

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO MODERNO EN LA REGIÓN NOBA -NOROESTE DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES-

Carrizo S. C.

CONICET, CEUR – UNNOBA, IPPDS

Resumen

Introducción

1. Modernización precedente
 - 1.1 ...en las estancias
 - 1.2 ... y a través del ferrocarril
2. Estados y organizaciones para la modernidad
 - 2.1 La obra de Francisco Salamone
 - 2.2 Las estaciones del ACA
3. Maestros de arquitectura moderna
 - 3.1 Mario Roberto Alvarez
 - 3.2 Eduardo Sacriste
 - 3.3 Amancio Williams

Reflexiones finales

RESUMEN

Este trabajo referido a la arquitectura moderna en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, surge de una investigación que aspira a reconocer y hacer conocer obras de la región, como primer paso hacia su valorización. La tarea se revela grande por la inmensidad del espacio a estudiar y difícil por la diversidad de obras y de condiciones de accesibilidad a los edificios o a la documentación correspondiente. Sin embargo el desafío que esto plantea resulta tanto más interesante por la ausencia de estudios que hayan abarcado el conjunto de esta región. En este contexto se partió de identificar obras publicadas cuya ubicación correspondiera a localidades de la región, ya sea en revistas periódicas, en estudios temáticos o en libros dedicados a arquitectos o estudios de arquitectura. Una segunda instancia del trabajo consistió en realizar trabajos de campo, consultando registros de obras, entrevistando profesionales de la arquitectura y visitando obras. Este trabajo dista de ser concluyente porque se trata de la fase exploratoria de una investigación a precisar y profundizar. El análisis de la evolución arquitectónica, iniciado en la identificación de un centenar de obras relevantes en la región NOBA, muestra los avatares y las experiencias que jalonan el camino de la arquitectura moderna, en el país. Es reveladora de los cambios impulsados por el vaivén económico; por el acceso a nuevas técnicas y posibilidades; por la influencia de arquitectos extranjeros y corrientes internacionales. En la región NOBA, las construcciones del ferrocarril y las estancias dan testimonio de la modernización impulsada a fines del siglo XIX. Las obras públicas, promovidas para hacer frente a las dificultades económicas de los años 1930, lideran la difusión de las líneas arquitectónicas nuevas en la región. Dentro del patrimonio de arquitectura moderna de la región, se destacan especialmente obras y proyectos de Mario Roberto Alvarez, Eduardo Sacriste, Amancio Williams.

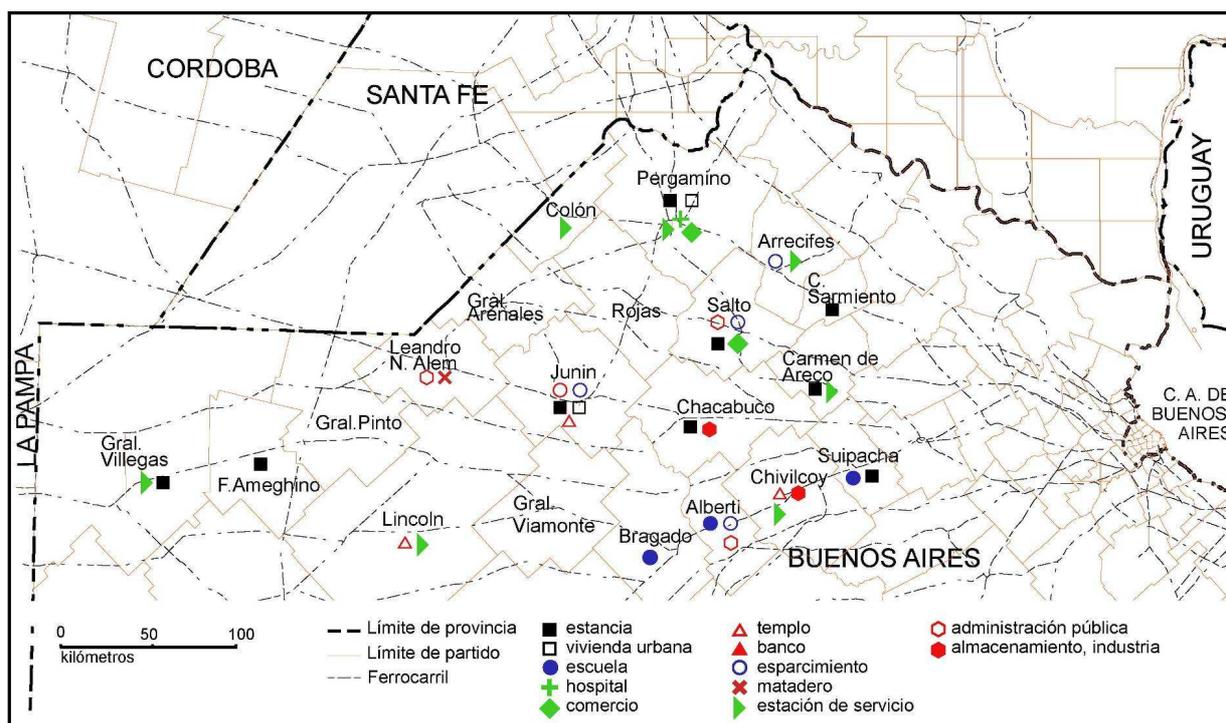
Mi agradecimiento mayor está dirigido al Ingeniero Luis Lima que abre nuevos espacios y libertades a mi interés por el arte y a mi vocación de trabajo; su confianza es un estímulo. Al Ingeniero Luis Traversa agradezco la invitación realizada.

Luego quiero dar las gracias a quienes me respaldaron con ideas y contactos en este inmenso desafío de estudiar la arquitectura en la región NOBA: Norberto Levinton, Giancarlo Puppo, Ramón Gutierrez y Roberto Capelli. Gracias también a las personas de Obras Públicas, en las municipalidades de Capitán Sarmiento, Arrecifes y Pergamino. A José y su familia que colaboraron en Pergamino. A la familia, Siuto en Florentino Ameghino. Al arquitecto Salvador Roselli, que me enseñó Junín, acompañándome a descubrirlo. A Darío y Carlos, por los libros.

Quiero reconocer especialmente la colaboración de Alejandro y Verónica Urquiza, Estela Brea y Carlos Lejarra-ga, José Luis Mendizabal, Luis Hardoy, Rafael Torello, Gustavo Frederking, Luis Santillán, Miguel Murray y al Sr. Monsegou, que abrieron gentilmente sus casas y me motivan para hacer un trabajo mayor.

INTRODUCCIÓN

Esta investigación surge de la idea de reconocer el patrimonio arquitectónico en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires y hacer conocer las obras como un primer paso hacia su valorización y preservación. La tarea se revela grande por la inmensidad del espacio a estudiar y difícil por la diversidad de obras y de condiciones de accesibilidad a los edificios o a la documentación correspondiente. Sin embargo el desafío que esto plantea resulta tanto más interesante por la ausencia de estudios que hayan abarcado el conjunto de esta región. En este contexto se partió de identificar obras publicadas cuya ubicación correspondiera a localidades de la región, ya sea en revistas periódicas, en estudios temáticos (sobre estancias, escuelas, estaciones de servicio, hospitales, bancos) o en libros dedicados a arquitectos o estudios de arquitectura (Bereterbide, Follet, Sacriste, Salamone). Una segunda instancia del trabajo consistió en realizar trabajos de campo, acudiendo a municipalidades e instituciones locales y consultando registros de obras (delegaciones del Colegio de Arquitectos de la Provincia de Buenos Aires), entrevistando profesionales de la arquitectura y visitando obras. De esta manera ha ido creciendo la lista de obras a estudiar y densificándose el plano en que se localizan. Este trabajo dista de ser concluyente porque se trata de la fase exploratoria de una investigación en la que se pretende multiplicar los lugares recorridos y las obras registradas y dialécticamente, se busca precisar las dimensiones de estudio y profundizar el análisis.



Plano 1: Tipos de obras identificadas en cada partido. scc.

Este texto responde a la invitación a presentar un trabajo sobre el patrimonio de arquitectura moderna en la región del Noroeste de la Provincia de Buenos Aires. Este análisis intenta ilustrar las propuestas básicas de los edificios identificados como relevantes y representativos de la modernización en la región. No se trata de un estudio exhaustivo, el que merece un tiempo largo y probablemente el esfuerzo colectivo de un equipo de especialistas, que

sería interesante conformar. Por consiguiente este texto debe entenderse como una exposición gradual y sucinta de obras significativas de arquitectura moderna en la región y antecedentes. El artículo se estructura en tres partes. La primera se refiere a la arquitectura de las estancias y ferroviaria como obras representativas de una etapa de modernización en la región. La segunda presenta las obras de Salamone y las estaciones del Automóvil Club Argentino, diseñadas por Antonio Vilar, ambos conjuntos significativos de un periodo en el que el Estado fomenta la obra pública y el desarrollo vial, favoreciendo en tales actividades el desarrollo de nuevas expresiones y técnicas. La tercera parte está dedicada a tres maestros que construyeron obras emblemáticas de la arquitectura moderna en la región. Finalmente se presenta una selección de 103 fotos que ilustran el texto y permiten dar una impresión de la riqueza y variedad arquitectónica de la región y una imagen de lo que hay para ver, estudiar y hacer.

