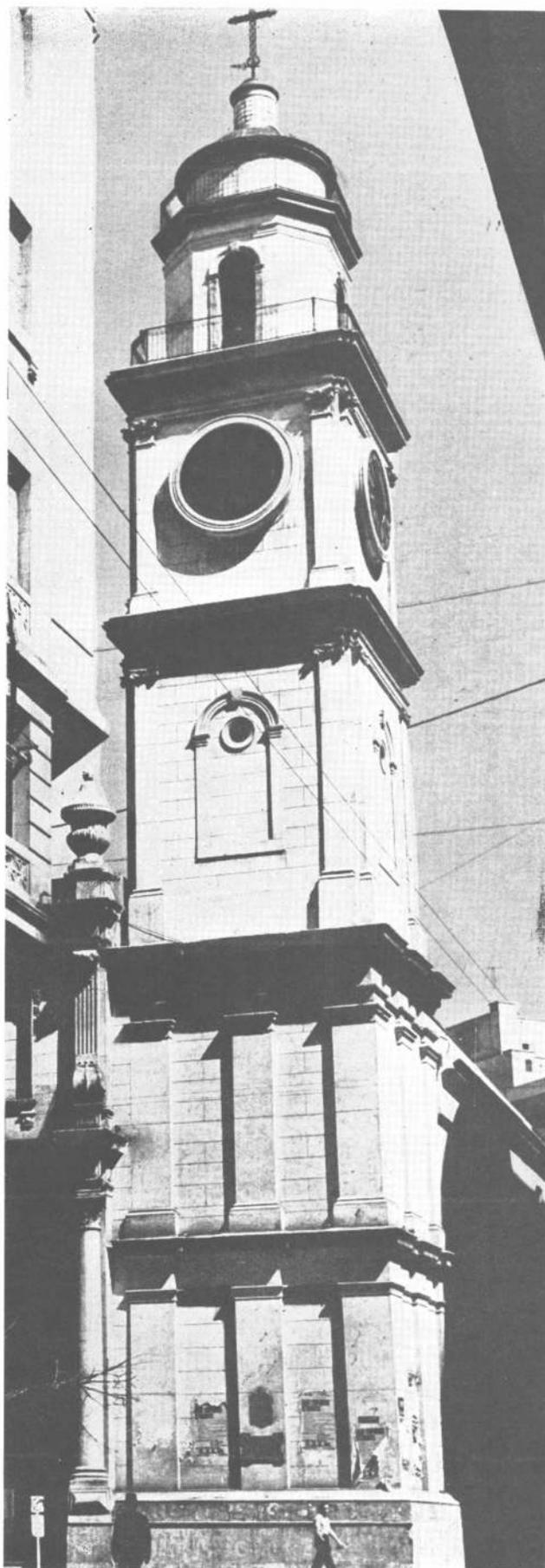
En 1733 debían estar ya terminadas todas las obras fundamentales del Colegio e Iglesia, pues la atención de los Superiores se dirigía a otras de menor importancia. Así, en dicho año ordenó el Provincial que *Por lo que toca a las obras de el Col<sup>o</sup>, por aora desse principio con las siguientes; primeram<sup>te</sup>, como la mas necessaria, la Casa de Areco. 2<sup>o</sup> el componer la Cornisa que falta de la Iglesia azia el Patio. 3<sup>o</sup> Enladrillar la Iglesia, y para esto servirá el monton de tierra que está ocupando el patio. 4<sup>o</sup> hazer la cerca de la Huerta que han encargado esta en otros memoriales. 5<sup>o</sup> Renovar el Monte de la Chacarilla y cercarle de tunas como se dixo en la Consulta; y por lo que mira a otras obras ninguna se emprenderá hasta averse hecho las dichas*<sup>19</sup>.

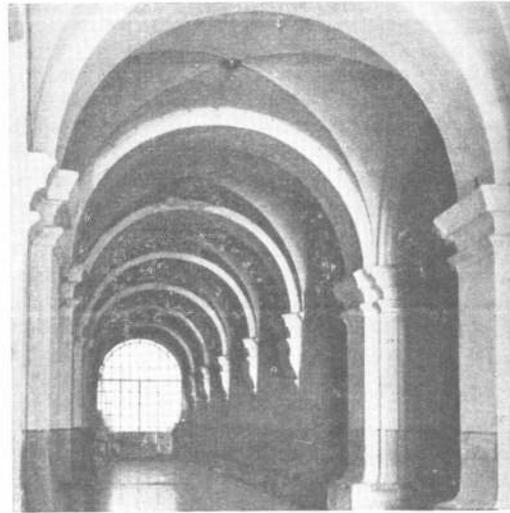
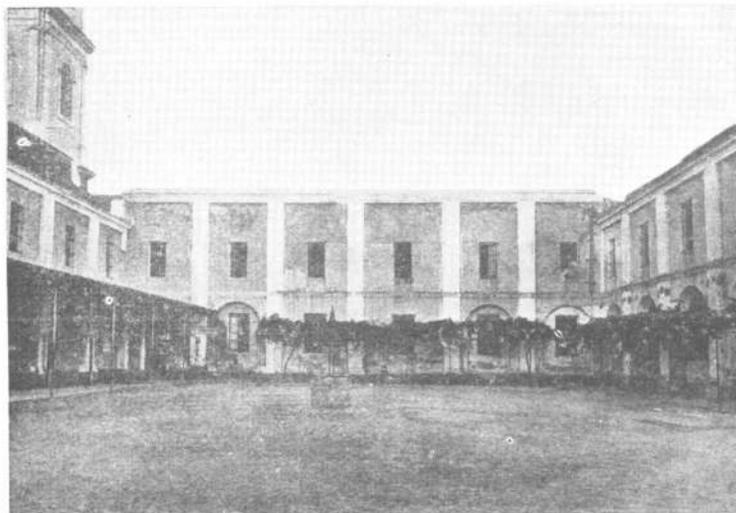
Todo lo substancial estaba concluido, y solo faltarían algunas cosas de menor importancia, cuando el 10 de abril de 1733 cayó desde uno de los andamios el quinto y último arquitecto que trabajó en las obras de San Ignacio, muriendo a consecuencia del accidente. Era el Hermano Pedro Weger, natural de Kempen en Alemania, digno sucesor de Kraus, Wolff, Blanqui y Primoli. No tuvo la suerte de ver la consagración del templo, que tuvo lugar a fines del año siguiente.

