



## Hablóse en nuestra entidad de la tarea que prestan las consultorías nacionales

### El ingeniero Barletta, presidente de la cámara respectiva, se refirió a ese tema

En los salones del Centro Argentino de Ingenieros se realizó el almuerzo mensual de la institución, oportunidad que se agasajó a las autoridades de la Cámara Argentina de Consultores, en cuyo nombre habló su titular, ingeniero Ricardo Barletta, quien desarrolló el tema "Función de las consultorías argentinas en el desarrollo del país".

#### DEL GERENTE DEL CAI

Inició la reunión el gerente del Centro Argentino de Ingenieros, señor José María Seoane, quien expresó que, en prosecución de la norma establecida por la comisión directiva del CAI el almuerzo mensual de este mes, dedicado al agasajo de los integrantes de la Cámara Argentina de Consultores, resultaba un hecho propicio para entregar las medallas y diplomas a seis consocios de nuestra institución que han cumplido más de 30 años ininterrumpidos como asociados del CAI.

Seguidamente recibieron sus

respectivas distinciones los ingenieros Alfonso Belluscio, Francisco García Olano, Ernesto García Olano, Gregorio Melluso, Santos A. Nucifora y Ramón Varela, nombrados por orden alfabético por el gerente de nuestra entidad.

#### ASISTENTES

Entre otros, asistieron los presidentes de la Sociedad Central de Arquitectos, arquitecto Horacio J. Pando; del Colegio de Abogados de Buenos Aires, doctor Alberto Robredo Albarracín; de la Asociación de Ingenieros de Santa Fe, ingeniero Rafael Starnatti; del doctor Leopoldo Portnoy, en representación del Colegio de Graduados en Ciencias Económicas; del Instituto Argentino de Tasaciones, ingeniero Enrique D. Montdor; de las autoridades del CAI y de representantes de empresas e instituciones vinculadas con la construcción, así como también invitados especiales y periodistas metropolitanos.

#### Del ingeniero Costantini

El orador fue presentado por el presidente del Centro Argentino de Ingenieros, ingeniero Alberto R. Costantini, quien destacó la necesidad profesional de actuar en grupos multidisciplinarios y destacó la acción que en tal sentido realizan, en beneficio de las obras públicas, la Sociedad Central de Arquitectos, el Colegio de Abogados de Buenos Aires, el Colegio de Graduados en Ciencias Económicas y la institución decana de la ingeniería nacional.

Se refirió después a la importancia y trascendencia de la tarea de las consultorías argentinas y afirmó que es imprescindible terminar con "la vieja y pernicioso práctica de entregar el manejo de nuestras grandes obras públicas al exterior".

Citó, como ejemplo, las que se realizan en El Chocón-Cerro Colorado por intermedio de profesionales ingleses, en los ferrocarriles por técnicos franceses, en teléfonos por japoneses y en Salto



El ingeniero Barletta al pronunciar su discurso

Grande por canadienses, y expresó que debe respetarse la tecnología nacional como paso previo que hace al respeto de la soberanía del país y de la labor que debe cumplir la ingeniería argentina.

#### Del ingeniero Barletta

Seguidamente, el presidente de la Cámara Argentina de Consultores, ingeniero Ricardo Barletta, desarrolló su conferencia sobre la base de la función que cumplen las consultorías argentinas en el desarrollo del país.

El texto del discurso pronunciado en la oportunidad, es el que sigue:

"Señores: Al aceptar el ofrecimiento que me formulara el Centro Argentino de Ingenieros a través de su presidente, el ingeniero Alberto R. Costantini, he tenido particularmente en cuenta que el honor que se me dispensaba al concedérseme tan alta tribuna, iba dirigido más hacia la Cámara Argentina de Consultores, que me honro en presidir.

"Entiendo que en alguna medida, sella una especie de actuación concertada en problemas que hacen al interés común de los ingenieros y los profesionales que se dedican a la actividad consultora.

"Es bien sabido lo que significa esta casa como centro de irradiación de cultura y de pensamiento vivo, basada en una gestión de varias décadas y fortalecida por la conducción de la Comisión presidida por vuestro digno presidente el ingeniero Alberto

R. Costantini. Ellos son el mejor alicente para que nosotros, representantes de una entidad nueva y pujante, nos veamos compelidos a persistir en nuestra acción.

"Altitud de miras, coraje cívico y vitalidad espiritual para abrazarse a diario a las dificultades, he aquí cualidades que perfilan a un hombre y a una conducción ingeniero Alberto Costantini — a quien la Cámara Argentina de Consultores rinde por mi intermedio su sincero reconocimiento, como así también a los restantes miembros de la Comisión Directiva.

"Esta conversación está destinada a ubicar el rol de la consultoría argentina en relación con el desarrollo económico del país.

"Si bien el surgimiento de la consultoría argentina la podemos ubicar en varios lustros atrás, haremos una síntesis a partir del momento en que la idea comienza a tomar cuerpo.

"Veremos cuándo aparece la Cámara en escena, qué papel cumple junto a otras organizaciones profesionales; la definición de firma consultora, el papel de la ingeniería consultora en el desarrollo tecnológico, para luego desembocar en el tema objeto de esta conversación.

#### ACCION CONCERTADA

"Hace doce años ya que un grupo de profesionales comen-

(Continúa en pág. 9)

## Diose a Pascual Palazzo el premio La Ingeniería 1970



El ingeniero Moretto entrega el diploma y medalla al ingeniero Pascual Palazzo. Entre ellos, el presidente de nuestra entidad, ingeniero Costantini.

Una reunión de lucidos contertornos constituyó la ceremonia de entrega del premio "La Ingeniería 1970" al ingeniero Pascual Palazzo, figura de relieve en la ingeniería nacional, que, coincidentemente celebró este mes el octogésimo aniversario de su nacimiento.

Numeroso público, que colmó las amplias instalaciones

del salón de actos del Centro Argentino de Ingenieros se dio cita para agasajar a uno de los más distinguidos profesores en vías de comunicación que ha tenido hasta el presente la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires. La proficua e importante labor desarrollada en beneficio de la ingeniería argentina confi-

guran en el ingeniero Palazzo a una de las personalidades de más destacada actuación en la profesión ingenieril del país.

El presidente de la institución, ingeniero Alberto R. Costantini, presentó al ingeniero Palazzo; el presidente de la comisión de as y premios del Centro Argentino de Ingenieros, ingeniero Oreste Mo-

(Continúa en pág. 5)

# Recibió el ingeniero Pascual Palazzo el premio La Ingeniería de este año

retto, se refirió en la oportunidad a la significación del premio adjudicado, y el ingeniero Palazzo, tras agradecer la distinción conferida, se refirió al tema: "El tránsito en Buenos Aires - Red arterial del área metropolitana", exposición que fue seguida con especial atención por la numerosa concurrencia.

Finalizada su disertación, y tras recibir el premio — que consistió en medalla de oro y diploma de honor — se sirvió un refrigerio en agasajo de las autoridades, invitados especiales, profesionales y representantes de academias nacionales y público presente.

## Del ingeniero Costantini

El siguiente es el discurso pronunciado por el ingeniero Alberto R. Costantini, presidente del Centro Argentino de Ingenieros, al otorgarse el premio "La Ingeniería" 1970 al ingeniero Pascual Palazzo.

"Constituye para mí significativo honor hacer uso de la palabra en este acto, en que el Centro Argentino de Ingenieros otorga por segunda vez el premio "La Ingeniería".

"Es que la institución de este premio reconoce como antecedente distinguir al profesional que ha promovido el progreso de la Ingeniería a lo



El presidente del CAI, al declarar inaugurada la reunión. Sentados, de izquierda a derecha, los ingenieros Oreste Moretto, presidente de la comisión becas y premios, Pascual Palazzo y Antonio Marín, decano de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires.

sionales en el campo del transporte, al iniciar los primeros trazados de vías férreas en el ámbito del país.

"Esta especialidad del trazado de vías de comunicación constituiría en el tiempo su actividad central, en la que desarrollara una importante contribución a la ingeniería.