1. Modernización precedente

Una primera modernización llega a la región con la expansión de actividades productivas - ganaderas, primero y luego también agrícolas- que posicionan diferentemente la economía nacional en el mundo. Concomitantemente aparecen nuevos servicios de transporte, comunicación, administración y también nuevas actividades complementarias –educación, salud, recreación- que atienden las necesidades de las poblaciones que se radican y crecen en la pampa argentina. Las estancias y los ferrocarriles significativos de la región son portadores de una nueva dinámica social, económica y cultural. Las construcciones que se realizan van modificando el paisaje e introduciendo nuevos lenguajes, formas y tecnologías.

1.1 ... en las estancias

Los "cascos" de las estancias constituyen un patrimonio arquitectónico exclusivo para la región. Reflejan la vida de estancieros que aportaron a la modernización argentina, muchos protagonistas de los cambios políticos e impulsores de la fuerte dinámica productiva que caracterizaría las últimas décadas del siglo XIX y primeras del siglo XX, fundada en la propiedad y explotación de la tierra. Sirvieron de residencias familiares permanentes o veraniegas para ellos. Miguel Juárez Celman y Cornelio Saavedra (Capitán Sarmiento), Juan Anchorena y el Coronel Alfredo F. de Urquiza (Fontezuelas, Pergamino), Gregorio Lezama y Bartolomé Devoto (Arroyo Dulce, Pergamino): son algunos ejemplos de quienes han construido un fragmento de la historia nacional, en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires. A su vez, por las estancias de la región transitaron otras personalidades de la época, como Domingo F. Sarmiento en su paso por la Estancia Mar Chiquita (Junín, 1884) o el príncipe de Gales en la cabaña "Marión" (General Villegas, 1931).

En los cascos de las estancias –construcciones nuevas o remodelaciones de los puestos de observación o de trabajo¹ existentes- se plasman los estilos más variados: neocolonial, *chalet* inglés, barroco italianizante, con influencia francesa. Algunas estancias ofrecen testimonio de la trayectoria de arquitectos destacados. Por ejemplo, Francisco Tamburini –

¹ En la pampa, se organizaban vaquerías para cazar ganado cimarrón, del que se aprovechaban las astas y el cuero fundamentalmente y en las estancias se amansaba ganado que servía al abastecimiento de las ciudades. La actividad ganadera cobraría otra organización e intensidad a partir del siglo XIX, cuando la aparición de los saladeros permiten nuevas formas de explotación. La ganadería lanar también ocuparía un nuevo lugar y luego, la agricultura. La explotación agrícola-ganadera de la pampa fue introduciendo modificaciones en el paisaje de la llanura, con la multiplicación de las edificaciones, instalaciones y equipamiento que demandó (viviendas, galpones, palomares, zanjas, alambrados, caminos, arboledas, ferrocarril).

proyectista del Teatro Colón- en Capitán Sarmiento o Alejandro Bustillo en Junín y Pergamino. Carlos Thays también realizó la parquización de algunas residencias.

Las tipologías y planteos formales reconocibles en los cascos de estancias son muy diversos. Por citar algunos ejemplos, se parte de la Estancia San Rufino (Suipacha) que data de 1865 (fotos 1 y 2). Esta se arma en L con un frente principal con galería y una construcción más alta como mirador, rematando el extremo del otro lado. Se puede señalar la sencillez del casco original de finales de siglo XIX, en la Estancia Mar Chiquita (Junín), propiedad de Julio A. Costa y Agustina Paz y donde pernoctara Domingo. F. Sarmiento (fotos 3 y 4). Una planta rectangular cubierta con techo a dos aguas, con un semicubierto saliente sobre el acceso principal y armando una galería de extremo a extremo en el contrafrente. Por tamaño y estilo, contrasta con aquél primer casco, el construido en el año 1905, cuya planta rectangular aloja una sala central de gran altura rodeada por salas de menor altura y galería perimetral (foto 6). También en Junín, sobre el llamado Camino real, se encuentran las Estancias La Oriental y La Brava, de 1890, aproximadamente, ambas con planteos predominantemente lineales. La Oriental plantea un juego volumétrico de cuerpos entrantes y salientes, con distintas alturas y asimetría en la disposición de escaleras y semicubiertos (foto 7). La Brava (foto 8) se extiende a ambos lados de la estructura vertical original (mirador) y con alas auxiliares hacia atrás formando un patio de servicio (foto 9), ya que la residencia abre por el frente a un parque, cuyos árboles evocan algo de su diseño original. La Estancia Maipú construida en 1890 (Junín) se arma en U (foto 10), con galerías al frente (foto 11) y al patio, en el cuerpo central. El casco de la Estancia Fontezuelas (foto 12) se arma en H y tiene galería en el cuerpo central. Diseñada por el arquitecto F. Tamburini a pedido del Presidente Miguel Juárez Celman (1887), la Estancia La Elisa (Capitán Sarmiento) toma proporciones mayores, adoptando características palaciegas (Barbero Sarzabal et al. 2000).

En las estancias, se construyeron además numerosas dependencias auxiliares como administración, capilla, viviendas para capataz y peones, cocinas, galpones, corrales, tanques de agua, palomares o viveros, incluso escuelas (fotos 5, 13, 16-20). El conjunto de estas obras es significativo histórico y arquitectónicamente e individualmente hay obras auxiliares destacadas. Por ejemplo, de 1917, es la pista de exposición de ganado que diseñara el arquitecto Walter Campbell para Carlos A. Brown en la cabaña Marión (fotos 21-23). El casco de la estancia es de planta rectangular con una galería principal al frente y sobre un lateral y con una marquesina semicircular remarcando la entrada. A cada lado de la sala principal de gran altura se ubican dormitorios y sala de música y por detrás el comedor. El edificio construido para exhibir el ganado, y competir así con las sociedades rurales de Buenos Aires y Rosario, se distingue fundamentalmente por la ambición de la propuesta y la originalidad del programa en aquella región, y también por su escala y por la solución técnica y espacial. Desde lo arquitectónico, lo más destacable ha sido la cúpula vidriada de 20 metros de diámetro y de cuyo centro colgaba una araña para la iluminación nocturna. Su estructura metálica se apoya sobre un cuerpo octogonal de 18 m de altura, con columnas de orden gigante. Sobre uno de los 4 lados mayores de este edificio se plantea la entrada principal, entre dos cuerpos salientes que servían de apoyo en planta baja y de terrazas en la planta que balconea a la pista (repetidos en el contrafrente). Perpendiculares al eje de acceso, quedaban conectados dos "halles" de 60 m de largo con cubiertas a dos aguas, modulados en tramos de 4 metros. Por falta de uso y mantenimiento, el edificio se fue degradando progresivamente. Las naves fueron demolidas en la década de 1950 pero el cuerpo central con la estructura metálica de la cúpula (visible a kilómetros) aún pervive. (Portiansky, Pascolini, 1999).

Renato De Fusco (1992) escoge el Crystal Palace –que albergara la 1^{ra} exposición universal en Londres (1951)- para iniciar su análisis de la historia de la arquitectura contemporánea. Lo considera paradigmático porque 1) es uno de los 1^{ros} edificios en los que la estructura asume todo el valor arquitectónico; 2) introduce una nueva tipología edificatoria: la de gran-

des instalaciones para exposiciones y 3) está construido sobre principios de modulación y repetición. Además, le resulta emblemático por reflejar el lenguaje de la época y un símbolo de su tiempo: de industrialización, crecimiento económico, confianza en las "grandes realizaciones y progresos". ¿Acaso la obra de W. Campbell para C. A. Brown, al interior de la pampa no reproduce tales cualidades y evoca la pujante Argentina de entonces?

Con ese edificio que resume la modernización que transitaba la región y el país, se cierra este enunciado sucinto que pretende reflejar la variedad de estos establecimientos y la riqueza arquitectónica que poseen, tanto por los elementos típicos como por otros novedosos que reproducen o introducen en la región.

1.2 ... y a través del ferrocarril

La logística que acompaña el desarrollo productivo se funda esencialmente en el desarrollo del ferrocarril y de los puertos, infraestructura que permitiría evacuar las carnes, los granos y la lana. La infraestructura de transporte recibe inversiones extranjeras, especialmente británicas, que también se vuelcan en unidades de producción, ésta destinada al mercado exterior. La arquitectura ferroviaria de entonces está aún presente por doquier en la pampa. En la mayor parte de los casos está en desuso o apenas aprovechada. Ha de ser un ejemplo de innovación arquitectónica que necesitó resolver nuevos programas funcionales en cuyos diseños se privilegió además de funcionalidad, economía –regularidad y simplicidad- y comodidad –solidez y bienestar- (Tartarini, 2005). Surgieron, especialmente en Francia, varios tratados que sugieren y analizaban tipologías. Por ejemplo, aparecerían estaciones tipo central, lateral o entre vías. Esto queda plasmado en las obras en Argentina, a donde el ferrocarril llega en 1857².

En Argentina, la red ferroviaria cambia la red de circulación utilizada desde la colonia. Muchos territorios que se relacionaban a ésta no pudieron integrarse al nuevo sistema y viven un proceso de desterritorialización. Otros en cambio que permanecían aislados quedaron comunicados. El ferrocarril en el país permite salvar enormes distancias y sortea barreras geográficas en menor tiempo y con mayores facilidades para el transporte de cargas y confort para los pasajeros. Estas ventajas, favorece la formación de núcleos agroindustriales. El Estado necesitaba de su efecto poblador y unificador, como la economía de su fuerza (el artículo 67 de la Constitución nacional de 1853 -reflejando las ideas de Alberdi- recomienda su expansión; Urquiza en Entre Ríos procuraría también su desarrollo). Entre 1857 y 1913, las inversiones en ferrocarriles eran las mayores, favorecidas por las políticas de Estado, además del atractivo económico que representaban para los inversores.