Poco es lo que queda del inmenso conjunto levantado a costa de tantas fatigas. Basándome en algunos planos de los archivos de la Dirección Nacional de Arquitectura, Obras Sanitarias de la Nación y otro que me facilitara hace años el Dr. Nielsen, entonces Rector del Colegio Central, más el cotejo con lo que aún queda en pie, he intentado reconstruir en planta la totalidad de las edificaciones de la célebre manzana, tal como debió encontrarse a mediados del siglo XVIII. La parte que ocupaba el Colegio propiamente dicho desapareció no hace muchos años para dar lugar al Colegio Nacional Buenos Aires; las secciones que ocuparon la Procuraduría de Misiones y la Residencia han sido tan modificadas que es bien difícil reconocer la distribución general que tuvo; y finalmente, lo que debió ser Escuela se demolió para construir en su lugar el Aula Magna de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Esta parte, según las Cartas Anuas de 1735-1740, fué primitivamente Casa de Ejercicios para hombres, hasta que habiéndose habilitado para este fin la residencia de Belén, luego conocida por San Telmo, se trasladaron allí los ejercitantes, dándosele destino de Escuela a la parte evacuada, que fué después Sala de Representantes, Concejo Deliberante y ahora Aula Magna.

Claro está que no todo el vasto conjunto que muestra el plano de hipotética reconstrucción debió hacerse simultáneamente. Con seguridad se iniciaron las obras por el Colegio con su gran claustro rectangular y el templo anexo, para seguir de inmediato con la Procuraduría de Misiones, y finalmente irse corriendo hacia la calle Moreno, donde puede verse que ya la edificación no responde a un plan claramente preconcebido sino más bien a una serie de agregados un tanto inconexos. De que ha habido en su construcción diversas épocas y arquitectos directores es buena prueba el hecho de que todas las bóvedas del Colegio, claustro principal y secundario son de arista, en tanto que en el resto son de cañón corrido, por lo general de arco carpanel. El mismo claustro de la Procuraduría, si bien tiene bóvedas de arista, es de un ancho mezquino y de proporciones harto menos agradables que el claustro principal, cuya ala norte aún subsiste. Ya sea porque los sucesores del Hermano Kraus carecían de la capacidad de éste, o porque el uso a que se destinaba hacía superfluo todo ornato, lo cierto es que el claustro secundario, de la Procuraduría de Misiones, era mucho menos imponente que el principal; por lo que aún resta de éste es fácil imaginar el noble aspecto que tuvo, con aquellas bóvedas bajas y recias que apoyaban sobre gruesos pilares de sección rectangular hacia el lado del patio, y descansando por el otro sobre enormes ménsulas.

<sup>1</sup> José Antonio Pillado, Buenos Aires Colonial, Buenos Aires, 1910, p. 430.





Arriba: planta de la residencia, colegio, escuela, etc. y templo de la Compañía entre las actuales calles Bolívar, Alsina, Perú y Moreno, a fines del siglo XVIII.

Abajo: aspecto del claustro del colegio a fines del siglo XVIII, vista hacia el este.

Arriba: la iglesia, alrededor del año 1900, antes de las últimas reformas.

Abajo: el claustro bajo del colegio, lado norte, adosado a la iglesia.

<sup>2</sup> El original de Garay se ha perdido pero se conserva una copia del año 1583 en el Archivo General de Indias, 74-4-18, y otro más reciente en nuestro Museo Histórico Nacional. La copia del Archivo de Indias fue publicada por Enrique Peña, Documentos y Planos relativos al período edilicio colonial de la Ciudad de Buenos Aires, 5 volúmenes, Buenos Aires, 1910.

<sup>3</sup> Archivo General de Indias, 74-4-12.

<sup>4</sup> Enrique Udaondo, Reseña histórica del templo de San Ignacio, Buenos Aires, 1922.

<sup>5</sup> Biblioteca Nacional, Sala Groussac, Mss. 6200.

<sup>6</sup> Biblioteca Nacional, Sala Groussac, Mss. 6104.

<sup>7</sup> Der Neue-Welbott mit allerhand Nachrichten dern Missionarium Soc. Jesu, Erben 1728, p. 75.

<sup>8</sup> Miguel Herre nació el 28 de setiembre de 1697 en Neutra de Suabia, Austria; ingresó a la Compañía en Graz el 14 de octubre de 1722. Pasó a Chile ese mismo año, muriendo en Santiago el 15 de agosto de 1737 (otros dicen 8 de mayo de 1743). Era de profesión ebanista y carpintero. Datos tomados de Anton Hounder S. J., Deutsche Jeusitenmissionare des 17 und 18 Jahrhunderts, Friburgo, 1899.

<sup>9</sup> Juan Mühn S. J., La Argentina vista por viajeros del siglo XVIII, Buenos Aires, 1946, p. 42.

<sup>10</sup> Edmundo Wernicke, Una carta del Padre Antonio Sepp S. J., con motivo de la muerte del Hermano Juan Kraus constructor del templo de San Ignacio en Buenos Aires, en Anuario de la Sociedad de Historia Argentina, 1940, p. 360.

<sup>11</sup> Archivo de la Provincia Jesuítica Argentina, San Miguel, Peía. de Buenos Aires.

<sup>12</sup> Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Compañía de Jesús, 1703-1722; Memorial del P. Provincial Luis de la Roca en la visita del 4 de abril de 1714.

<sup>13</sup> PP. Guillermo Furlong y Carlos Leonhardt S. J., Tres pioneros de la civilización nacional, en Estudios, tomo xx, enero de 1921.

<sup>14</sup> PP. Guillermo Furlong y Carlos Leonhardt S. J., op. cit.

<sup>15</sup> Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Legajo Compañía de Jesús, 1723-1734.

<sup>16</sup> Biblioteca Nacional, Sala Grossac, Consultas desde 1731 hasta 1747, Mss. n<sup>o</sup> 62.

<sup>17</sup> Mario J. Buschiazzo, Buenos Aires y Córdoba en 1729 según cartas de los PP. Cattáneo y Gervasoni, Buenos Aires, 1941, p. 200.

<sup>18</sup> Revista de Buenos Aires, tomo VIII, 1865, p. 210.

<sup>19</sup> Archivo General de la Nación, Sección Colonia, Legajo Compañía de Jesús 1723-1734; Memorial del P. Provincial Jaime Aguilar en la visita del 18 de diciembre de 1733.

**Señores: Arquitectos  
Ingenieros  
Decoradores**

Resuelva la decoración de paredes  
y techos con el **REVESTIMIENTO  
DE MADERA** importado de Ale-  
mania.

**Mikrowood**  
(MICROMADERA)

Embellece y da categoría a los am-  
bientes.

Adecuado para oficinas, hoteles,  
viviendas, etcétera.

20 tonos distintos de madera, en  
rollos de 50 m de largo, en anchos  
de 50, 70 y 125 cm. Fácil aplica-  
ción con adhesivos sobre paredes de  
yeso o yeso reforzado.