"La aparición del tránsito automotor, más revolucionaria que evolutiva en el campo del transporte, lo llevan a continuar sus trabajos en la Di-

rectivas, en relación a la época de su construcción.

"Su actuación en realidad permite apreciar su capacidad técnica al iniciar sus primeros trabajos de trazado y su espíritu de Maestro al difundir los mismos entre sus colegas.

"Sus condiciones de organizador lo llevan a promover la "Zona Escuela de Mercedes" en la Dirección Provincial de Vialidad de Buenos Aires, verdadera precursora

provincia de Santa Fe, en la que deja tras sí, como lo había hecho en Buenos Aires, técnicas, normas y criterios en material vial.

## Período de oro de Vialidad

"El período de oro de la vialidad argentina con la sanción de la Ley 11.658, primera Ley de Vialidad, reclama la participación de las grandes figuras técnicas del país, así vemos incorporarse a Vialidad de la Nación a ingenieros de la talla de Juan Agustín Valle, Enrique Humet, Pascual Palazzo, que bajo la conducción de su distinguido presidente el ingeniero Justiniano Allende Posse dan a esta repartición un prestigio en el orden interno e internacional que trasciende nuestras fronteras.

"Surgen así discípulos como los ingenieros Arnoldo Bolognesi, Egberto Tagle, Mario San Miguel, José Diego Luxardo y tantos otros que hoy conducen la técnica vial, a través de la cátedra, en sus actividades profesionales o en las academias de la que forman parte.

"En esta época corresponde al ingeniero Pascual Palazzo la responsabilidad de iniciar el proyecto de las primeras arterias urbanas de la ciudad de Buenos Aires; es así como en el año 1935, en un alarde de técnica, solo superada por dos países del mundo: Estados Unidos y Alemania, diseña nuestra avenida General Paz.

"Su visión de futuro lo lleva a enfocar en profundidad



El presidente de la comisión becas y premios del CAI, ingeniero Oreste Moretto, al destacar la importancia del premio.

largo de su vida y al mismo tiempo es la expresión del agradecimiento de sus colegas y discípulos por lo realizado en ese sentido.

"Este año es el nombre del ingeniero Pascual Palazzo el que merece esa distinción.

"La vida profesional del ingeniero Palazzo pone de relieve características personales que lo hacen acreedor, no solo al reconocimiento de sus colegas, sino al de toda la ciudadanía por la magnitud de su obra, por la trascendencia internacional de sus trabajos, por la escuela que formara en el campo vial, como así también por las obras técnicas que registran nuestras bibliotecas especializadas.

"El ingeniero Pascual Palazzo obtiene su diploma de Ingeniero hace 55 años, época en la que nuestro país trabajaba intensamente en la construcción de su infraestructura técnica, mientras paradójicamente Europa se debatía en la primera guerra mundial. Sus primeros trabajos

"Pertencen a esta época sus primeros trabajos profe-

rección Provincial de Vialidad, de Buenos Aires, la que proyecta las primeras estructuras aporricadas para los puentes de nuestras obras camineras.

"Durante casi 20 años la provincia de Buenos Aires adopta este sistema para sus obras de arte, muchas de las cuales tienen luces significa-

de las Escuelas de Pos-graduados.

"La velocidad directriz de circulación de los vehículos adquiere así una importancia determinante en el trazado de nuestras rutas, constituyendo el dato básico del proyecto.

"Su inquietud por el progreso vial lo lleva a desarrollar funciones análogas en la



Un aspecto del salón de actos colmado de público, que siguió con sumo interés el desarrollo de la entrega del Premio La Ingeniería al ingeniero Palazzo

## Donación de honorarios de cuatro colegas

La comisión de cursos nos solicita dejemos constancia de su especial reconocimiento a los colegas Luis María Machado, Ricardo M. Wagner, Roberto Sanmartino y Eduardo Núñez, por la donación — con destino a la comisión — de honorarios.

Lo hicieron con respecto a los que les correspondieron por el dictado de los cursos de "Verificación de la estabilidad de estructuras de hormigón ya construidas", "Proyecto y cálculo de estructuras contra viento de edificio en torre", "Construcciones metálicas" y "Mecánica de suelos y fundaciones", primera parte, respectivamente.

el problema de los accesos y penetraciones a las grandes ciudades, aspecto éste que constituye una de las necesidades más importantes de la época actual.

"Su extraordinaria capacidad técnica permite que los estudios efectuados adquieran el carácter de normas en la vida del ingeniero; es así como cuando realiza los primeros estudios para efectuar las expropiaciones requeridas para construir la infraestructura de la avenida General Paz deja un texto referido a la valuación urbana fijando con precisión y en términos matemáticos la incidencia y la relación del frente y el fondo de los predios en la evaluación de las tierras.

## La Avenida General Paz

"Lo mismo ocurre cuando al abordar el trazado de la avenida General Paz y proyectar sus intercomunicaciones ve la necesidad de incorporar una curva horizontal que permitiera la aceleración y desaceleración de los vehículos que entran y salen de la misma.

"El ingeniero Palazzo diseña así la curva de coeficiente centrífugo constante que denominó curva "C" y que permite dentro de esos criterios incorporar un elemento geométrico que permitiera la transición entre dos velocidades directrices diferentes, se evidencia en este solo antecedente su fibra técnica, su capacidad matemática, sus condiciones de investigador y su preocupación por el progreso de la Ingeniería vial.

"Al iniciar el estudio del trazado de la avenida General Paz, incorpora los conceptos que hoy pertenecen al trazado de nuestras autopistas, estableciendo la separación física de los tránsitos que circulan en sentido contrario, evitando los cruces a nivel con las calles urbanas de la zona que atraviesa, estableciendo taludes que le permiten dar el carácter de parque a las zonas aledañas al mismo tiempo que cuidando la seguridad en la circulación mediante la introducción de defensas, incorporando además una iluminación y una señalización que facilitara la circulación con total seguridad.

"Su diseño marca una etapa en la Vialidad Argentina, desde que su técnica se res-

(Continúa en pág. 14)

# Diose a Pascual Palazzo el premio La Ingeniería por su labor cumplida

(Viene de pág. 5)

rolla simultáneamente con los países más avanzados del mundo en esta materia.

"Aparece así el maestro de perfiles propios, el profesor por antonomasia que es llamado a dictar la cátedra de "Vías de Comunicación" en la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Buenos Aires.

"Su presencia en la misma es apreciada por alumnos y colegas desde que en ella comienzan a fijarse criterios modernos en materia de economía vial, de trazado y construcción de obras viales como así también nacen los primeros estudios técnico-econó-

por la circulación urbana. Sus estudios sobre planificación y urbanismo lo llevan a definir la necesidad de incorporar a los estudios universitarios, esta materia por así requerirlo la técnica. La Universidad de Buenos Aires adopta estos criterios llevándolo al ingeniero Palazzo a estructurar esta cátedra, desde la que nuevamente el maestro establece criterios y normas que tienen en la actualidad mayor vigencia todavía que en la época en que fueron enunciadas.

"El concepto de la descentralización urbana mediante el proyecto de ciudades satélites y su acercamiento en tiempo a través de autopistas



El ingeniero Pascual Palazzo al iniciar su conferencia. A su lado el titular del CAI.

micos sobre el tan comentado problema de la competencia en nuestros medios de transporte.

"Es así la cátedra de Vías de Comunicación la primera tribuna argentina desde la que se difunden los conceptos de rentabilidad de inversiones, ello exige estudiar en profundidad los aspectos legales de nuestros instrumentos que rigen los transportes en el país para poder dimensionar los parámetros que deben definir los beneficios y los sacrificios que esas normas establecen.

"Su versación en materia técnica y su profundo conocimiento sociológico de los factores que afectan esas normas lo llevan a fijar criterios claros sobre la prioridad de nuestras obras viales y el carácter retributivo de las inversiones efectuadas.

"Los estudios del tránsito como dato básico para la definición de nuestros estudios económicos se incorporan así a nuestra técnica vial ocupando hoy un lugar importante en esta especialidad.