En 1853, se forma la "Sociedad del camino de hierro de Buenos Aires al Oeste"³ principio del Ferrocarril del Oeste. En 1857, John Coghlan⁴ arribó desde Irlanda para dirigir el ferrocarril y ese año se inaugura un primer tramo de 10 km, que va desde Estación Parque (en la manzana donde actualmente se sitúa el Teatro Colón) a Floresta. En 1858, llega a Ramos Mejía; el siguiente a Morón y en 1860 a Moreno, cruzando el río La Conchas: ese año totalizaba 39 km, los únicos en servicio en el país, que 20 años después sumaría más de 2000 km de vías en funcionamiento.

² En América del Sur, ya funcionaba en Chile y en Brasil, donde circuló desde 1851 y 1854 respectivamente.

³ Formada por Jaime Lavallol, Mariano Miró, Manuel José de Guerrico, Bernardo Larroudé, Norberto de la Riestra, Adolfo van Praet y Daniel Gowlando (Tartarini, 2005)

⁴ J. Coghlan propulsaría otros ferrocarriles como el de Campana a Rosario, impulsaría proyectos de agua corriente, de saneamiento y de puertos. También fue Director de Puentes y Caminos de la Provincia de Buenos Aires.

En 1863, la Provincia de Buenos Aires compra el ferrocarril al oeste y Sociedad que lo promoviera se disuelve. En 1865, pasando por Luján llega a Mercedes y en 1870, alcanza una longitud de 177 km. Para ese entonces entra a funcionar otro ferrocarril que unía Buenos Aires con Rosario, a través de Campana –ya que hasta entonces el tramo Campana Rosario se hacía por vía fluvial-. El crecimiento del servicio del ferrocarril al Oeste motivó el traslado de la Estación Parque a Once de septiembre en 1883 y en 1889, es comprado por capitales ingleses.

Entonces la operatoria para el establecimiento de una estación era mixta porque eran los particulares que debían ceder el terreno, construir los edificios e infraestructura necesaria y pagar al personal de la estación. Así es que en la mayoría de las estancias mencionadas hay asociada una estación de tren, muchas veces construida por iniciativa y costo de su propietario. En las primeras estaciones del ferrocarril del Oeste prima un lenguaje italianizante más próximo del que primaba en Buenos Aires; será posteriormente que predomine el lenguaje tradicional funcional inglés, tan característico de pequeñas estaciones y que también se aprecia en los grandes talleres que aún se encuentran (fotos 26-39).

2. Estados y organizaciones para la modernidad

La subdivisión de las tierras entre los descendientes de las estancias dejó a los propietarios de "cascos" operando sobre áreas menores y con gastos de mantenimiento siempre elevados. Pero fundamentalmente fue el decaimiento de la actividad agrícola-ganadera con la crisis de los años 1930, que frenaría la construcción de grandes residencias rurales como las que se habían multiplicado por medio siglo. Por eso no es entre estos establecimientos rurales donde van a encontrarse numerosas manifestaciones de la arquitectura moderna. Entre los ejemplos poco frecuentes se puede mencionar el casco de la estancia Don Alejandro (foto 24), obra de los arquitectos Carlos y Alberto Dumas (Junín, 1939), que tiene un planteo lineal con juegos volumétricos, espaciales y lenguaje, denotando una influencia wrightiana.

Será la obra pública (fotos 40-67), la principal representante de la arquitectura moderna, impulsada por un Estado intervencionista que, frente a las dificultades de década de 1930, la adopta como herramienta de reactivación económica y de propaganda política; recurriendo a veces a la monumentalidad como símbolo de Estado fuerte, regulador, realizador de obras y a la expresión de modernidad (Gutierrez en Novacovsky et al. 2001).

2.1 La obra de Francisco Salamone

La Provincia de Buenos Aires, gobernada por Manuel Fresco (1936-1940)⁵ promovió obras de infraestructura, administración, recreación y vivienda. Muchas fueron proyectadas en reparticiones oficiales, cuya actividad creciente abría las puertas a proyectistas jóvenes, impregnados de las nuevas tendencias en arquitectura e ingeniería. Así se vuelve recurrente una simplificación volumétrica y el abandono de elementos decorativos, por ejemplo, en el balneario de Arrecifes, inaugurado en 1940 (fotos 42-43). En la Comisión de Vivienda Obrera, el Instituto de la Vivienda Obrera o la Oficina de Urbanizaciones y Construcción de Casas Baratas del Ministerio de Obras Públicas, privilegiaban viviendas de tipo individual, tipo *chalet*, en lotes amplios, en barrios "autosuficientes" con trazados que evocan la ciudad-jardín y el *zoning* difundido en los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. Luego, du-

⁵ El Ing. José María Bustillo ejercía el cargo de ministro de obras públicas.

rante el gobierno de Domingo Mercante (1946-1952), la Dirección de Vivienda económica (con Esteban Pérez de 1941 a 1950)⁶ rescataría esta política (Longoni et al, 2003, 2005).

Además de la cuantiosa obra proyectada en las reparticiones oficiales, parte de los proyectos públicos fueron atribuidos a profesionales independientes como Francisco Salamone. Él ejecutó más de 60 obras para la Provincia de Buenos Aires, 14 de las cuales se ubican en la región de estudio (fotos 46-67).

Año	Obra	Partido	Localidad	Dirección
1937	Cementerio Bóveda	Alberti	Alberti	
1937	Escuela Nacional de Comercio	Alberti	Alberti	Alem e/ Alte Brown y Belgrano
1937	Palacio Municipal	Alberti	Alberti	
1938	Casa de Carlos Calegari	Alberti	Alberti	Sarmiento 112
1938	Plaza Gral. José Arias	Alberti	Alberti	
1938	Portal del Parque	Alberti	Alberti	
1938	Delegación municipal	Leandro N. Alem	Alem	
1938	Delegación municipal	Leandro N. Alem	Alberdi	
1938	Delegación municipal	Leandro N. Alem	Eldorado	
1938	Matadero	Leandro N. Alem	Vedia	Rosas y Conrado Villegas
1938	Matadero	Leandro N. Alem	Alem	
1938	Matadero	Leandro N. Alem	Alberdi	
1938	Palacio Municipal	Leandro N. Alem	Vedia	
1938	Plaza Rivadavia	Leandro N. Alem	Vedia	

Tabla N° 1: Obras proyectadas por F. Salamone en la región NOBA (Novacovsky et al. 2001)

Nacido en Italia, pero radicado tempranamente en Argentina, F. Salamone se graduó de arquitecto ingeniero en Córdoba, en 1922. En su obra se reconocen elementos vanguardistas y composiciones clasicistas, donde la simetría aparece con frecuencia. Ramón Gutierrez (Novacovsky et al., 2001) descartaría una influencia fuerte de las corrientes arquitectónicas rusas de principio de siglo XX, especialmente por la escasa comunicación con esas fuentes. Dicho autor encontraría más cercanía a arquitectos de Europa central en la revalorización de oficios artesanales, desarrollo de técnicas constructivas y articulación de artes-arquitectura, lo que profundizaría y difundiría la Escuela de la Bauhaus. También A. Perret podría alimentar estas ideas, que desde Francia tenían mayor difusión. Formalmente reconoce parentescos con la verticalidad manifiesta en las obras de Willem M. Dudok o en el expresionismo de Erich Mendelsohn, entre otros. Pero serían las corrientes modernistas italianas su referencia más marcada. Esta vinculación podría atribuirse a su origen, conexiones o identificación pero también a la fuerte llegada a Argentina, de ideas y realizaciones italianas - revolucionarias *novecentistas*, racionalistas, futuristas y posteriormente clasicistas.

En su obra, Francisco Salamone busca dar jerarquía al poder local, realizando la verticalidad en la monumentalidad. Para ello usa recurrentemente la torre, asociada al simbolismo de un poder concentrado. De este modo arma composiciones grandilocuentes que resaltan en los paisajes planos bonaerenses, rurales y urbanos. Por esto mismo, sus construcciones resultan particularmente singulares en los espacios en que se implantan y a menudo, se vuelven emblemáticas. Pero resaltan no sólo por las formas y proporciones usadas, sino también por el lenguaje, el contrapunto formal, y el dinamismo de la composición. Hay también innovación técnica, utilizando por ejemplo el hormigón armado. Procura un uso racional de materiales y sistemas constructivos. Diseña no sólo lo edilicio sino también el equipamiento interior y exterior.

⁶ En Salto, Esteban Pérez proyecta la Municipalidad con una fachada simétrica hacia la plaza central, decoraciones geométricas alrededor de los vanos y la carpintería y juegos volumétricos para tomar la esquina.