**Muy económicos en su uso.**

**Se corta como papel.**

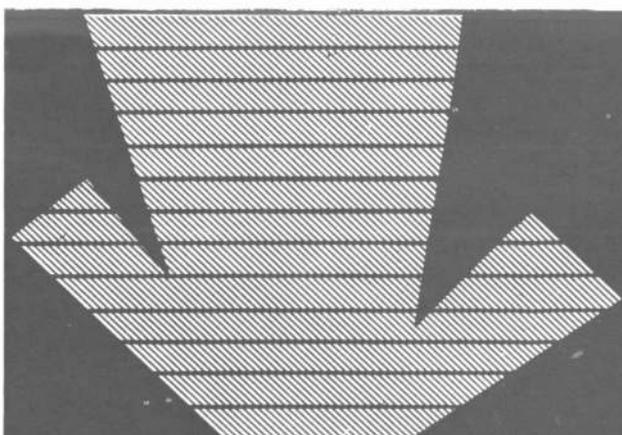
**ENTREGA INMEDIATA.**



solicite precios y detalles  
a su importador exclusivo

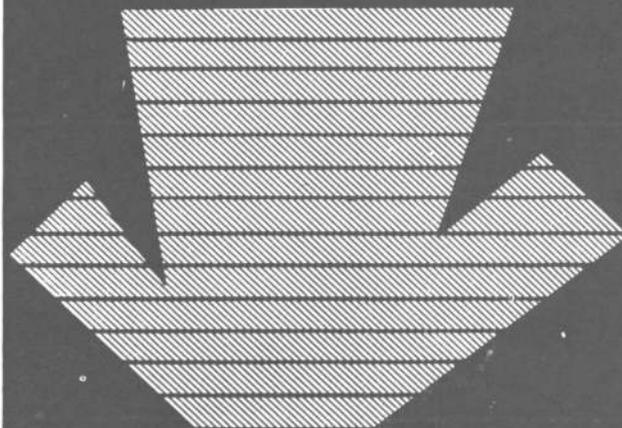
**LINO VESCO**

**French 2748 - 8° A  
t.e. 80-2667 - Buenos Aires**



**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"**

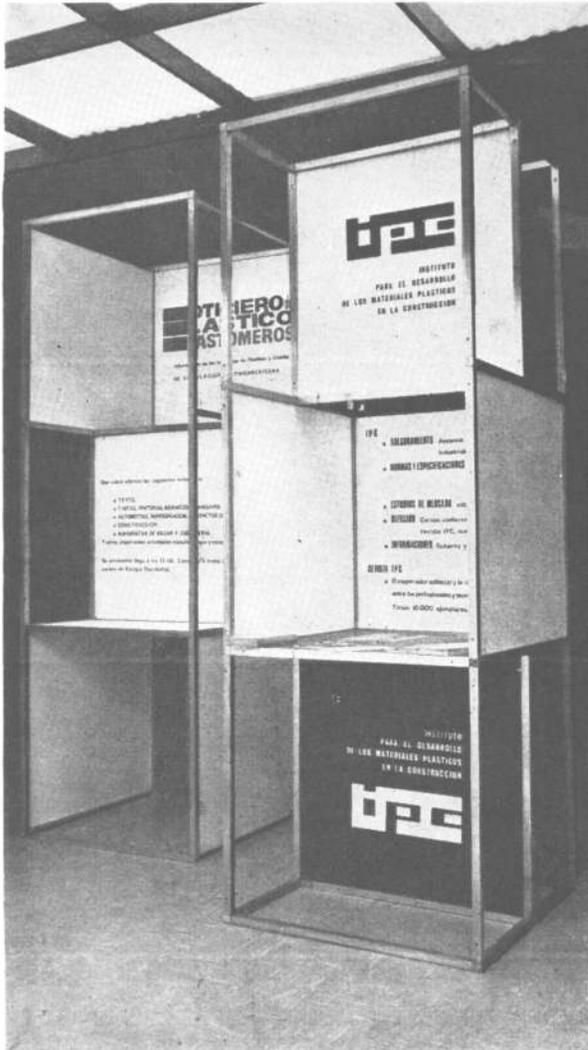
Persianas plegadizas de  
aluminio y madera

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

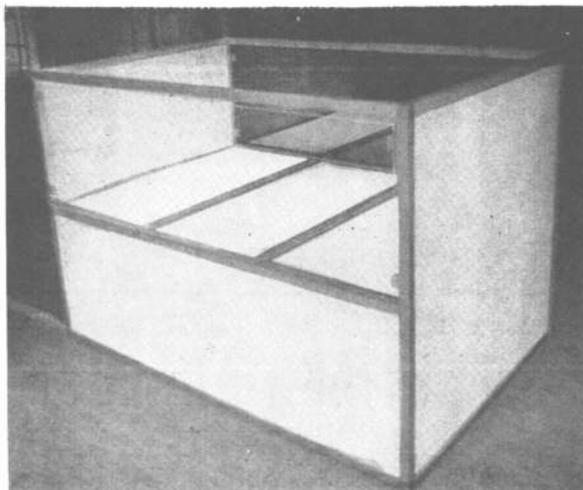
CAPITAL \$ 6.000.000.-

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

**Un sistema de construcción liviana y un ejemplo concreto realizado de armado y desarmado rápido que ideó el arquitecto Ismael Rodrigo**



Stands separados y móviles, livianos y sencillos, para el IPC.



Con paneles de plástico traslúcido se logra un luminoso efecto.

El sistema *errede* es un sistema de construcción liviana de armado y desarmado rápido, cuyo objetivo principal es la instalación de stands para exposiciones. Sin embargo, a lo largo del proceso del diseño y experimentación se fue observando su aplicabilidad a la construcción de muebles y, en definitiva, a cualquier estructura realizable con caño cuadrado.

Si bien el objetivo inicial no se perdió de vista durante todo el desarrollo del diseño, se fueron abriendo diversas posibilidades y así es que, ahora, con la serie de accesorios que se va agregando paulatinamente, la lista de aplicaciones se hace interminable.

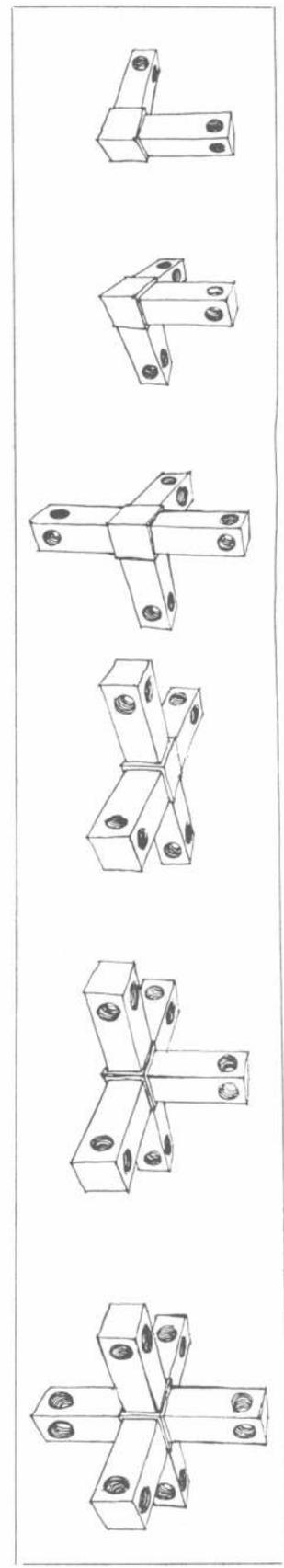
En este sistema se buscó, en cambio, obtener también una recuperación rápida y total en el desarme, lo que lo hace especialmente apto para aquellas construcciones provisionarias que deban tener aspecto de definitivas y una alta imagen de calidad.