## La concentración de poblaciones

"Pertenece también al ingeniero Palazzo durante este período la definición de los distintos elementos componentes del trazado planimétrico y altimétrico de un camino, pudiéndose decir que es el verdadero autor de las normas y criterio vigentes en esta materia.

"Su visión del porvenir lo llevan a incursionar en profundidad el problema de la concentración de poblaciones y de las soluciones requeridas

a los lugares de trabajo constituyen algunas de las normas que escuchamos hace ya muchos años y que hoy se están aplicando en todas partes del mundo.

"El nombre de Pascual Palazzo queda así definitivamente incorporado a los anales de la Vialidad Argentina.

"La recuperación de la libertad en nuestro país en el año 1955 exige nuevamente reordenar nuestras leyes viales, que habían quedado retrasadas en la última década y reimprimir actividad a la Dirección Nacional de Vialidad.

## Justiciero reconocimiento

"Su ascendiente técnico, su prestigio personal, su conducta cívica lo lleva a ocupar la administración de la Dirección Nacional de la Vialidad, desde la que fija las bases para su reordenamiento futuro.

"Es en el gobierno constitucional surgido en el año 1958 que Pascual Palazzo, desde hacía muchos años ministro sin cartera por sus condiciones técnicas y personales, pasa a ocupar la cartera de Obras Públicas de la Nación demostrando en esa oportunidad su inquietud por los problemas urbanísticos al estudiar la reestructuración del Puerto Madero, la urbanización de la zona Sud de Buenos Aires y la urbanización de la Ribera Norte del Río de la Plata.

"Esta actuación profesional de más de medio siglo, obligan a sus colegas y discípulos, y en consecuencia al Centro Argentino de Ingenieros a rendir un homenaje públi-

co a Palazzo al mismo tiempo que señalarlo como ejemplo para las presentes y futuras generaciones de ingenieros.

"El premio "La Ingeniería" máxima distinción que nuestra Institución otorga no es otra cosa que este justiciero reconocimiento a quien promoviera la actividad vial y prestigiara la ingeniería del país".

## Del ingeniero Moretto

El presidente de la comisión becas y premios del CAI, ingeniero Oreste Moretto, al ofrecer la distinción conferida al ingeniero Pascual Palazzo, pronunció el siguiente discurso que transcribimos a continuación.

"A dos años de instituido, el premio "La Ingeniería" se ha convertido en el más importante que el país discierne —afirmó— entre sus ingenieros para exaltar la labor realizada en la gestación de su desarrollo. Creado en un momento de penumbra para la ingeniería argentina que se veía desplazada de su función natural y específica por una inusitada invasión foránea, paradójicamente alimentada por algunos de sus propios hijos, el júbilo con que se celebra esta segunda adjudicación está no solo signada con la rectificación de muchos de aquéllos que en un momento, que sólo concibo como de turbación, creyeron ver en esa política no sé qué clase de milagrosa panacea sino que, además, el tiempo y un cambio de mentalidad en la administración pública que, excluyendo algunas excepciones, aplaudimos sin reservas parecieran querer aventar rápidamente la atmósfera así creada.

## Acción esclarecedora del CAI

"En la gestación de este cambio es de destacar la conducta valiente y esclarecedora cumplida por el

miento de los ingenieros argentinos con una hipótesis de origen que les asigna una capacidad de juicio congénitamente inferior a la vez que se olvida que, legalmente, están acreditados para ser responsables sólo aquellos que tienen título habilitante expedido o revalidado por una universidad argentina. Es un poco como si se quisiera hacer la guerra olvidando sus propios generales para contratar otros en el exterior que la dirijan, en lugar de demandar sólo la ayuda, a nivel de consejo, sobre las tácticas y armas a emplear en aquellos aspectos donde la propia experiencia y conocimiento, por lo nuevo, son aun imperfectos.

"En el proceso de este cambio habrá que consolidar también sistemas de control que permitan establecer con claridad cuando una firma consultora es realmente argentina a fin de contrarrestar las habilidades camaleónicas de aquellas organizaciones ingresadas al país en el período que fenecía y que, sin cambiar su total dependencia, mudan únicamente de color agregando la palabra a Argentina.

## Finalidad del premio

"El premio "La Ingeniería" tiene por objeto reconocer una labor prolongada a través de un largo ejercicio de la profesión considerando la personalidad integral del candidato, teniendo en cuenta la forma en que, por su actuación profesional, sus estudios, su labor científica, docente, universitaria, política, administrativa, etc. haya enaltecido la imagen de la ingeniería argentina. Está abierto a todos los ingenieros residentes en el país con título habilitante, independientemente de su afiliación al Centro Argentino de Ingenieros.

"Pueden proponer candidatos las instituciones profesionales de ingenieros, las facultades de ingeniería o un grupo de ingenieros no menor de diez. De entre ellos, un jurado formado por representantes del CAI, de la UADI y de dos asociaciones de ingenieros del interior del país elige el premiado.

"El premio se otorga en tres ca-



El ingeniero Costantini, en otro momento de su discurso.

hijos. La dimensión la proveen los colosos que van alineando su prestigio: primero Justiniano Allende Posse, ahora Pascual Palazzo."

## Entrega del Premio

Seguidamente, el ingeniero Moretto hizo entrega al ingeniero Pascual Palazzo, en medio de los sostenidos aplausos de la concurrencia que rubricó así su aprobación con respecto al otorgamiento del preciado galardón, del diploma y medalla de oro que lo acredita como beneficiario del premio "La Ingeniería 1970".

## La conferencia del ingeniero Palazzo

Damos a continuación el texto de la conferencia pronunciada por el distinguido colega premiado, que tituló



Otro momento de la disertación del ingeniero Palazzo. Lo acompañan en esta nota gráfica los ingenieros Moretto, Costantini y Marin.

CAI, en particular su comisión directiva, y por otras instituciones profesionales. Sólo es de esperar que la brisa renovadora incrementa su fuerza hasta limpiar en forma definitiva el ambiente a fin de que la intervención extranjera adquiera la dimensión que le corresponde: el asesoramiento a nuestros ingenieros en aquellos aspectos de la técnica en que la Argentina realmente necesita ayuda. Para ello será conveniente establecer un mecanismo que determine en cada caso cuáles son las áreas que la requieren fijando, de ser posible, el nivel de su intervención, labor en la que entendemos ya se está trabajando en el CAI.

## Limitar intervención externa

"Insisto en particular sobre una idea que considero rectora: la intervención extranjera debe limitarse al nivel del asesoramiento. Caso contrario se está cuestionando la aptitud para el discerni-

tegias, que se disciernen anualmente en forma sucesiva con la denominación de estadística, profesional y científico. El primero recayó en la categoría de estadística, correspondiéndole este año a la profesional. El año próximo será para un científico cerrándose de este modo el primer ciclo.

"Dije el año pasado durante la ceremonia de entrega del primer premio: "Un premio, cualquiera sea su naturaleza, adquiere la dimensión que le otorgan los sucesivos adjudicatarios y tiene el significado que le imprime la institución que lo establece".

"Nacido bajo la advocación de la fe en las propias fuerzas y cimentado en la dedicación y en la sabiduría de quienes forman la profesión que lleva su nombre —dijo por último—, tiene el significado que emerge del orgullo de sentirse participe clave de esa tarea común que es la grandeza de la tierra y el bienestar de sus

"El tránsito en Buenos Aires—Red arterial del área metropolitana".

En su trascurso, el ingeniero Palazzo expresó lo siguiente:

"El transporte de mercaderías y personas en el área metropolitana de Buenos Aires —dijo al iniciar su disertación— es muy grande y crece a ritmo rápido: mayor que el de su población. El aumento anual de ésta en el último quinquenio fue de 2,3% y el de aquél, medido por el aumento de patentamiento de vehículos o el de consumo de combustible, de 8 %.