Entre las obras que realizó en el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, se pueden ver variaciones de los principales programas que hizo: municipalidades y delegaciones, matadero y también ejemplos de escuela, portal, cementerio y plaza. La combinación verticalidad-monumentalidad impresiona en las municipalidades de Alberti y de Vedia (fotos 49, 50, 58-60), donde la altura de la torre compite con la de la iglesia y en la que los ángulos agudos u obtusos hacia la base o primer tramo de la torre parecen reforzar la perspectiva hacia el extremo superior, donde se ubica el reloj, armado con elementos geométricos mínimos. El contrapunto de formas curvas y planos rectos remarca las entradas a esos edificios municipales, donde columnas exentas señalan el ingreso, que se realiza a través de un semicubierto de transición. La combinación de múltiples formas geométricas puras está extremada en los juegos ornamentales. Por ejemplo en la base del mástil para la bandera en el centro de la Plaza José Arias de la ciudad de Alberti (foto 51, 1938). El dinamismo de la composición en los edificios administrativos queda ordenado por una simetría axial. La experimentación formal y espacial se aprecia particularmente en el matadero de Vedia (fotos 61-63). En su torre de base circular se repiten combinaciones de elementos y formas que se reconocen en el conjunto de elementos mayores, y los vanos superpuestos generan un juego de plenos y vacíos que la distingue.

2.2 Las estaciones del ACA

Hacia finales de los años 1920, Enrique Mosconi había logrado que Yacimientos Petrolíferos Fiscales, YPF, fundada en 1922, contara con más de 2000 estaciones de servicio (fotos 72-73) y que en agosto de 1929, por la eficacia de su gestión, bajara el precio de la nafta y lo uniformizara en todo el país. Con un combustible más accesible y una infraestructura vial cada vez más extensa, crece el parque automotor en Argentina. De 1930, data un local de venta de autos y camiones de la marca Durant Rugby⁷ y de productos importados de la firma Ditlevsen y Cia⁸, situado en la ciudad de Pergamino (Av. Mayo y Azcuénaga), obra del arquitecto danés Morten Rönnow (fotos 68-71).⁹

YPF se proyectaba como motor para la industrialización nacional y resultaba una competencia –y amenaza- a intereses externos. Mosconi renuncia a su dirección cuando el Presidente Yrigoyen fue derrocado (1930). A pesar de ello, la empresa – que él ya había puesto en funcionamiento- creció. En 1936, YPF llamó a concurso público para propuestas de estaciones de servicio urbanas. El primer premio lo obtuvo el Ing. Ricardo Dillon. Este concurso sirvió de base al concurso privado realizado para socios del Automóvil Club Argentino ACA en 1937 y ganado por Antonio Vilar (Schere, 2008).

El concurso del ACA se vinculó al plan de escala nacional, que tenía la institución. Éste consideró –además de la edificación de la Sede Central del Club, en Buenos Aires- la construcción de alrededor de 180 estaciones localizadas a una distancia de 150 km aproximadamente, en toda la superficie del país. La magnitud de este plan en escala y en complejidad correspondía a la de una organización de Estado, sin embargo se trataba de una organización no gubernamental que se asociaba, vinculaba o consultaba las distintas entidades nacionales –YPF, Vialidad, Parques Nacionales- o locales para la realización de la obra planeada y fomentar así, el desarrollo automovilístico, vial y turístico.

⁷ Rugby era un vehículo de la firma Durant Motors, creada en la década de 1920 por William Crapo Durant. A pesar de éste participara activamente en las fundaciones de General Motors y Chevrolet, no pudo evitar la quiebra de su automotriz Durant, tras la crisis económica mundial.

⁸ Traían, por ejemplo, receptores de radio norteamericanos y electrodomésticos.

⁹ En 1914, realizó el Edificio Otto Wolff, sede diplomática del imperio austro-húngaro (Av. Belgrano y Perú) y en 1930, ganó el concurso para la iglesia danesa; ambas obras en la ciudad de Buenos Aires (Carlos Calvo 257).

En el diseño global de la propuesta había una idea de conjunto integrado, de relaciones y vinculaciones pensadas para conformar una unidad, adoptando el principio de estandarización / sistematización para lograr economía, practicidad y unidad y el de variación / flexibilidad para aumentar la eficacia. Las estaciones serían explotadas y mantenidas por el ACA. La organización también era de conjunto, siendo que aquellas estaciones que no podían autofinanciarse (por su aislamiento o poco tránsito), serían apoyadas por aquellas estaciones con excedentes económicos (las más concurridas). Llevar adelante la propuesta implicaba adquirir terrenos -de fácil acceso- lo que se dificultaba en situaciones en las que aún faltaba definir la traza de la ruta.

Se trataba no sólo de prever el aprovisionamiento de combustible y servicios mecánicos para los vehículos, sino de también de aportar asistencia a los viajeros –comunicación, información, confort, higiene, esparcimiento-, brindando atención ininterrumpida (todos los días de la semana, las 24 horas). Se previó el diseño de 7 tipos de estaciones de servicios (1. urbanas y 2. suburbanas en Capital Federal; con sede social en 3. capitales provinciales y 4. en ciudades importantes; 5. camineras; 6. fronterizas y 7. portuarias) y de campings. En las regiones de frontera, se planteó un edificio único que albergue la estación de servicio y las dependencias oficiales (aduana, correo, telégrafo, policía y sanidad) aunque con independencia de funcionamiento. Los proyectos de estaciones de frontera, como las portuarias, contemplan la atención completa que necesita quien entra o sale del país.

En el diseño, y retomando la palabra de Antonio Vilar se buscó una arquitectura "durable" apoyándose para ello en "soluciones simples y lógicas". Facilidad de acceso desde la ruta y a los locales, circulaciones amplias, atención directa y diversidad de servicios. Para el vehículo, abastecimiento, atención o auxilio mecánico –usando fosas en lugar de elevadores- y lavado. Para el viajero: información -previendo turismo-, áreas de lectura y descanso con amplios ventanales, bar en aquellos lugares donde no hubiera otro o un alojamiento próximo, arbolado. Incluso cada estación tenía una vivienda para el jefe. Vilar considera que es importante rescatar lo típico de la construcción de cada lugar "porque es un valor nacional" (Hylton Scott, 1943). Para conseguir que todas las estaciones tuvieran una identificación reconocible y no atarse a formas que no pudieran adaptarse a los diversos casos, se adopta un elemento externo al edificio: el cartel que evoca una figura humana con un brazo extendido sobre la ruta¹⁰ y que se distingue en cada estación.

En el Noroeste de la Provincia de Buenos Aires, el Plan del ACA planteó estaciones camineras sobre la ruta N5, en Chivilcoy y a 110 km, en 9 de Julio; sobre la ruta N7, en Carmen de Areco y a 170 km, en Junín; sobre la ruta N8, en Arrecifes y a 110 km; en Colón; y sobre la ruta N188, en Lincoln y a 170 km, en General Villegas (fotos 78-86).

Las estaciones de Arrecifes y Colón se proyectaron tipo camineras. Fueron construidas antes de la Guerra Mundial, con techos planos con azotea, que subrayan la horizontalidad y crean una línea arquitectónica más moderna. Un techo cubría los surtidores para funcionar independientemente de la hora y del clima. Éste sobresalía perpendicular a la galería del cuerpo cerrado, formando con ella una suerte de T. Al interior se encontraban el salón, la cocina y las habitaciones del jefe; desde el exterior se accedía a los sanitarios y al taller. El contrapunto a este volumen horizontal, lo marcaba la torre del tanque de agua de tres pisos, con máquinas en su interior. En General Villegas, se adquirió el terreno pero no se ejecutó la obra. Las otras estaciones de la región –que se plantearon como de relativa importancia- se construyeron durante o tras la guerra. Entonces, el alza del precio del hierro influyó en la

¹⁰ En el brazo extendido hay 3 círculos con las iniciales ACA, en el otro brazo figura el número de estación, a esas "4 ruedas" se suma una quinta -la de auxilio- con el logo del club y que se ubicaría en la figura humana como la cabeza. En el centro del cuerpo, un mapa indicando el lugar.

decisión de techarlas con teja española; algunos Municipios lo prefirieron también. Así el ACA finalmente adoptó esta solución para las restantes estaciones, tratando de lograr la unidad pretendida.

Mientras la de Junín –planteada en 2 plantas- fue demolida, las restantes se conservan con grados distintos de transformación. Carmen de Areco y Chivilcoy conservan las características originales. En cambio Arrecifes fue remodelada: el techo original que cubría los surtidores fue cambiado por uno más alto, modificándose el carácter morfológico y el lenguaje, incluso se disimula el tanque característico que resaltaba con las iniciales del ACA en rojo. La estación de Colón conserva su estructura original pero se encuentra en condiciones de abandono.

Vilar pudo reflejar la modernidad al mismo tiempo que adaptar la obra a las características o necesidades regionales o particulares de cada sitio. De este modo, el Plan del ACA con la atención al vehículo y al viajero, complementaba la vasta tarea de Vialidad e YPF, extendiendo rutas y distribuyendo combustible, facilitando la industrialización, la independencia económica y la integración social: uniendo el país en toda su extensión.