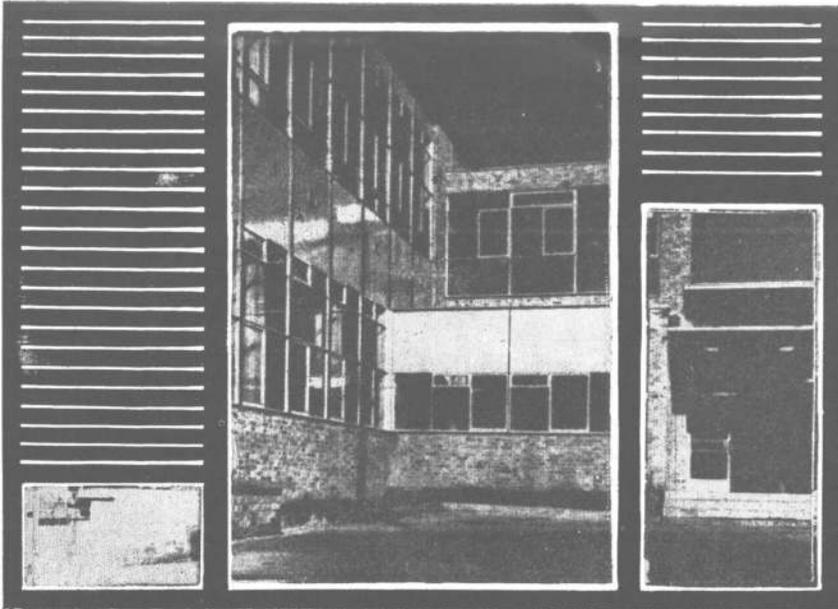
El *errede* es un sistema compuesto por barras y nudos a los que se agregan paneles de cerramiento y diversos accesorios. Los sistemas constructivos de este tipo de estructuras pueden clasificarse, según los elementos que los compongan, en sistemas de: *paneles* unidos entre sí; *barras* unidas entre sí más *paneles* y, finalmente, *barras* unidas por nudos, más *paneles*.

Si bien la posibilidad indicada en último término es la más compleja, se la eligió debido al deseo de obtener la mayor flexibilidad posible en el armado y en sus modificaciones posteriores.

**ELEMENTOS COMPONENTES**

*Nudos.* Hay nueve tipos que solucionan todas las uniones posibles ortogonales. Se los ha denominado según el número de brazos y para aquellos casos en que hay dos elementos del mismo número de brazos,





**PARA UN ARTE  
MODERNO**

**UNA TECNICA  
MODERNA**

**PERSIALUM**

**CARPINTERIA INTEGRAL  
EN PERFILES DE ALUMINIO**

**PERSIALUM S. A. C. e I.  
ASUNCION 2429  
51 - 8274**

**señor arquitecto:  
stanley v. coates  
le ofrece su nuevo  
departamento para  
la realización de  
diseños especiales.**

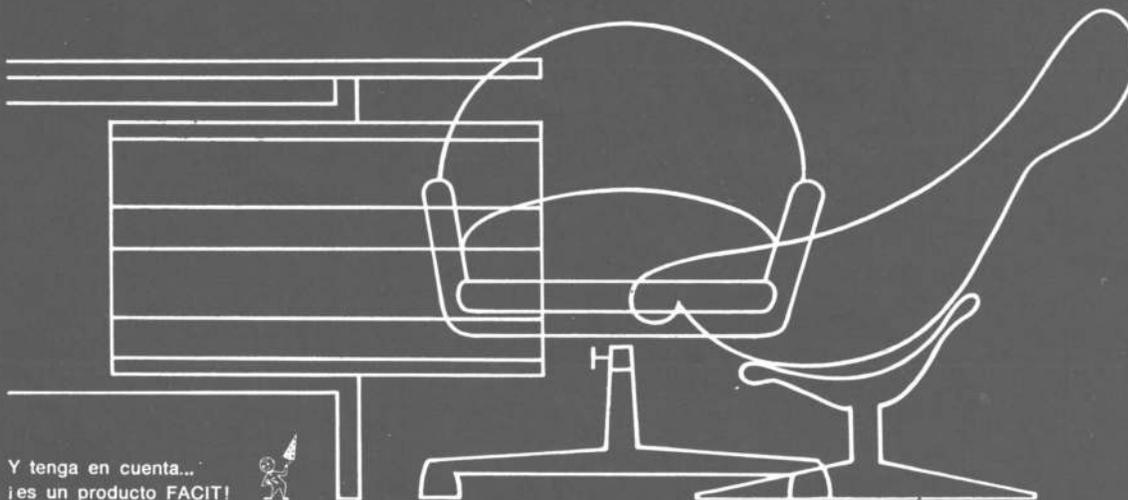
Usted, señor profesional, ha concebido un amoblamiento moderno, pleno de funcionalidad y belleza de líneas. STANLEY V. COATES está en condiciones de interpretar y realizar a la perfección sus diseños, y/o asesoramiento de los mismos. Para su mayor éxito profesional, STANLEY V. COATES pone a su servicio su insuperable potencial de realización, y la rica experiencia de 550 años de A. B. Facit, Suecia.

Consulte al Departamento especializado de



**stanley v. coates s.r.l.**

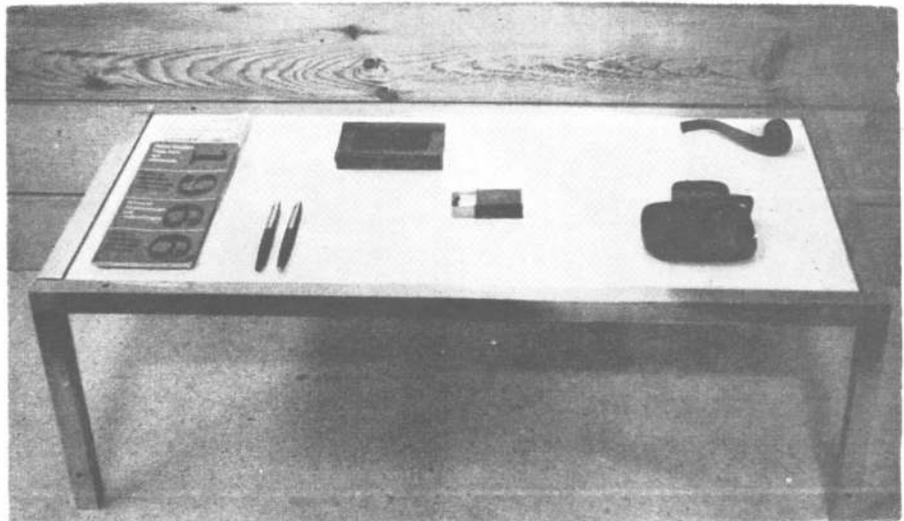
Sarmiento 353/61 - T. E. 32-7144  
Buenos Aires