"Me he referido al trans-

(Continúa en pág. 20)



# Distinguióse al ing. Pascual Palazzo con el premio La Ingeniería de 1970

(Viene de pág. 20)

tes de la gravedad del problema de la congestión del tránsito y su complejidad, así como de su influencia en el rendimiento material y cultural de la ciudad, millares de técnicos se han esforzado en disipar la bruma que lo envolvía para que surgiera a luz lo esencial, los parámetros determinantes, y cuando después de larga labor pudo ser disecado, comenzó el exhaustivo estudio de cada una de sus partes. Hoy la ciencia del transporte sabe, y puede medir, y con la ayuda de otras disciplinas, especialmente las matemáticas, la economía y la sociología, también predecir.

“Predecir con suficiente margen de seguridad para elaborar con autoridad, planes de largo alcance; puntos esenciales de la metodología que emplea en la preparación del plan, es la investigación de la situación presente y de la futura en cuanto a población, economía, uso de la tierra, parque automotor y hábitos de viaje de la población. Esa tecnología en uso hoy — posible desde la introducción de la computadora en la técnica — permite la investigación de las soluciones más ventajosas para la ciudad, variando red de vías, variando uso de la tierra y variando los programas de ejecución. Para cada una de las variantes obtiene un dado costo del total del transporte en la ciudad. El menor costo del transporte es factor, sino decisivo, muy importante para la decisión final.

## MASA DE LABOR Y PERICIAS

“A través de este rápido resumen de lo esencial de la tecnología en uso hoy para definir la red —agregó seguidamente— puede inferirse la masa de labor y la pericia necesarias. Y tiempo y dinero: es muy costoso, pero vale lo que cuesta. Y vale no solamente por las garantías de acierto que ofrece, sino porque hace posible la realización de las obras, porque, no nos engañemos, cualquiera fuere la red que se resuelva construir, exigirá un esfuerzo ciudadano muy grande, con las resistencias que es de presumir; las expropiaciones necesarias de gran número de inmuebles reforzarán esas resistencias. Difícil será obtener el apoyo popular —absolutamente necesario— si paralelamente al sacrificio económico o afectivo no se ofrece plena garantía la seriedad en la formulación del plan.

“La prensa diaria recientemente ha informado sobre la ejecución de autovías en la Capital —autopistas las llaman, término impreciso— no dudo de que se trata de obras en realidad, vale decir, arterias de calzadas divididas por banquetas central; cruces a dos niveles, etc., se trata de un tramo de la Costera del Acceso S.E. y del Acceso Sur. También se ha citado la Perito Moreno y el ensanche de la Avda. Gral. Paz. Las tres primeras no merecen objeción, puesto que son simples

tramos de la Circunvalación de la Capital; cualquiera fuere el plan, ellas serían incluidas, en cambio, la Perito Moreno y el ensanche de la Avda. General Paz son objetables, puesto que de ningún modo es seguro serían incluidas en el plan.

## RENOVACION URBANA

“Al estudiar el plan de transporte en el área urbana —manifestó— debe considerarse paralelamente el de renovación de barrios decaídos. No tendría sentido proyectar autovías y líneas de subterráneos si no se lo hiciera en conjunción con el uso previsto para la tierra que se pretende servir; tampoco lo tendría la recíproca, puesto que mal se adjudicaría uso a la tierra si se ignorase la ubicación de las líneas maestras de la circulación. Es de toda evidencia que ambos planes son parte de un mismo plan de conjunto y que deben ser considerados simultáneamente.

“En la ciudad, esta cues-

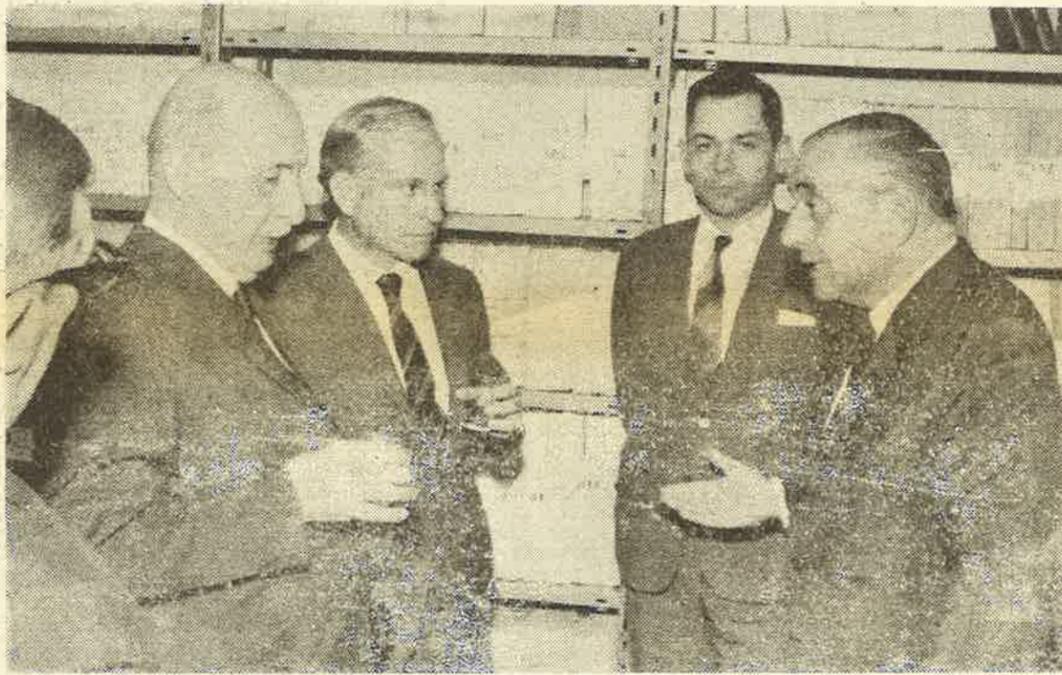
derar si nuestra situación es análoga a la americana. En EE. UU., salvo alguna excepción, Nueva York, por ejemplo, el transporte público de pasajeros es una fracción modesta del total; la mayor proporción corresponde al vehículo privado. Ello es consecuencia del gran número de automóviles en relación a la población: del orden de un automóvil cada dos habitantes en Los Angeles y no muy distinta en las demás ciudades —salvo Nueva York—: seis por habitantes en la ciudad y cuatro en ella y suburbios. En cambio, en nuestro país, esa proporción es sustancialmente distinta: uno de trece para el área metropolitana de Buenos Aires. Y si bien reconocemos el rápido cambio operado en los últimos diez años, ciertamente transcurrierán varias décadas hasta aproximarnos a las cifras americanas. Quiere decir, que para nosotros el transporte público de pasajeros es y será por mucho tiempo el de-

no fuere de uso exclusivo será suficiente para una única calzada auxiliar. En ningún caso la detención se hará en el carril principal.

## TRANVIAS SUBTERRANEOS

“Respecto de las líneas subterráneas —opinó seguidamente— pienso que es improbable que puedan construirse a breve plazo las del tipo clásico, de túneles debajo de las grandes avenidas de la ciudad. Se trata de estructuras que exigen inversiones cuantiosas, imposibles de satisfacer con la sola tarifa, cualquiera ella fuere, tampoco es admisible que sean pagadas por el tesoro público; deben ser, entonces, solventadas mediante impuesto a la propiedad beneficiada y/o por el presupuesto municipal, poco prácticos ambos, salvo, quizá, para la línea Callao-Entre Ríos.

“Sin embargo, la solución se haría factible, combinando el subterráneo con la au-



El ingeniero Constantini al explicar la tarea que cumple el Centro de Información Documentaria. Lo acompañan, de espaldas, el señor José María Seoane, gerente del CAI, y los ingenieros Palazzo, Bernardo Loitegui y Hernando Fridman.

tión se plantea hoy, con motivo de la renovación del barrio San Telmo, que el Municipio estudia, actual con la colaboración de prestigiosas entidades profesionales.

## DISEÑO DE NUESTRAS AUTOVIAS URBANAS

“Ultimamente, jóvenes ingenieros argentinos, han tenido oportunidad —afirmó— de medirse con las dificultades del diseño de autovías urbanas; aparece evidente que se han inspirado en los diseños americanos. Parece oportuno que aproveche esta oportunidad para hacer conocer un aspecto importante sobre esta cuestión.

“La autovía americana típica, descuida prever facilidades para el servicio del transporte público.