3. Maestros de la arquitectura moderna

(...)	(...)
« Celui qui dissimule une partie quelconque de la charpente Se prive du seule légitime et plus bel ornement de l'architecture	Quien disimula una parte cualquiera de la estructura se priva del único legítimo y más bello ornamento de la arquitectura
Celui qui dissimule un poteau Commet une faute Celui qui fait un faux poteau Commet un crime. »	quien disimula un poste comete un error quien hace un falso poste comete un crimen

Mario Roberto Alvarez, Eduardo Sacriste, Amancio Williams sabían perfectamente de esto que evoca Auguste Perret en su "Contribución a una teoría de la arquitectura" (1952). Lo que sus palabras resumen en las líneas que siguen, podría hablar de ellos, con gran belleza:

« caractère, style, Harmonie jalonnent le chemin Qui par la vérité conduit à la beauté.	carácter estilo Armonía jalonan el camino Que por la verdad Conduce a la belleza.
Le vraie Est dans tout ce qui a l'honneur et la peine de porter ou de protéger	Lo verdadero Está en todo aquello que posee el honor y el deber de sostener O De proteger
Ce vrai, c'est la proportion qui le fera resplendir, et la proportion c'est l'homme même. Celui qui,	Es cierto, es la proporción que lo hará resplandecer, y la proporción Es el hombre mismo. Quien,

sans trahir les matériaux
ni les programmes modernes,
aurait produit une œuvre
qui semblerait
avoir toujours existé,
qui, en un mot,
serait banale.

je dis
que celui-là
pourrait se tenir
pour satisfait.
car le but de l'art
n'est pas de nous étonner
ni de nous émouvoir.

L'étonnement
L'émotion
sont des chocs sans durée,
des sentiments
contingents, anecdotiques.

l'ultime but
de l'art
est de nous conduire
dialectiquement
de
Satisfaction
en
Satisfaction
par delà
l'admiration,
jusqu'à
la sereine délectation »
Perret, 1952

no traicione los materiales
ni los programas modernos,
habrá producido una obra
Que parecería
haber existido siempre,
sin ningún carácter,
Especial.

Digo
que ese
podría darse
por satisfecho.
puesto que el propósito del arte
no es de sorprendernos
ni de emocionarnos.

El asombro
La emoción
son chocs que no duran,
Sentimientos
contingentes, anecdóticos.

el objetivo último
del arte
es de conducirnos
dialécticamente
De
Satisfacción
En
Satisfacción
más allá de
la admiración,
Hasta
el sereno deleite.
(Traducción propia)

3.1 Mario Roberto Alvarez

Mario Roberto Alvarez constituye uno de los arquitectos continuadores y renovadores del racionalismo de los años 1930. En la región NOBA, especialmente en la localidad de Pergamino se hallan varias de sus obras, realizadas en su mayoría en sociedad con el Ing. Miglione, oriundo de dicha localidad.

Año	Obra	Partido	Dirección
1937	Restaurant Roncatti	Pergamino	Av. Julio A Roca 537
1939	Club Sport Pergamino	Pergamino	
1940	Casa Gomez	Pergamino	Bd. Alsina y Merced
1940	Casa Iñiguez	Pergamino	9 de Julio e/ Merced y San Nicolás
1940	Clínica Pergamino	Pergamino	Av. Julio Roca y Rivadavia
1940	Edificio Alba Neira	Pergamino	Av. Julio Roca 529
1941	Casa Dr. Angel Cantore	Pergamino	Alem y Echeverría
1941	Casa María F. de Benedetto	Pergamino	
1941	Casa San Martin y San Nicolás	Pergamino	San Martin y San Nicolás
1941	Club Gimnasia y Esgrima	Pergamino	11 de septiembre esq 9 de julio
1941	Club Sirio Libanés	Pergamino	Alberti 157
1942	Comercio Iñiguez Hnos	Pergamino	Av. Julio A. Roca y San Nicolás
1943	Edificio de propiedad horizontal Migliaro	Pergamino	Av. Julio Roca 527
1946	Casa Pagliano	Pergamino	Lagos 289
1948	Casa D'albrolo	Pergamino	Av. Tte Masua y Epifanio
1958	Banco popular argentino	Pergamino	Av. Julio Roca 357
1958	Casa Mancini	Pergamino	Av. Tte Masua y Epifanio
1968	Edificio de Propiedad horizontal	Pergamino	Luzuriaga 368
s/d	Tienda Florida	Salto	

Tabla N° 2: Obras atribuidas a Mario Roberto Alvarez en la región NOBA

Entre 1937 y 1968, recibió allí una quincena de encargos con los programas más diversos: viviendas, comercios, bancos, deporte, salud, propiedad horizontal. Esas obras son testimonios de los 30 primeros años de actividad de este Estudio prolífico. La revista Casabella comenta que su Sanatorio de la Corporación Médica en General San Martín de 1937 (primera obra ganada por concurso) "no es una solución muy valiente pero evidencia un espíritu de renovación" (Alvarez, 1993). Esas palabras podrían valer para alguna construcción que realizara en Pergamino. Pero también se encuentran allí ejemplos decididos de un Estilo Internacional -que se difunde en las construcciones urbanas y cobra fuerza con la aprobación de la Ley de Propiedad Horizontal (1948)- y del que Mario Roberto Alvarez sería el abanderado en Argentina. En sus búsquedas racionalistas Mario Roberto Alvarez también procura que la forma se adapte a la función al mismo tiempo que pretende cierta flexibilidad.

En las obras que Mario Roberto Alvarez realiza en la región se aprecia el abandono de la simetría y el uso depurado y acabado de la técnica; su preocupación por la síntesis y por un dinamismo espacial que logra en la contraposición de líneas puras, formas y materiales; su respeto por el entorno y la puesta en valor del emplazamiento de la obra. Se ve, la calidad constructiva, funcional, espacial, formal y proporcional. En general se trata de respuestas simples, sintéticas, integrales resultantes de un proceso de abstracción y maduración de la idea, más allá de la complejidad del programa. Tal vez en este sentido el Club Gimnasia y Esgrima (1941, foto 91) sea la obra menos lograda, pero ya se ven en él las búsquedas técnicas, elementos de sintaxis, de plástica racionalista que se repiten en su obra. En general, diseña la totalidad de los espacios -tanto salas principales como de servicios, incluyendo partes de ingeniería- y también, buscando representar en cada elemento su estructura. Con esto aparece una estética sobria de encastrés y sucesiones.

El Restaurant Roncatti construido en 1937, muestra una planta en L dejando a un lado del acceso, las áreas húmedas y hacia el otro, el salón y oficinas. El juego asimétrico de volúmenes, planos y líneas queda plasmado en la articulación de la línea del techo de la galería, que subraya la horizontalidad del prisma principal, contrapuesta al dinamismo que imponen la escalera de entrada frontal, continuada en una escalera lateral que articula la planta baja a la terraza. La verticalidad del tanque se distingue en otro plano, más atrás. Esta obra le valió la medalla de Oro, Gran Diploma de Honor en la sección de Obras Particulares del IV Salón de Arquitectura. No obstante es una obra que ha sufrido cambios poco atinados (foto 87). Pero en general sus otras obras (fotos 88-98) se preservan bien: construidas para perdurar.

3.2 Eduardo Sacriste

En 1944 se construyó la Escuela rural 187 (fotos 99-100), en la estancia La Dulce (Suipacha), obra de otro maestro de la arquitectura moderna en Argentina: Eduardo Sacriste. Si bien la mayor parte de sus proyectos más representativos, Sacriste los realizó en el Noroeste argentino, en la región NOBA dejó esta construcción también emblemática. Ella evidencia su atención a lo esencial, su preocupación y cuidado especial por lo funcional y lo ambiental y la síntesis que logra entre los principios del movimiento moderno y las tradiciones y necesidades espaciales y constructivas regionales.

Eduardo Sacriste -egresado de la Universidad de Buenos Aires en 1923- estudió los temas de prefabricación y viviendas económicas en Estados Unidos, en 1940 (becado por la Comisión Nacional de Cultura), luego continuó su formación en Francia. En su obra, valora la historia arquitectónica recuperando las tradiciones locales y la memoria popular y toma muy en consideración la geografía del lugar, no sólo topografía sino especialmente las condiciones climáticas. No por ello renuncia a la modernidad de la que se impregnaba, según contaba, a través de la revista *Moderne Bauformen* pero que seguramente fortaleció con la in-

fluencia dejada por Le Corbusier que visita de Argentina (1929) en su tiempo de estudiante o con la atención puesta a la obra de F. L. Wright que luego lo llevara a escribir sobre ella (1960).

"Una escuela debe hablar a la imaginación de los niños, tratando de que sus espacios y los materiales que los constituyen trasuntan algo del drama de la vida. No importa demasiado que sea modesta, pero sí que sea alegre, amable, simple, ligada estrechamente al lugar y a sus circunstancias". Con esas palabras, Eduardo Sacriste explica en la memoria descriptiva del proyecto, lo que buscaba para la escuela. Ese carácter dado entonces se preserva aún hoy en una construcción que se aprecia prolijamente cuidada.

Se trata de dos cuerpos articulados en forma de T. Un cuerpo alberga dos aulas a las que se ingresa a través de una galería y el otro cuerpo arma un patio semicubierto. Estos dos espacios semicubiertos se abren al patio descubierto que conforman. Hacia este patio se vuelca la caída de los techos, adecuando la escala y reforzando la interioridad. Estos techos de chapa se apoyan en una estructura de madera vista, sin cepillar. La galería y los patios – semicubierto y cubierto- representan los recintos principales, privilegiando así espacios tradicionales de encuentro colectivo y recreación. Sus columnas se arman con troncos de palmera apoyados sobre bases de hormigón. Los muros exteriores son de ladrillo liso bolseado, originariamente pintados de color rojo Siena hacia el exterior y de color blanco-celeste hacia el interior. Hoy prima el color blanco, guardando el Siena en cuatro hileras de ladrillo al ras del piso, las columnas y vigas. La Escuela muestra armonía en el uso de materiales extraídos de la naturaleza y materiales artificiales.