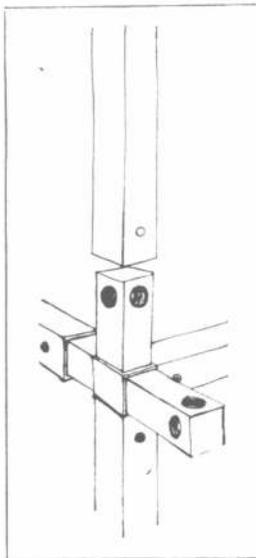
Y tenga en cuenta...  
es un producto FACIT!



Un sistema...



A lo largo del proceso de diseño y experimentación se fue observando que podían hacerse muebles.



se les agregó una letra que los identifica. Son fundidos y luego maquinados y pulidos. Se presentan con los tornillos ya colocados. El tornillo patentado que se utiliza trabaja hacia afuera, de manera que, al hacerlo girar como para sacarlo (a través del agujero de la barra) hace presión en la pared interna del caño fijando así ambos elementos. Observando el tornillo se puede advertir que, además de una gran superficie de presión tiene una saliente. Es la que, saliendo en el agujero de la barra, traba cualquier esfuer-

zo excesivo de tracción que pudiera generarse.

**Barras.** Hay siete medidas principales con cuyas combinaciones se obtienen todas las gamas de dimensiones necesarias.

**Paneles.** Hay diversos tipos, once medidas principales y confeccionados en distintos materiales.

ARMADO Y DISEÑO

El armado se hace así: los nudos de unión se introducen en los caños sin necesidad de golpearlos, obteniendo un buen ajuste inicial. Con una llave exagonal se gira el tornillo,

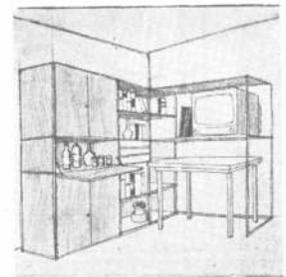
colocado ya en el nudo, y se ejerce presión sobre la cara interior del caño, lográndose de esta manera un ajuste perfecto. Esto produce un empotramiento total que resiste incluso tracciones, gracias al diseño especial del tornillo.

El diseño del sistema tuvo un desarrollo de aproximadamente un año. Comenzó con el planteo de los objetivos y la búsqueda de documentación y antecedentes.

Varios sistemas se analizaron (*unistrut, abstracta, dexion, omni*) y se vio que cada uno tiene sus ventajas y



El Instituto para el Desarrollo de los Plásticos en la Construcción lo utiliza regularmente.



sus desventajas. Un análisis detenido permitió definir ciertas premisas básicas y objetivos a cumplir. Se planteó, en primer término, obtener una estructura rígida, pero desarmable, a la cual se pudiera agregar o quitar paneles.

Se planteó también la búsqueda de una imagen simple y acabada en la que se notara lo menos posible su condición de desarmable.

En tercer término se im-

# Irreprochable ejecución! Alta calidad!

La moderna Industria Rumana del Mueble, con una amplia tradición de calidad ofrece:

## UNA AMPLIA GAMA DE SILLAS:

- Sillas clásicas y modernas, sillas de madera curvada.
- Sillas modernas de ebanistería.
- Sillas plegadizas.
- Sillas de serie.

Se suministran armadas o desmontadas, en color natural o lustradas en gran variedad de colores; terminadas o en crudo.



Exportadores:

# EXPORTLEMN

Bucarest - RUMANIA

4 Piata Rosetti

Telex 362, 363 - P. O. B. 801

Cables: EXPORTLEMN - Bucarest

Información Técnica y Comercial:

Dto. Comercial de la R. P. RUMANA

Montevideo 527 - Tel. 49-5824 - BUENOS AIRES

# **SUBLIME** la cal que está en órbita!!



PROCEDECIA.  
CAPDEVILLE (Mendoza)

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

## CORPORACION CEMENTERA ARGENTINA S.A.

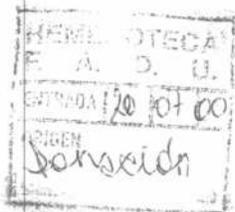
Av. de Mayo 633 - 3er. piso - Buenos Aires - T. E. 30-5581

C. Correo Nº 9 CORDOBA - T. E. 36431 - 36434 - 36477

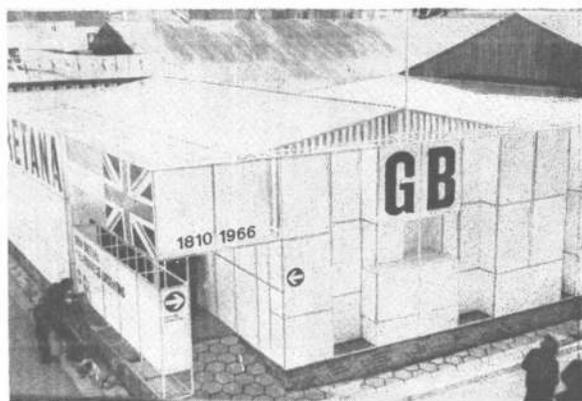
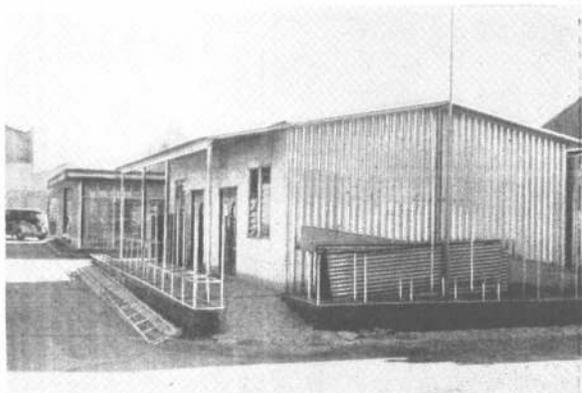
C. Correo Nº 50 MENDOZA - T. E. 14338

Depósitos: PARRAL 198 (Est. Caballito)

Un sistema...



Proceso de armado del pabellón británico en la exposición del sesquicentenario, en Palermo. Se partió de una construcción de aluminio corrugado que ya estaba hecha.



puso como objetivo el hecho de que su transporte y almacenaje fuera fácil y económico. Que no se transportara *espacio vacío* y que la estructura no ocupara lugar inútil en los depósitos.