## COMPARACION CON LOS EE. UU.

“Su perfección de diseño no puede discutirse, sin embargo, antes de imitarla deteniéndonos —dijo— a consi-

terminante. Según el CONADE, la relación entre transporte público y privado era de siete a uno en 1964; hoy la disparidad no será tan marcada dado el fuerte reciente aumento de automóviles y taxis, pero ello no cambia en su esencia la situación.

“Quiere decir, entonces, que los ómnibus circularán —y conviene que circulen— en la red de autovías. He ahí una importante diferencia que induce a diseñar nuestras arterias en forma que puedan recibir un fuerte caudal de ómnibus y sin que se afecte la fluidez y seguridad del tránsito. De paso diremos que un simple carril de uso exclusivo para ómnibus, tiene una capacidad de transporte de pasajeros análoga a la de una línea de subterráneos; en este caso de uso exclusivo deben diseñarse en los puntos de descenso y ascenso de pasajeros, calzadas auxiliares, dos o más, independientes del carril principal, de modo de no afectar la fluidez de tránsito en él y facilitar la maniobra en los puntos de detención. Cuando

terminante. Según el CONADE, la relación entre transporte público y privado era de siete a uno en 1964; hoy la disparidad no será tan marcada dado el fuerte reciente aumento de automóviles y taxis, pero ello no cambia en su esencia la situación.

“Quiere decir, entonces, que los ómnibus circularán —y conviene que circulen— en la red de autovías. He ahí una importante diferencia que induce a diseñar nuestras arterias en forma que puedan recibir un fuerte caudal de ómnibus y sin que se afecte la fluidez y seguridad del tránsito. De paso diremos que un simple carril de uso exclusivo para ómnibus, tiene una capacidad de transporte de pasajeros análoga a la de una línea de subterráneos; en este caso de uso exclusivo deben diseñarse en los puntos de descenso y ascenso de pasajeros, calzadas auxiliares, dos o más, independientes del carril principal, de modo de no afectar la fluidez de tránsito en él y facilitar la maniobra en los puntos de detención. Cuando

terminante. Según el CONADE, la relación entre transporte público y privado era de siete a uno en 1964; hoy la disparidad no será tan marcada dado el fuerte reciente aumento de automóviles y taxis, pero ello no cambia en su esencia la situación.

“Quiere decir, entonces, que los ómnibus circularán —y conviene que circulen— en la red de autovías. He ahí una importante diferencia que induce a diseñar nuestras arterias en forma que puedan recibir un fuerte caudal de ómnibus y sin que se afecte la fluidez y seguridad del tránsito. De paso diremos que un simple carril de uso exclusivo para ómnibus, tiene una capacidad de transporte de pasajeros análoga a la de una línea de subterráneos; en este caso de uso exclusivo deben diseñarse en los puntos de descenso y ascenso de pasajeros, calzadas auxiliares, dos o más, independientes del carril principal, de modo de no afectar la fluidez de tránsito en él y facilitar la maniobra en los puntos de detención. Cuando

## Felicitó el CAI al ingeniero Guillermo C. I.

Con motivo de su nominación en el cargo de secretario de obras públicas de la presidencia del Argentino de Ingeniería, recibió una nota de felicitación al consocio Guillermo los Edo.

En ella, el ingeniero Alberto R. Constantini felicitó al flamante secretario sus votos de éxito en la gestión de gobierno que le ha sido encomen-

to urbano si a la vez resuelve el del estacionamiento. Y bien, circulando en los vehículos en el mismo tránsito que el subterráneo conductor podría, en cualquier punto del trayecto, al bajar, como en éste el viaje, es claro, que a lo largo de la línea de la autovía y en proximidad de las estaciones existentes para estacionamiento y económico y cómodo y ecológico, busca de un sitio libre que la conveniencia de proyectar las playas complementarias de la obra

## ESTETICA

“Un aspecto —dijo— que debe tenerse en cuenta en la obra es el estético. La obra debe ser de grandes proporciones, aspecto monumental; silenciosos y muestran fuerza y a la vez orden. La obra debe ser con ese orden y esa fuerza el proyectista debe tener de respeto por la dignidad de su construcción. Así, de utilitaria, su obra se convierte en monumento de cultura.

“No debemos imitar como las de algunas ciudades de Tokio, por ejemplo, los conductos que corren a lo largo de los ejes de avenidas, dándole valor edilicio; no encerrar a la arteria principal de casas, arrojando en el eje de manifiesto a la manera del viaducto del Puente Nicolás Avellaneta en nuestra Capital. Las grandes construcciones urbanas embellecen la ciudad; respecto de la obra de modo debe estimarse como un monumento y menos secundario. Educar es más efectivo que el buen gusto para educar el buen gusto por su sentido estético, una obra pública hermosa. El proyectista debe enriquecer la ciudad en su economía la vez en su acervo cultural.

(Continúa en la F)

## Colabora la empresa ACYTRA con el CAI

Es de destacar la colaboración desinteresada de la empresa ACYTRA para con nuestra institución.

Las autoridades de la empresa ACYTRA, agradecen el apoyo que brindan los directivos de la empresa mencionada y formulan votos por el creciente desarrollo de la institución.

# La entrega del premio La Ingeniería adjudicado en 1970 al ing. Palazzo

(Viene de pág. 22)

## REDES ARTERIALES AMERICANAS

"Quizá sea de interés —declaró— pasar rápida revista a redes de ciudades americanas; ello nos mostrará sus diferentes tipos, resultante de los estudios de transporte a que antes me referí.

Los Angeles: red de amplia malla rectangular, incluyendo algunas arterias diagonales. Una de las radiales, la Hasboard, quizá la más cargada de tránsito en el mundo: 200.000 vehículos por día.

Nueva York: el reticulado de Nueva York, no encuadra en ningún diseño definido: ello se debe a lo irregular de la planta de la ciudad. Es de interés la forma de utilización del espacio de aire sobre algunas de las arterias: han sido cubiertas de trecho en trecho con edificios diversos: estación de ómnibus, playas de estacionamiento y hasta grandes casas de departamentos.

"El plan de Chicago sigue el diseño rectangular, aunque cruzado por algunas arterias radiales que parten del centro de la ciudad y que son las de más alto volumen de tránsito. La red de Chicago es de especial interés para el técnico por el diseño de algunas de sus arterias: el Northwest Expressway, hoy Kennedy, por ejemplo, presenta en la amplia banquina central de separación de calzadas, dos carriles de tránsito reversibles: por la mañana se circula en ellos hacia la ciudad, y por la tarde hacia los suburbios; en el Eisenhower, la banquina central, bien amplia también, recibe las vías de una línea de la red de subterráneos de la ciudad.

"La red arterial en construcción en Detroit es rectangular en el centro de la ciudad y radial en los suburbios; aquí también se ha tratado de utilizar el espacio sobre la autovía.

"La red de Boston es del tipo radio-concéntrica: 7 arterias radiales acceden al anillo que circunda el núcleo central: el radio medio de éste es de un par de kilómetros; otras tres arterias, concéntricas respecto a la primera y alejada de ella unos 5 kilómetros la primera, 15 la segunda y 40 la tercera.

"Las redes de Pittsburg y San Luis, esencialmente radio-concéntricas.

## RED PARA BUENOS AIRES

"La que corresponda a Buenos Aires —afirmó— no podremos saberlo hasta tanto se realice el estudio del transporte en el área; una idea de orden de magnitud, nos la podrían ofrecer las redes americanas, sumando las longitudes previstas por los planes correspondientes a veinte de las áreas metropolitanas de grandes ciudades de ese país, las que en conjunto cubren una superficie de 28.000 Km<sup>2</sup> y están pobladas por 54 millones de habitantes, se obtiene un desarrollo de 10.400 Km., es decir, algo menos de 200 kilómetros de arterias por

cada millón de habitantes: para los ocho y medio millones del área metropolitana de Buenos Aires correspondería así una red de 1.600 Km. de desarrollo: una cifra próxima a ésta se obtendría por comparación de áreas, siempre que tomáramos para Buenos Aires el área del Gran Buenos Aires en lugar del área metropolitana.