3.3 Amancio Williams

En 1968, Amancio Williams proyectó el Country del club Sirio Libanés de Pergamino, que promovía un nuevo desarrollo urbano, en un espacio de 63 HA. Se planteó una sucesión perimetral de lotes hexagonales para residencias particulares (fotos 101 y 102) y un parque interior con frondosas arboledas y lago artificial. En este paisaje verde, se integrarían las poéticas instalaciones que Amancio Williams había pensado para resolver las actividades sociales o deportivas. Por ejemplo, piscina de 15 x 25 m, cancha de golf y un edificio principal. Este contaba con la administración, espacios de reunión, comedores y lugares de apoyo a éstos en la planta baja. En el subsuelo se ubicaban los vestuarios y salas de juegos que abrían a un patio inglés cuyos taludes al igual que las escaleras y chimenea se concebían como objetos plásticos. A nivel de terreno se armaban terrazas y esbeltas unidades de techos-altos (foto 103). Estas cubiertas alineadas generaban un espacio de transición entre lo cerrado y lo abierto, orientando la circulación y ofreciendo protección. Las curvas suaves de cada techo convergían en la vertical de la única columna de apoyo, consiguiendo que un mínimo número de elementos maximizara la expresión formal y la libertad de funcionamiento. Forma y estructura alcanzan una síntesis y exponen la plástica en todo su valor.

Este edificio, como muchos proyectos de A. Williams, no fue construido. Sin embargo constituye parte importante del legado de este arquitecto que mereció el reconocimiento de grandes arquitectos y críticos a nivel mundial¹¹, por la calidad y originalidad de su obra, de extrema modernidad. A. Williams creaba formas nuevas, con una plástica próxima a la de Le Corbusier y un purismo cercano al de Mies van der Rohe. Empleaba materiales y técnicas más recientes. Tal vez, ahí –y en el costo económico y desafío ejecutivo- se hallaba parte de la dificultad que encontró para que se concretaran las obras, que no dejaban de inspirar admiración. Afortunadamente en Pergamino permanece de su diseño, el loteo alveolar. En

¹¹ Kenneth Frampton (1993) cita la obra de Amancio Williams y particularmente su casa puente en Mar del Plata (1943-1945) como ejemplo de regionalismo en Argentina.

éste se podría imaginar una proximidad a los planteos de Georges Candilis, a quien había conocido años atrás en el estudio de Le Corbusier y que recibiría ese año en Buenos Aires.

Para Amancio Williams crear, inventar, descubrir representaban las funciones más nobles de los hombres. En la búsqueda de la forma elemental y de la armonía entre naturaleza, técnica y vida social, aspiraba al hábitat más digno y apuntaba a un pensamiento amplio y alto. Sus elegantes proyectos reflejan su sensibilidad poética, la belleza del vuelo –pues era aviador- y su dominio de la ingeniería –que estudió primero. La abstracción, síntesis y calidad que logra en sus propuestas de arquitectura son esencialmente transformadoras. Conocer sus proyectos y sus modernas ideas sigue siendo una fuente de inspiración para la construcción de un mundo mejor.

Reflexiones finales

Es en la comprensión de la obra que se la aprehende y valora. El reconocimiento de recursos arquitectónicos es entonces, un primer paso en un camino hacia la preservación del patrimonio que puede seguir con el mantenimiento, el mejoramiento y hasta la rehabilitación de lo existente. El conocimiento de los proyectos influye luego en la constitución de un patrimonio urbano y rural. Con él, se abren nuevas oportunidades de desarrollo regional que dialécticamente, ponen en valor el lugar. Con este interés se lanzó esta investigación de dimensiones a la vez históricas y geográficas, sobre la arquitectura de la región NOBA. Su patrimonio, poco conocido, pareciera representativo de la evolución de la arquitectura argentina y de cómo las discontinuidades políticas y económicas del país, la han afectado.

La evolución arquitectónica recorrida a través de un centenar de obras identificadas en la región NOBA, muestra los avatares y las experiencias que jalonan el camino de la arquitectura moderna, en el país. Es reveladora de los cambios impulsados por el crecimiento económico de fin de siglo XIX y principios del siglo XX; por el acceso a nuevas técnicas y posibilidades; por profesionales europeos que venían a radicarse a Argentina; por quienes absorbían ideas en el extranjero o la influencia de quienes visitaban el país como Filippo Marinetti hablando de "El futurismo en la Arquitectura" (1926), Le Corbusier exhortando el Movimiento Moderno (1929); Auguste Perret, distinguiéndose de las ideas más radicales de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (1936).

En obras de la región NOBA quedó plasmada la modernización impulsada a fines del siglo XIX, el contacto con las vanguardias plásticas y el arraigo de la arquitectura moderna. Sintéticamente 1 año y 4 obras podrían evocar la revolución de tiempos arquitectónicos vivida en varias décadas: 1937 y la estancia Las Catalinas de Bustillo en Junín (foto 25); el vanguardismo de la Municipalidad de Francisco Salamone en Alberti; la modernidad funcional de las estaciones del ACA de Antonio Vilar y la consagración de una arquitectura moderna en el restaurant Roncatti, en Pergamino, de Mario Roberto Alvarez.

Esa síntesis es elocuente del patrimonio con que cuenta la región NOBA y es ejemplar de los diversos niveles de conservación en que se encuentran las obras. Muchas de las obras identificadas han perdido su función original. En general son significativas las dificultades para mantener construcciones en desuso. En muchos casos han sido demolidas, en otros están abandonadas y apenas sobreviven al vandalismo o al paso del tiempo. En algunos casos su refuncionalización ha facilitado la supervivencia del edificio pero dañado la integridad de la obra. Algunos edificios han sido destruidos para cultivar la tierra en su lugar. No obstante, en muchos casos, se aprecian esfuerzos de mantenimiento o de refuncionaliza-

ción. Nuevos aportes por parte de quienes consideran la valoración del patrimonio merecerían ser hechos para apoyar el mantenimiento de la obras y evitar nuevas pérdidas.

Referencias

- ACADEMIA NACIONAL DE BELLAS ARTES "Academia Nacional de Bellas Artes: 70 Años de arquitectura" Academia Nacional de Bellas Artes Fund. Klemm. Buenos Aires. 2006. 48 p.
- ALVAREZ M. R. y ASOCIADOS "Arq. Mario Roberto Alvarez y Asociados obras 1937 – 1993" Papers Monica Aguerro. Buenos Aires. 1993. 343 p.
- BARBERO SARZABAL H., CASTIGLIONE S. ABREGÚ L. "Casas internacional. Estancias Argentinas" Kliczkowski Publisher Asppan CP67. Buenos Aires. 2000. 214 p.
- BELLI G. et al "El universo futurista 1909-36" Fundación PROA. Buenos Aires. 2010. 268 p.
- BRITTON K. "Auguste Perret" Phaidon. Paris. 2007. 255 p.
- DE FUSCO R. "Historia de la arquitectura contemporánea" Celeste Ediciones. Madrid. 1992. 567 p.
- FRAMPTON K. "Historia crítica de la arquitectura moderna". Gustavo Gili. Barcelona. 1993.
- HYLTON SCOTT (dir.) "Nuestra Arquitectura 1, enero 1943". Buenos Aires. 1943.
- LIERNUR J. y ALIATA F. "Diccionario de Arquitectura en Argentina, estilos, obras, biografías, ciudades" Clarín Arquitectura. Buenos Aires. 2004.
- LONGONI R., GALCERÁN V., MOLTENI J.C. "La Obra Pública en la Provincia de Buenos Aires durante la Gobernación Fresco (1936-1940)" Premio bienal de Arquitectura, urbanismo, investigación y teoría. CAPBA. La Plata. 2003.
- LONGONI R., MOLTENI J. "Gobernación Mercante 1946-1952. Los trazados de los barrios obreros en la Provincia de Buenos Aires" Premio CAPBA 2005. CAPBA - 1 La Plata. 2008. 173-176 p.
- LOPEZ GODOY P. "Fortín Pergamino. 50 años bien argentinos"
- MENDEZ MOSQUERA (dir.) "Eduardo Sacriste: la obra de un maestro Summa Nº 220" Ediciones Summa. Buenos Aires. 1985.
- MOREA L. "Iglesia de Ntra. Sra. de Fátima, Santuario de la Oración y la Penitencia, Junín" Summa - 192 Buenos Aires. 1982. 38-41pp.
- MOREA L., MEREGA G., URSINI C. "Conjunto habitacional en Junín (250 viv.)" Summa – 192. Buenos Aires. 1983. 68-69 pp.
- NOVACOVSKY A., BENITO F., ROMA S. (ed.) "Francisco Salamone en la Provincia de Buenos Aires. Reconocimiento patrimonial de sus obras. Volumen I" Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Mar Del Plata. Mar del Plata. 2001. 322 p.
- NOVACOVSKY A., BENITO F., ROMA S. (ed.) "Francisco Salamone en la Provincia de Buenos Aires. Reconocimiento patrimonial de sus obras. Volumen II" Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Mar Del Plata. Mar del Plata. 2001. 298 p.
- PERRET A. « Contribution à une théorie de l'architecture ». Paris. 1952.
- PORTIANSKY, S.; PASCOLINI, R. "Estancia Marión en General Villegas", Premio Anual Arquitectura, urbanismo, investigación y teoría. 1999 CAPBA. La Plata. 1999. 134-138 pp.