Los resultados obtenidos son ampliamente satisfactorios y cumplen los objetivos planteados.

RESISTENCIA Y MATERIALES

La resistencia de la estructura fue ensayada en el laboratorio de tipología estructural de la facultad de Arquitectura y Urbanismo. Se realizaron dos pruebas diferentes; se ensayó la resistencia del caño de aluminio obtenida con una carga de dos toneladas para alturas de hasta 40 centímetros y una tonelada para 80 centímetros. También se ensayó una viga armada con tensores de 7 metros de luz que admitió una carga de 50 kilogramos por metro cuadrado.

Los materiales utilizados actualmente son: aluminio para la estructura y chapa de hierro para los paneles (pueden ser plásticos, de madera o de tela).

MODULACION

La modulación fue estudiada partiendo de tres parámetros fundamentales: medidas del hombre y sus objetos de uso común; medidas normales de los materiales en plaza y medidas en relación con el transporte.

Las conclusiones teóricas fueron confirmadas por las obtenidas empíricamente a lo largo de más de un año de trabajo.

El módulo elegido, con pocas medidas básicas, permite cumplir con todos los requerimientos lográndose siempre la medida funcional necesaria y la aproximación aceptable a cualquier otro tipo de requerimiento formal.

Para simplificar aún más la tarea del proyectista se ha diseñado una plantilla modular que, en escala, permite dibujar los croquis de plantas y elevaciones de proyectos construibles de inmediato. Se puede trabajar solo con planos que dan solo un simple croquis modulado.

Para obtener una visión de lo proyectado se puede utilizar un perspectógrafo especialmente preparado para la modulación del sistema.

Deben comprenderse sus limitaciones. Por ejemplo, no deben proyectarse paredes o planos sin ninguna clase de sostén lateral. Aunque en principio no existen limitaciones de medida, no se debe sobrepasar los dos metros con una sola barra o un solo panel. Pueden sobrevenir cargas no previstas que produzcan una deformación de la estructura por pandeo.

Cuando se proyecten estructuras muy complejas debe tratarse de vincular los elementos aislados entre sí para evitar movimientos y dar mayor rigidez al conjunto.

No debe sobrepasarse los 180 kilogramos por panel. Los elementos de sujeción del panel a la estructura están calculados para una carga admisible de 400 kilogramos, pero los paneles, en cada caso, deben ser reforzados para admitir la carga necesaria y dependen, naturalmente, del material elegido.

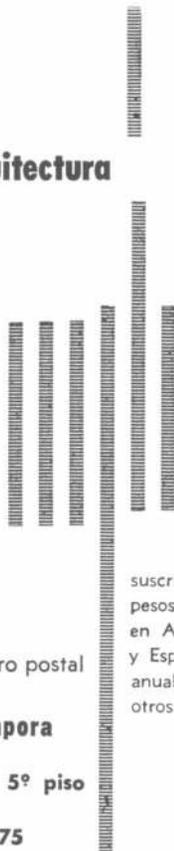
Para tener una idea de la velocidad de armado puede calcularse que un stand de aproximadamente diez metros cuadrados se arma en 24 horas/hombre y se desarma en seis, y una mesa ratona de 80 por 80 centímetros se arma en cinco minutos.

PABELLON BRITANICO

El sistema *errrede* se utilizó en varias oportunidades, pero la que logró mayor popularidad fue la aplicación en el pabellón de Gran Bretaña en "La Rural" de Palermo de este año (exposición del sesquicentenario). En este caso, el proyecto realizado por el arquitecto Ismael Rodrigo tuvo que partir de una realización en chapa de aluminio corrugada existente que provenía de un proyecto anterior abandonado a mitad de camino por los contratantes. Fue por ello que el diseño del interior ya estaba, en gran medida, impuesto. ●

(Siguen las ilustraciones en la página 48).

suscríbese a:  
nuestra arquitectura



Envíe cheque o giro postal a la orden de

**editorial contémpora**  
S. R. L.

Sarmiento 643, - 5º piso  
oficina 522  
45-1793 y 45-2575

suscripción anual, 1.200 pesos. Precio de venta en América Latina y España: suscripción anual 12 dólares; en otros países: 18 dólares

## PILOTES FRANKI ARGENTINA S. A. I. C.

P  
I  
L  
O  
T  
E  
S

- FRANKI
- FORUM
- MEGA
- ENTUBADOS
- MIXTOS

- Tablestacados metálicos y de hormigón.
- Rebajamiento de napas.
- Drenes de arena.
- Recimentaciones.

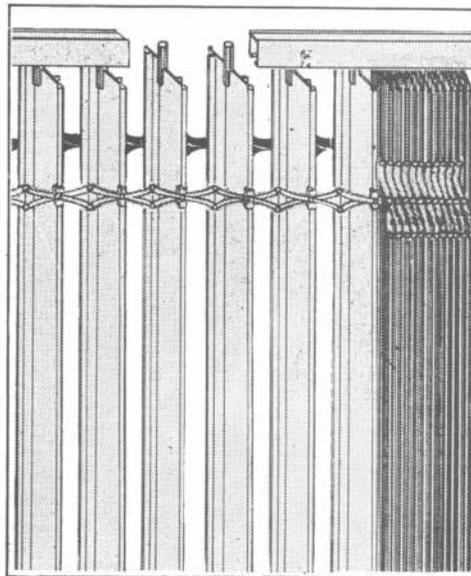
Una Organización Mundial de Fundaciones  
Compañías Afiliadas en 50 Países

C. PELLEGRINI 755, 8º PISO - Tel. 31-8556-7482-4077

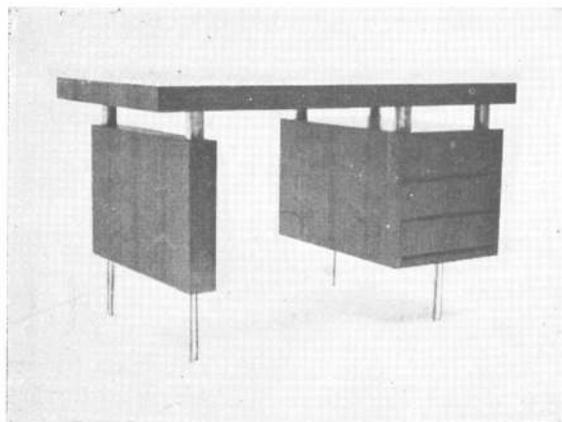
**PERSIANA DE DURALUMINIO**  
UNICA E INSUSTITUIBLE  
**PERSIDEAL**  
(La Persiana Ideal)

- Plegable y regulable
- Instalación exterior
- Elimina el taparrollo
- Tabillitas de aleación de aluminio perfiladas por extrusión
- Evita mantenimiento futuro