"El costo de la red será muy alto, del orden de los centenares de miles de millones de pesos m.n.; el costo del estudio de transporte de preparación del plan será también de importancia, quizá un par de miles de millones de pesos en el caso que se realizara en el país, lo que sería deseable siempre que se contase con asesoramiento experto. Podría ser personal base para este estudio el que, en la actualidad, en la Dirección Nacional de Programación y Control de la Secretaría de Obras Públicas, ha hecho sus primeras armas en esa técnica. En cuanto al proyecto y construcción de las arterias, el organismo más capacitado hoy en el país para realizarlos es Vialidad Nacional, es el único con larga experiencia en ese tipo de arterias: mucho personal experto y sobre todo promesas, viene perdiendo este organismo desde hace años —lo que no es excepción en las grandes administraciones técnicas del país— ello no obstante, todavía mantiene cuadros, que convenientemente reforzados y alentados, pueden realizar adecuadamente la tarea.

## FINANCIACION

"Desalentado el ahorro interno por la persistente inflación y muy alto ya el endeudamiento externo —señaló— no parece hubiera otra fuente para cubrir las sustanciales erogaciones anuales que ciertamente preverá el plan, que el impuesto al automotor. Tenemos presente la pesada y hasta injusta carga fiscal que soporta, pero él ha probado acabadamente su vitalidad, creciendo vigorosamente año tras año. Es un lugar común que en su origen el impuesto al combustible para automotores fue bien recibido y hasta pagado sin esfuerzo por el contribuyente, por cuanto su objeto fue construir la red vial del país. No fue sino posteriormente que la popularidad del impuesto mermó, cuando la desviación de los fondos hacia otros fines se hizo sustancial. Suprimámosla y el automotor pagará las arterias urbanas que necesita.

"Durante décadas ha luchado bravamente —expresó por último el ingeniero Palazzo— para obtener el derecho de pagar él mismo las carreteras que necesitaba y entregarnos la riqueza que dormía latente en él; ayudémosle a romper las trabas que lo ahogan en área urbana. No pide ayuda extraña; ahora como antes pagará de su propia savia el medio que necesita."

## Antecedentes del ingeniero Palazzo

Ingeniero civil, con diploma expedido por la Facultad de

Ciencias Exactas, Físicas y Naturales de la ciudad de Buenos Aires, obteniendo el diploma en octubre de 1915 y recibiendo, por sus clasificaciones, Diploma de Honor.

## Antecedentes científicos y publicaciones

"Determinación analítica de la resultante de dos fuerzas iguales y concurrentes en el plano, Revista del Centro de Estudiantes de Ingeniería de Buenos Aires, Junio de 1914.

"Riego por elevación mecánica en el Neuquén", Proyecto final para optar al título de Ingeniero Civil 1915.

"Sobre turbinas para pequeñas caídas", Trabajo presentado al Primer Congreso Nacional de Ingeniería, 1916 y publicado en la "Sección Riego" - Tomo I.

"Cálculo del puente suspendido sobre el Quequén frente a Neococha", Memoria técnica, 1925.

"El Costo de la detención del tráfico" 1927. "Elección del tipo de pavimento" 1928. "El trazado del camino Luján-Mercedes" 1930. De estos tres trabajos, la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires ha efectuado un tiraje al mimeógrafo en 1939. En el último, el autor sustentó las tesis de que un camino de la red troncal, no debe cruzar zona poblada; principio adoptado en el país, después de larga controversia.

"Calzada de hormigón en ciudades y pueblos"; Revista "La Ingeniería" N° 644 - 1928.

"La obra vial en la Provincia de Santa Fe" Revista "La Ingeniería" N° 679 - 1931, reimpreso por la Revista de "Economía Argentina" - 1931

"Reglamento de Estudios y proyectos, Construcciones y Mantenimiento de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Santa Fe" 1931.

"Criterio económico en el trazado de los caminos a pavimentar"; Revista "La Ingeniería" número 680, 1931.

"Cruces de las grandes rutas por los centros poblados"; Revista "La Ingeniería" - Febrero 1931.

"El tráfico en Buenos Aires; avaluación de la riqueza perdida"; Conferencia pronunciada en el Centro Argentino de Ingenieros - Enero 4 de 1933, publicada en parte en la Revista de "Economía Argentina", Enero de 1933.

"El tráfico en Buenos Aires I", publicado bajo el título: "Doscientos millones de pesos y cerca de doscientas cincuenta vidas pierde la Ciudad por año". La lentitud y las dificultades del tráfico, son las causantes de... etc.". Diario "La Nación" Abril 16 de 1933.

"El tráfico en Buenos Aires II", publicado bajo el título: "Los subterráneos no suprimirán la congestión del tráfico... el problema ni siquiera cambiará de aspecto y continuará tan grave como al presente, etc.". Diario "La Nación" Abril 23 de 1933.

"El tráfico en Buenos Aires III", publicado bajo el título: "La solución de los problemas del tráfico, está en la construcción de amplias arterias a bajo nivel". El autor propone una red de ese tipo de arteria, que, abriéndose en abanico, comunicará la zona central con Belgrano, Urquiza, Devoto, Liniers, Boedo y Avellaneda". "Descripción sumaria y financiación del proyecto" - Diario "La Nación", Abril 30 de 1933.

"Red de vías a bajo nivel-Solución de problemas urbanos". Un tomo impreso en los Talleres gráficos A. Balocco y Cía., Buenos Aires 1933.

"Red provincial de caminos y plan de trabajos". Obra en colaboración con los Ingenieros Vicente Añón Suárez y Carlos Pérez del Cerro. Talleres Gráficos Oficiales - La Plata 1934.

"Reglamentación General del Tráfico". Decreto N° 655 del P. E. de la Provincia de Buenos Aires y Decreto N° 641 - "Reserva de terrenos en los cruces de carreteras". Ambos publicados en "Vialidad" Talleres de impresiones oficiales. La Plata, 1935. Años después ratificado por Ley de la Provincia de Buenos Aires.

"Reglamento de las divisiones: Construcciones, Mantenimiento y

Trazado de las zonas"; los dos últimos, publicados separadamente por la Dirección de Puentes y Caminos en 1934.

"Pliego General de Condiciones" y "Especificaciones Técnicas" para las obras de la Dirección de Puentes y Caminos de la Provincia, 1934. Publicados por la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires.

"Buen sentido de la inversión de fondos". Revista Técnica "Caminos", Marzo de 1934.

"Previsiones en los cruces de carreteras, avenidas suburbanas y de circulación: el acceso a través de las zonas suburbanas". Revista Técnica "Caminos". Setiembre de 1934.

"Caminos a Mar del Plata, dictamen técnico sobre elección de trazas". Boletín de Obras Públicas de la República Argentina. N° 8. 1934.

"El Macadam al agua moderno". Revista Técnica, "Caminos", Marzo de 1935, reimpreso por la Dirección Nacional de Vialidad en 1935 y 1938, Volumen 10.

"Puente de gran tráfico dentro de las zonas urbanas, ubicación y accesos". Revista Técnica "Caminos" Julio de 1936.

"Vías para vehículos automotores: tendencias modernas: Conferencia pronunciada en la Primera Reunión Anual de Caminos el 6 de Octubre de 1936. en la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas de La Plata.

"Aplicación de los métodos estadísticos al justiprecio de terrenos en las zonas suburbanas de la Capital". Conferencia en el Centro Argentino de Ingenieros. Octubre de 1936. Revista "La Ingeniería", N° 745, 1936.

"Ubicación de los edificios públicos en la Ciudad de Buenos Aires", informe en colaboración con los Arquitectos Beretervide, Vautier y Rocca - edición al mimeógrafo. Diciembre de 1936.

"Justiprecio de tierras" - un tomo - Imprenta A. Baioco y Cía., Buenos Aires, 1936.

"Debe cambiarse sustancialmente el diseño de nuestras carreteras". Revista Técnica "Caminos", Mayo-Junio 1937; reimpreso por la "Revista de Caminos" de Santiago de Chile, en el número de Marzo de 1938. Ensayo...