PRONSATO G., CAPPELLI R. "Las 7 + 1 Lamparas de la Arquitectura Argentina" CAPRO. La Plata. 1993.

RADOVANOVIC E., CACCIATORE J. (coord.) MENDEZ P. (dir.) GUTIERREZ R. (ed.lit.) "Estudio de arquitectura Follet 1891 – 2008: Conder, Follet, Farmer" CEDODAL Buenos Aires. 2008. 176 p.

SACRISTE E. "Usonia. Aspectos de la obra de Wright" Infinito. Buenos Aires. 1960.

SAENZ QUESADA M., VERSTRAETEN X. "Estancias argentinas" Larivière. Buenos Aires. 1992.

SCHERE R. "Concursos 1885 – 2006" Bisman Ediciones. 2008. 800 p.

SISTI J. "El régimen de colonización como herramienta de la modernización de las áreas rurales bonaerenses durante el gobierno de Manuel Fresco" Revista anual de Investigación del Centro de Estudios Históricos, Arquitectónico-Urbanos. Año 2 N° 2 FAUD. UNMdP. Mar del Plata. 2004. 137-148 pp.

TARTARINI J. "Arquitectura ferroviaria" Ediciones Colihue. Buenos Aires. 2005. 285 p.

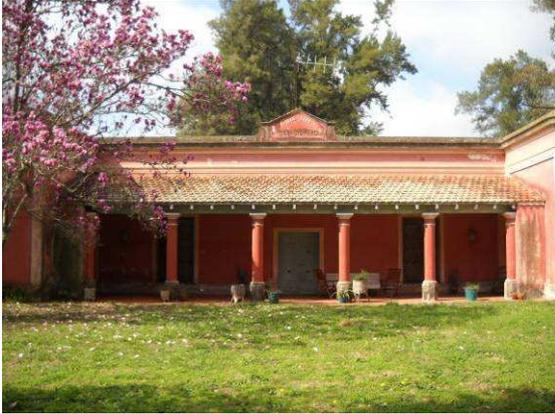
WILLIAMS, C. "Amancio Williams" Edición C. Williams. Buenos Aires. 1990. 230 p.

De obras en la región NOBA

Cuadernillo de fotografías

Silvina Carrizo, 2010

Estancias



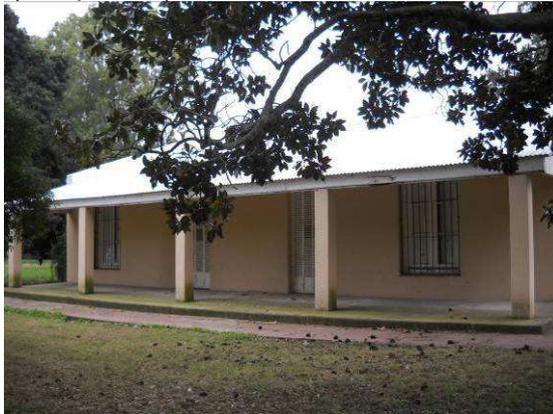
1. Estancia San Rufino (Suipacha)



2.



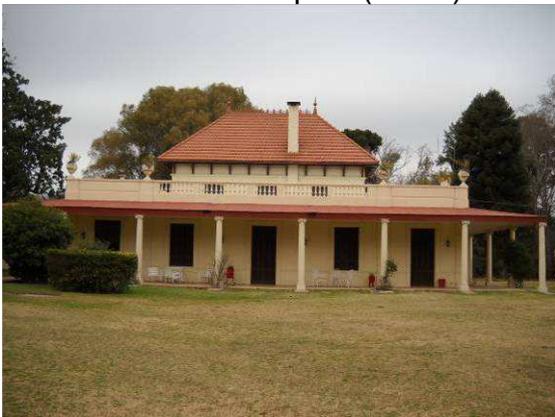
3. Estancia Mar Chiquita (Junín)



4.



5.



6.



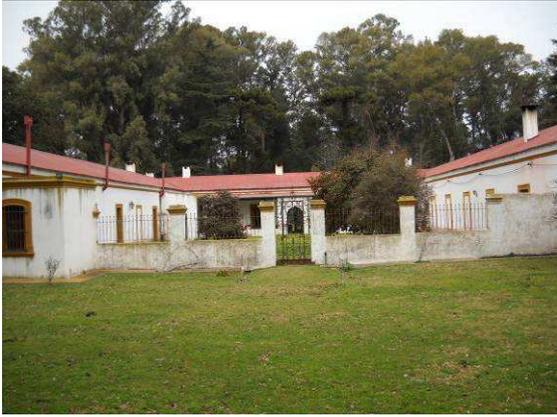
7. Estancia La Oriental (Junín)



8. Estancia La Brava (Junín)



9.



10. Estancia Maipú (Junin)



11.



12. Establecimiento Fontezuelas



13. Corral de lanares (foto 1927)



14. Estancia Marión (General Villegas)



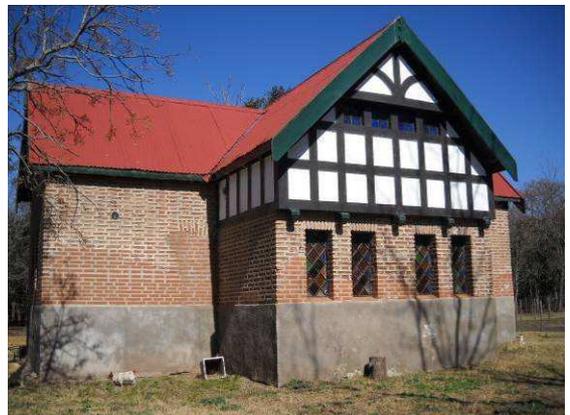
15.



16.



17.



18.



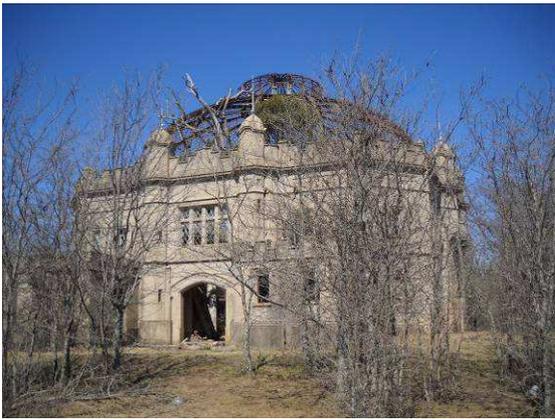
19.



20.



21.



22.



23.



24. Estancia Don Alejandro (Junín)

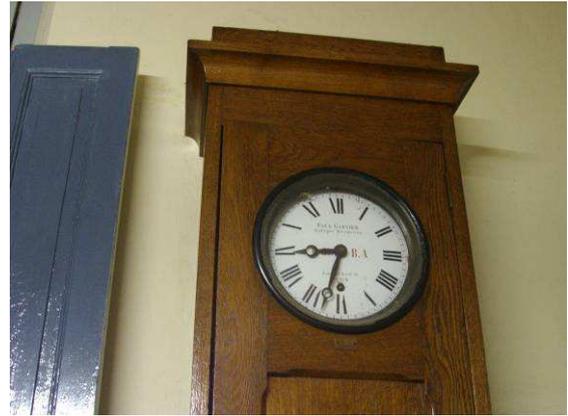


25. Estancia Las Catalinas (Junín)

Arquitectura ferroviaria



26. Estación de Pergamino Ferrocarril Belgrano



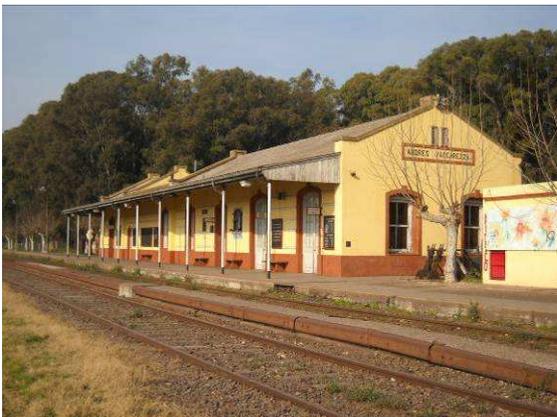
27... Reloj Garnier de Paris



28. Estación de Arrecifes



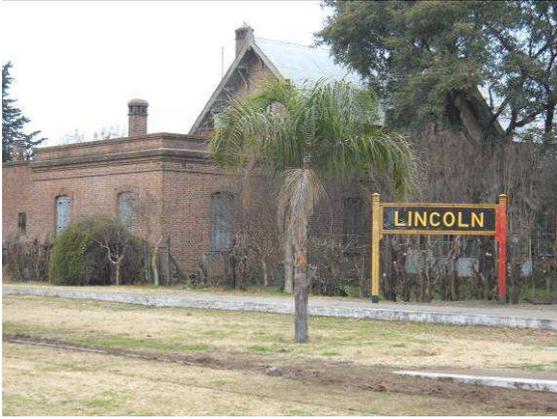
29. Estación Rojas



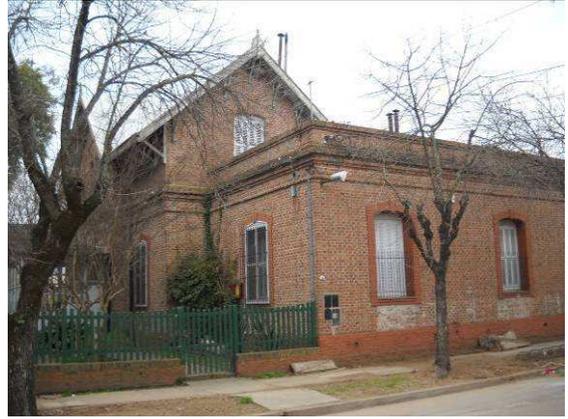
30. Estación A. Vaccarezza (Alberti)



31. Estación La Luisa (Capitán Sarmiento)



32. Estación Lincoln



33.