**MAYVAZ** S. R. L. I. C. y F.  
Administración: Corrientes 2763 - 3er. piso - Of. 10  
Teléfono: 88-7997 y 55-6549  
Fábrica: de los Incas 1745  
San Justo



*Persideal*



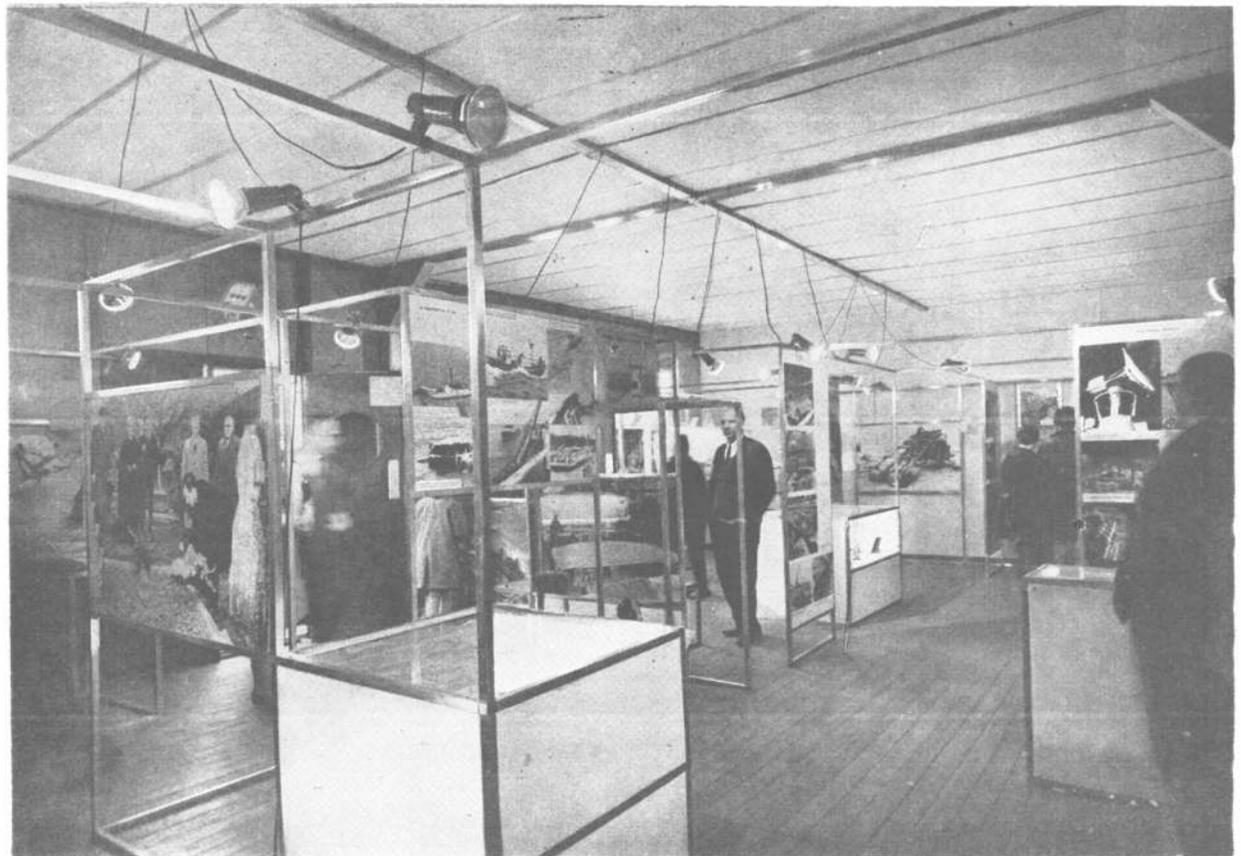
Respaldado por una amplia experiencia, orientado hacia una moderna interpretación de la decoración de oficinas y despachos. En la línea, en la jerarquía, en el buen gusto, que exigen nuestros mejores arquitectos.

**RABADAN y Cía. S. R. L.**

Libertad 846

Capital

Depósitos y oficinas: H. Irigoyen 3394 - T. E. 89 - 4673



Dos aspectos, uno interior y otro exterior, del pabellón de Gran Bretaña en la reciente exposición del sesquicentenario, en Palermo.

Infúndales color y vida con

# VENECITA

Las pastillas de gres cerámico VENECITA son el resultado de una noble y milenaria industria cuyos antecedentes se remontan a los albores de nuestra civilización. ¡Uselas Ud. también para infundir vida y color a sus proyectos!

Vasto surtido de hermosas y apacibles tonalidades mate, donde Ud. encontrará, sin duda, el efecto que mejor armonice con el estilo y la atmósfera de su obra.

En pisos, fachadas, cajas y peldaños de escaleras, gimnasios, piletas, estaciones de servicio, etc. las pastillas de gres cerámico VENECITA son únicas... e insustituibles!