"El diseño de una carretera, como función de la velocidad directriz fijada". Revista Técnica "Caminos", Noviembre-Diciembre 1937; reimpresa por la "Revista de Caminos" de Santiago de Chile, Abril de 1938.

"La Avenida General Paz y su significado en la Vialidad del país". Conferencia pronunciada en el Concejo Deliberante ante los delegados al III Congreso Argentino de Vialidad, 3 de Junio de 1937.

"La separación de tráfico en el camino". Trabajo presentado al VIII Congreso Internacional de Caminos La Haya, 1938. Publicación N° 55.

"Técnica del diseño de Carreteras". Conferencia pronunciada en la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas de La Plata, 5 de Octubre de 1937. II Reunión Anual de Caminos, 1938.

"La técnica moderna desecha en principio el ensanche de calles y se orienta hacia la construcción de arterias para uso exclusivo de automotores". Diario "La Nación", 18 de Setiembre de 1938, reimpreso en el "Diario de Sesiones" del Concejo Deliberante de Buenos Aires del 4 de Octubre de 1938.

"Principios básicos para la redacción de Pliegos de Condiciones y Especificaciones". Revista "La Ingeniería", N° 794, 1938.

"Coreador del Pliego General de Condiciones" de la Dirección Nacional de Vialidad. 1938.

"La vialidad en la Argentina", Diario "La Nación" 1° de Enero de 1939.

"Costo anual para el tránsito en los pasos a nivel en la ciudad de Buenos Aires", presentado al "Instituto del Camino", 1939.

"El problema de los accesos a las grandes capitales". Revista Técnica "Caminos". Setiembre- Octubre de 1939.

"Arterias de acceso a las grandes ciudades: criterio urbanístico y técnico vial para su trazado y diseño"; conferencia en la Facultad de Ciencias Fisicomatemáticas de La Plata: "IV Reunión Anual de Caminos". Octubre de 1939.

## Colecta para ayuda de en de lepra

El Patronato mo de Lepra de blica Argentina tronato de Lepra República Argen iniciado su coleccion coincidente este 4° aniversario d dación.

Por tal motivo toridades han en nota al Centro de Ingenieros en solicitan el apoyo có de nuestros quienes pueden gar sus donacion E. Uriburu 1018 capital, lugar en e ciona la mencion dad, que preside Angélica Susana de Guerrico.

"El rond point en rutas a la luz del c velocidad directriz". nica "Caminos". N ciembre de 1939.

"La Avenida General cripción técnica: dos blicados por la Direc nal de Vialidad en 19

"Ensayo sobre am estructuras y máqui técnica "Caminos". I ro de 1940.

"Vías de Comunicac tes. 1941, un tomo e Centro Estudiantes de

"Planeamiento y apuntes. 1957 dos ton por el Centro Estudia geniería.

## Antecedentes docer

Profesor de "Vías cación". Trazado y e construcción, en la Ciencias Exactas Fisi rales de la Universid de Buenos Aires, 194

Profesor de Plane Urbanismo en la Facu geniería de la Uni Buenos Aires. 1958 -

## Antecedentes admin

Jefe de la Comisión de la línea férrea Superintendencia téc C. a Meridiano V, S 1922 a Marzo de 1923

Jefe de Proyecto y C de puentes, en la D Puentes y Caminos d cia de Buenos Aires. a Diciembre de 1923.

Jefe de Estudios y Puentes y Caminos de cia de Buenos Aires 1924 a 1932, con dos nes, 1926 a 1927 comi el Gobierno de la P Europa, para vigilar l ción del puente "Que de", y 1930 - 1931, ce Gobierno de la Provin nos Aires al de la P Santa Fe para org "Comisiones Viales" y par el cargo de "I Vialidad de la Provin ta Fe", 1930 - 1931.

Ingeniero adscripto ción de Puentes y C cargado de la reorga la Dirección; luego, l de 1934, Vice Director participación, y desde a Febrero de 1935, As de la misma.

Jefe Técnico de la Argentina Puricelli, l Obras Públicas. 1933

Jefe de proyecto de General Paz, en la D cional de Vialidad 1

Jefe de Proyecto de Capital Federal y g cades del país. Director y Vicepre Y.P.F. 1943-1946.

Interventor de Vialida 1955 - 57.

Director de Vialidad 1957-1958.

Secretario de Estado Públicas. 1959 - 61.

Director de la Socie Siderurgia Argentina, a 1968.

Vocal de la Comisión La Plata - Buenos A 1970.

## Otros antecedentes

Comisionado en Fra

(Continúa

# El premio "La Ingeniería" dado al ing. Pala...

(Viene de pág. 24)

Alemania para la vigilancia de los trabajos del puente suspendido "Quequén grande" por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires. 1926-27.

Delegado de la Provincia de Buenos Aires al Primer Congreso Nacional de Turismo. Octubre de 1928.

Delegado de la Provincia de Buenos Aires al Segundo Congreso Nacional de Vialidad. 1929.

Delegado de la Provincia de Buenos Aires y del Automóvil Club Argentino al Segundo Congreso de Turismo. en 1930.

Comisionado por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires, para el estudio de las Canteras Chilenas. 1930.

Comisionado "ad-honorem" por el Gobierno de la Provincia de Santa Fe. para el estudio en Europa, de la conservación de caminos. 1932.

Miembro de la Comisión designada por el P. E. de la Nación para la ubicación de edificios públicos en la Capital Federal. 1934.

Delegado de la Provincia de Buenos Aires y del Centro Nacional de Ingenieros al Primer Congreso de Urbanismo. 1935.

Secretario de la Comisión Técnica del Tercer Congreso Argentino de Vialidad. 1938.

Miembro de la Comisión designada por Concejo Deliberante de la Capital, para asesorarlo en la redacción del Reglamento General de Construcciones. 1938.

Miembro de la Comisión designada por la Dirección Nacional de Vialidad para la redacción de los Pliegos de Condiciones. 1938.

Miembro de número del Instituto del Camino. 1939.

Director de publicaciones del Instituto del Camino. 1939.

Director de la Revista Técnica "Caminos". agosto de 1939.

Jurado para la designación de profesores en las Universidades de Buenos Aires, Litoral y Cuyo; Jurado en concursos de obras de ingeniería designado por la Provincia de Buenos Aires, Municipalidad de la Capital y por el Centro de Ingenieros.

## Trabajos de Organización Vial

Creación y Organización de la División Estudios y Proyectos de la Dirección de Puentes y Caminos de la Provincia de Buenos Aires. 1924.

Creación de las Comisiones

Viales Santafesinas y Organización de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Santa Fe: Reglamentos, Ficheros y papelería impresa. 1931.

Reorganización de la Dirección de Vialidad de la Provincia de Buenos Aires: administrativa y técnica. 1933-1934.

Organización del Departamento Técnico de la Sociedad Anónima Italo Argentina Puricelli de Obras Públicas. 1935.

Organización y Reglamentación de la Labor del Censo del Tráfico en los cruces a nivel en la Capital Federal, dispuesta por el Instituto del Camino. 1939.

## Proyectos de obras camineras y urbanísticas

En la enumeración que sigue figuran solamente las obras de características interesantes:

Estudio y trazado de la vía férrea Azul-Tandil del F. C. Meridiano V. 1922.

Puente de hormigón armado sobre el Sauce Chico, viga Viendel de 30 metros de luz. 1924.

Puente suspendido rígido sobre el Quequén Grande, frente a Necochea: luces de 60 metros, 150 metros y 60 metros. 1925.

Puente pórtico de hormigón armado sobre el río Arrecifes frente a la ciudad de Arrecifes: 40 metros de luz. 1927.

Puente tipo de la Dirección de Puentes y Caminos de hormigón armado de 5, 6, 7, 8, 10, 12, 15, 20, 25, 30 y 40 metros de luz, de los cuales se construyeron varios centenares en el periodo 1925 a 1935.

Estudio de la traza del camino Luján a Mercedes con el criterio, original en su época, de no cruzar zona poblada. 1927.

Proyecto de la Avenida General Paz de circunvalación a la Capital Federal. 1936.