34.



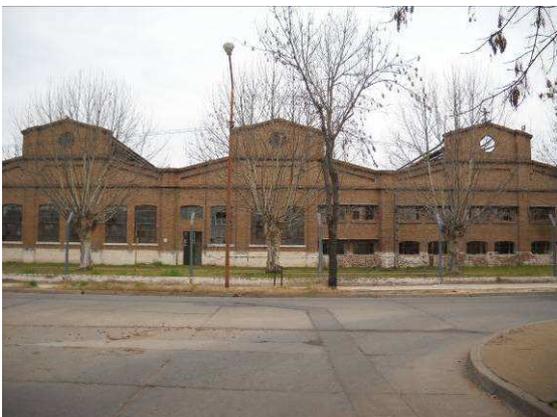
35.



36.



37.



38. Talleres Junín



39.

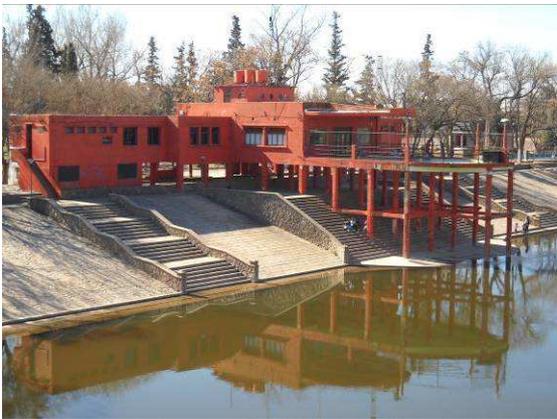
Obra pública



40. Estadio municipal de Arrecifes



41.



42. Balneario de Arrecifes



43.



44. Balneario de Salto



45.

Francisco Salamone



46. Escuela Nacional de Comercio (Alberti)



47.



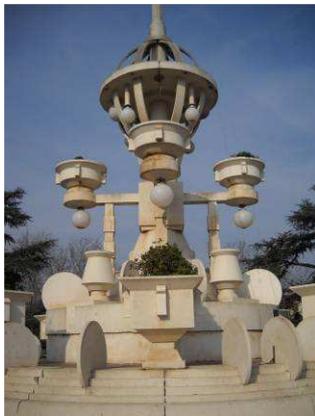
48.



49. Municipalidad de Alberti



50.



51. Plaza Gral. José Arias...



52. y portal de entrada al Parque de Alberti



53.



54. Delegación municipal de Alem



55.



56. Matadero municipal de Alem



57.



58. Palacio municipal de Vedia



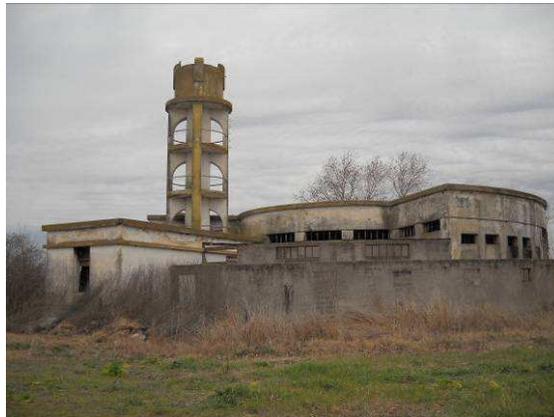
59.



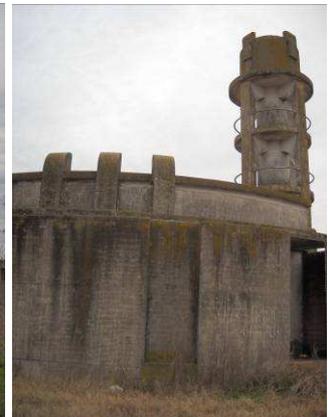
60.



61. Matadero municipal de Vedia



62.



63.



64. Plaza principal de Vedia y



65. matadero municipal de Alberdi

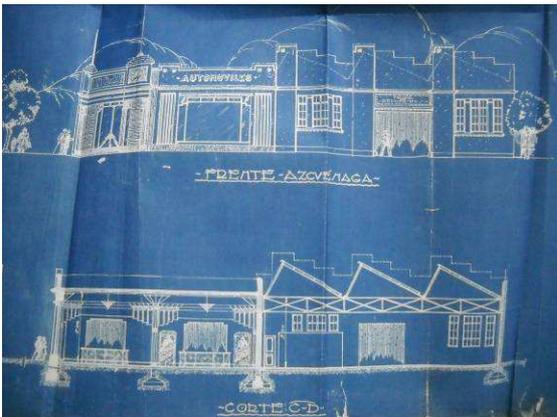


66. Delegación municipal de Alberdi



67.

Morten Rönnow



68. Local para venta de autos (Pergamino)



69.

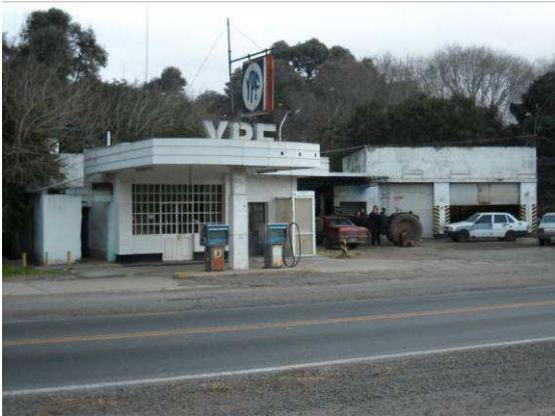


70.



71.

Estaciones de Servicio



72. Estación YPF próxima a Luján (1931)



73.



74. YPF Chivilcoy



75. Antigua Shell Pergamino



76.



77.



78. Estación ACA de Arrecifes

(foto de HYLTON SCOTT (dir.) "Nuestra Arquitectura 1, enero 1943". Buenos Aires. 1943.)



79. Estación ACA Arrecifes



80.



81.



82. Estación ACA Colón



83.



84. YPF ACA Chivilcoy



85.



86.

Mario Roberto Alvarez



87. Restaurant Roncatti (Pergamino)



88. Clínica Pergamino



89.



90.



91. Club Gimnasia y Esgrima (Pergamino)



92. Tienda (Salto)



93. Casa D'Albrollo (Pergamino)



94. Casa D'Albrollo (Pergamino)



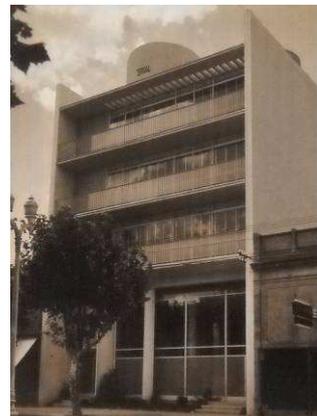
95. Casa D'Albrollo (Pergamino)



96. Casa Mancini (Pergamino)



97. Banco Popular (1958, Foto CAPBA Pergamino)



98. Edificio Prop. Horizontal (Pergamino)

Eduardo Sacriste

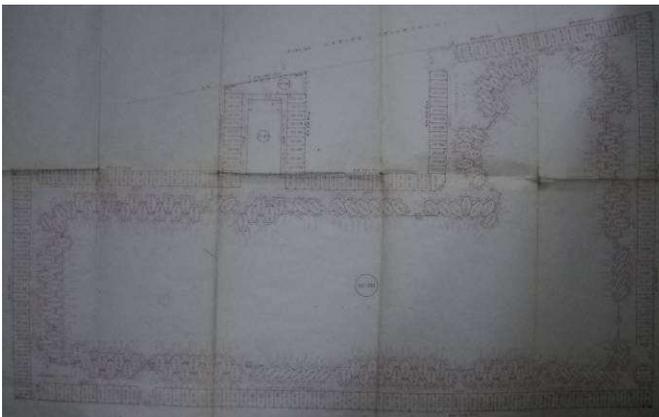


99. Escuela en Estancia la Dulce (Suipacha)

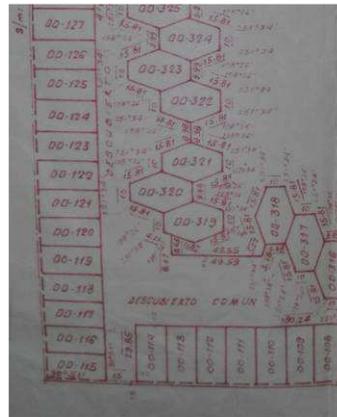


100.

Amancio Williams



101. Loteo Club Sirio Libanés (Pergamino)



102.



103. Unidades para techos altos del Monumento del Milenio, proyecto de A. Williams, similares a las proyectadas para El Club Sírio Libanés (a partir de foto de la Municipalidad de Vicente Lopez http://www.mvl.gov.ar/sec_obras/obras_planeamiento.php)