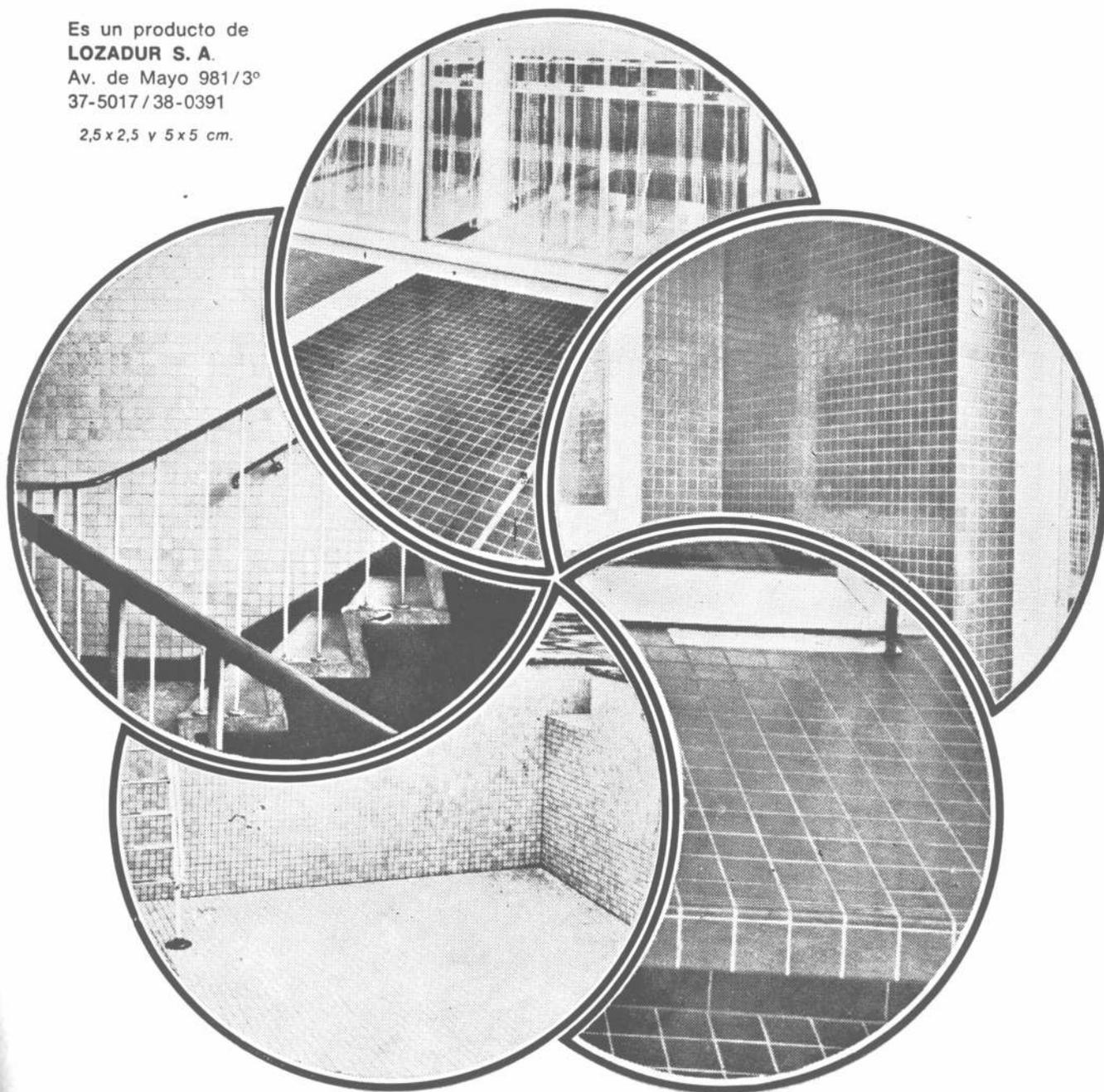
Es un producto de

**LOZADUR S. A.**

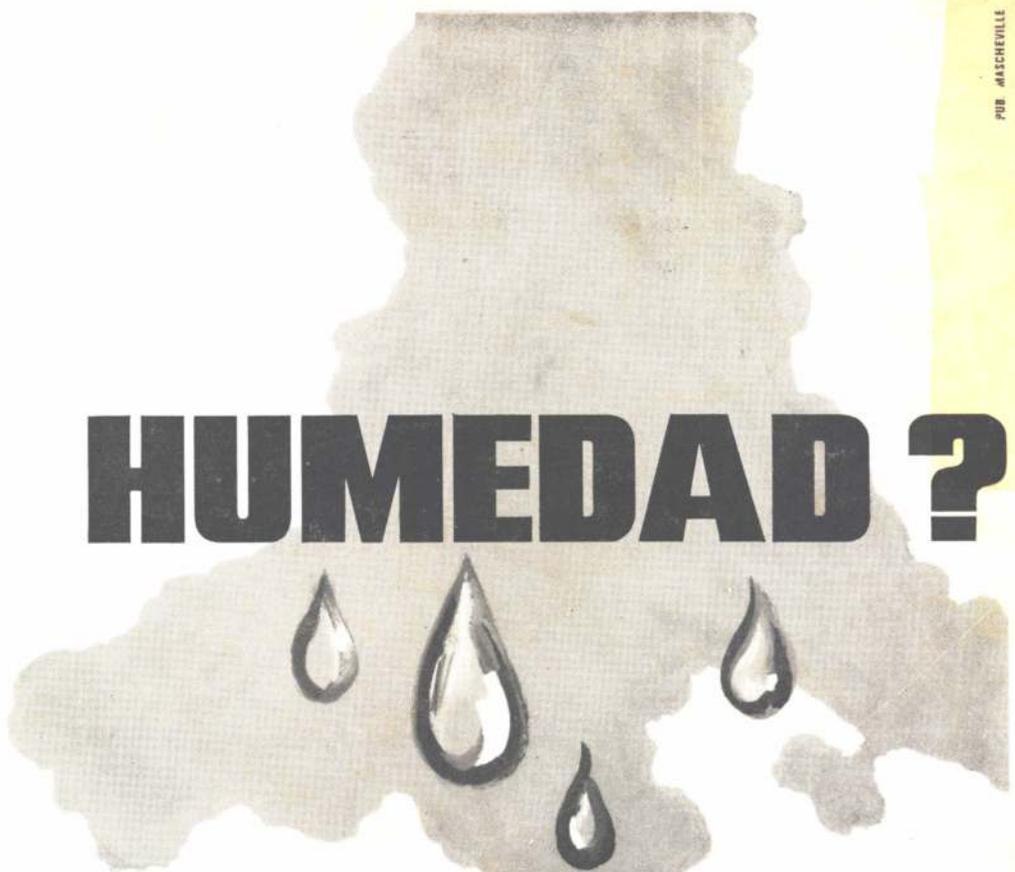
Av. de Mayo 981/3°

37-5017 / 38-0391

2,5 x 2,5 y 5 x 5 cm.

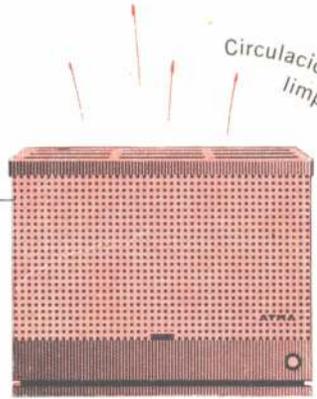


# HUMEDAD ?



**...es una mancha en su prestigio,  
Sr. Arquitecto**

Evacuación al exterior del exceso de humedad, gases de combustión y olores a comida, tabaco, etc.



Circulación de aire cálido limpio y seco

absorción de aire frío, viciado y húmedo.

Humedad imprevista. Pero progresiva: donde Ud. no deja más que tomas de gas, sin ventilación al exterior, sólo puede colocarse artefactos comunes o infrarrojos que, además de gases nocivos, crean vapor de agua y provocan condensación de humedad sobre las paredes. En cambio, si Ud. prevé un simple caño de ventilación (de costo infimo) podrá instalarse un calefactor ATMA: el exceso de humedad ambiente será absorbido y evacuado al exterior. Se secarán paredes, muebles, tapizados y placards. Circulará aire cálido, limpio y seco, constantemente renovado, que llevará calefacción sana a varios ambientes y con un costo menor al de los artefactos que éstos necesitarían. Hasta hay modelos de doble faz para embutir entre ambientes. Pida información al Dpto. de Ventas de Atma, Avda. del Libertador 8066 T. E. 701-2440 al 49, o Cangallo 1563, T. E. 35-8805 y 2400, Buenos Aires.

# ATMA

CALIDAD EN CALEFACCION

Franqueo Pagado  
Concesión N° 291  
otro  
entro