Proyecto de circunvalación de la ciudad de Rosario. 1938.

Proyecto del acceso Norte a la Capital Federal: cuatro calzadas de dos vías cada una. 1941.

Anteproyecto de la Autovía Buenos Aires La Plata y plan de urbanización de tierras aledañas. 1940, reproducido por Vialidad Nacional en 1956.

Anteproyecto de prolongación del Acceso Norte a la Capital Federal, dentro de la ciudad; de Avenida General Paz a Avenida Dorrego. Asesoramiento. 1969.

Construcción de obras importantes:

Puente suspendido del Quequén grande, frente a Necochea. 1926. Director de obra.

Camino de la Capital a Rosario, primer trazo con puente armado. 1935; Jefe de obra.

Camino de Rosario tramo Bell Ville-Balneario Ruta Nº 9. macadam macadamizado superficial. 1936. Jefe de obra de la Construcción.

El Plan Vemme de viviendas mediante el esfuerzo, sin inversión de mano y con terrenos de dominio técnico por el Estado. Decreto 16.205/59. Se construyeron 16.205 viviendas en el granito 1959 - 1964 - 1965. Jefe de obra.

Sistematización de la traza del Río de la Plata y urbanización de la tierra aledaña al río y construcción de canal costanero. 1960. Jefe de obra.

Anteproyecto de urbanización de los terrenos a ganar por virtud del Decreto Nº 16.205/59. P. E. Nacional y vial y ferroviarias entre el río y Sud de la Capital Federal. Publicado por la Universidad de Buenos Aires.

## Investigaciones y trabajos originales importantes

Plan de accesos a las ciudades del país; formulado por un grupo de técnicos argentinos de su concreción, que se encuentra en la escuela. 1939.

Plan de caminos de Agricultura; creación del método técnico administrativo de clasificación para su concreción, con la colaboración del Ing. Palafox. 1956.

Plan de red arterial de la ciudad de Buenos Aires, puesto en "Red de Vialidad" Nivel. obra citada. 1934. artículo relativo de Cesari en el Nº 2 de "Strade", págs. 85. 8. 1934.

Levantamiento rápido de caminos en uso en la Provincia de Buenos Aires, desde 1935. método aplicado en el levantamiento de 45.000 km. de caminos.

La traza de los caminos, no debe cruzar zonas pobladas (proyecto del camino Luján a Mercedes. 1927; informe técnico el Expte. M-223-1930. tomado).

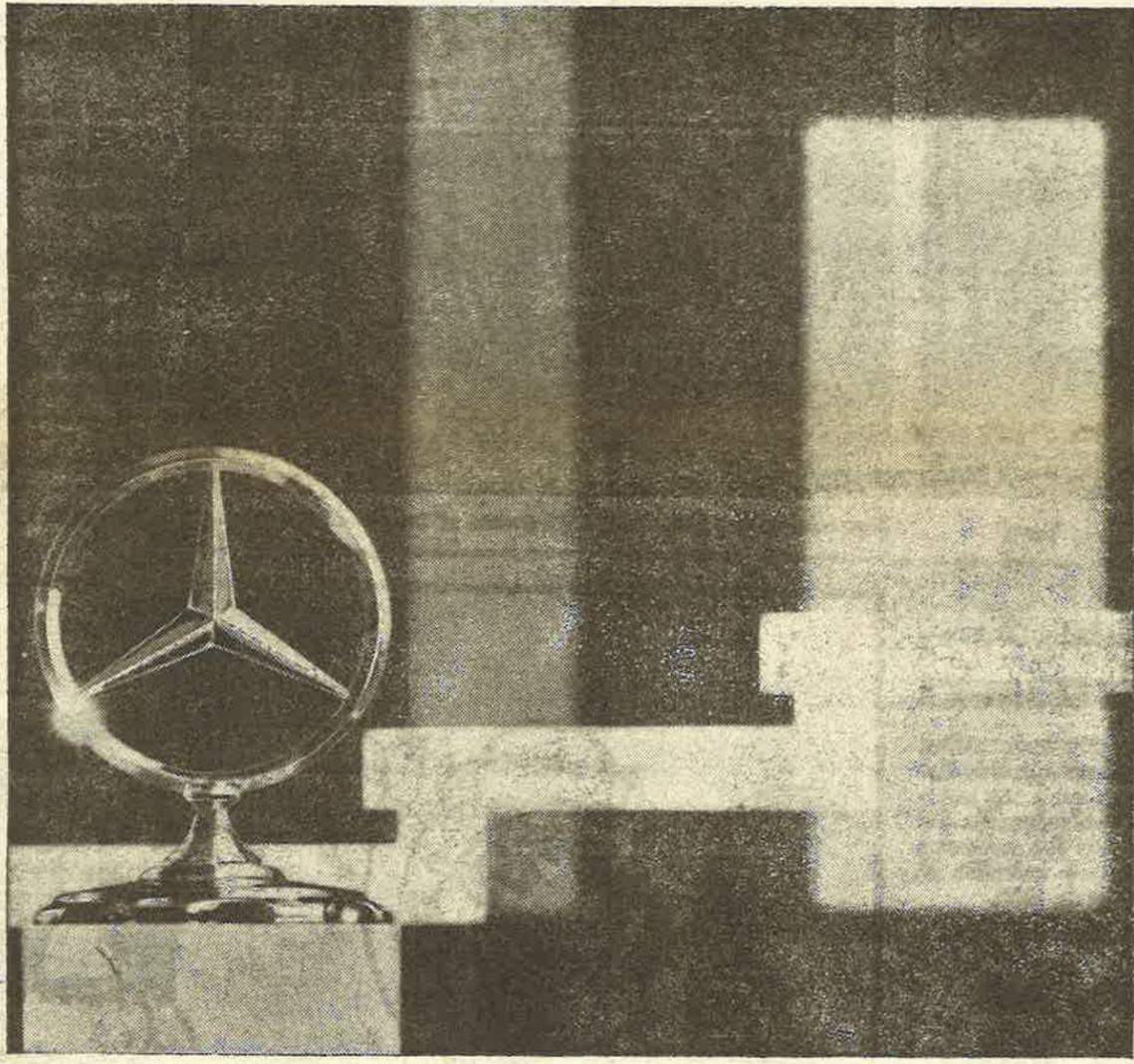
Viga de rigidez de acero, proyecto y cálculo (Método técnica sobre el puente suspendido sobre el río Quequén grande. trabajo citado).

Al proyectarse un camino, debe preverse la provisión de cruces adicionales, de terraplenes con otras cualquier tránsito, en previsión de cruces a dos niveles y de do entre tanto amplia (Vialidad, Decreto Nº 6. 1936. Provincia de Buenos Aires. trabajo citado. ratificado provincial).

Método para la determinación del valor de la tierra, 1936. precio de tierra. A. Palafox. Cia. Buenos Aires, trabajo citado) aplicado a centenares de ritajes. (Véase artículo de Noe H. Quiroga en la Revista Técnica "Caminos". agosto de 1939).

Autor del criterio de directriz en el trazado de caminos; principio que fue adoptado por la categoría de técnicos del país, siendo la Avenida General Paz, proyectada en 1936, la obra donde por vez se aplicara. El autor de investigaciones basadas en el principio: calzadas de curvas verticales y horizontales "curva C", etc. que con mayor claridad y lógica proyectos viales. Obra citada.

Plan Vemme de construcción de viviendas, obra citada. de vinculación vial y entre el norte y sud de la ciudad utilizando los diques de Madero: desafectación de urbanización adecuada presente de las tierras aledañas al río, 1964, obra citada.



## La calidad se impone

La creciente demanda por los chasis para camiones, colectivos y ómnibus que llevan la afamada estrella Mercedes-Benz es la prueba más elocuente de su alta calidad. Son de sólida construcción, de gran potencia y seguridad.

Las reservas de energía de sus fuertes motores Diesel permiten altos promedios de velocidad llevando una gran carga útil. Por eso resultan tan económicos en el consumo y mantenimiento, durante toda su larga vida útil.



"Su buena estrella en todos los caminos"

Mercedes-Benz