28

ARQUITECTURA

28

ARQUITECTURA

SUMÁRIO

ARQUITECTURA

Estabelecimento nos E. U. A. Arq. S. Spaulding e J. Rex 2
Escola Primária Arq. Manuel Raposo 9
Ponte de Waterloo 18

ARTIGOS

Lugar de Tradição. Arq. Victor Palla 4
Planeamento em Inglaterra 6
Aos Estudantes de Arquitectura Arq. E. N. Rogers 7
Carta de Atenas (Continuação) 15

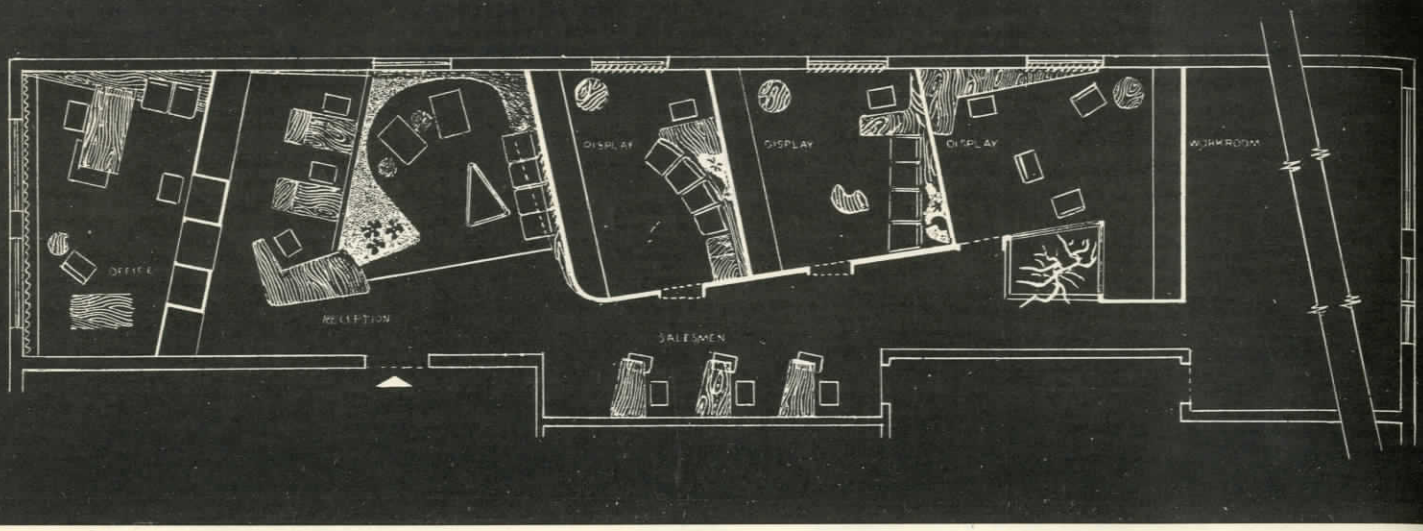
SECÇÕES

Cartas de Leitores 17
Livros e Revistas 20
Ecos e Notícias 22

DIRECTOR: F. PEREIRA DA COSTA - EDITOR: ARQUITECTO JOÃO SIMÕES - PROPRIEDADE DE INICIATIVAS CULTURAIS ARTE E TÉCNICA, I. C. A. T. LDA. - COMPOSIÇÃO E IMPRESSÃO: SOC. TIPOGRÁFICA, LDA., TRAVESSA DAS MERCÊS, 4 A 10-LISBOA - ADMINISTRAÇÃO (PROVISÓRIAMENTE): TRAVESSA DO SEQUEIRO, 4, R/C LISBOA TELEF. 24088 GRAVURAS DA FOTOGRAVURA ARTÍSTICA, LDA., RUA DAS GÁVEAS, 67, 1.º, ESQ. - ASSINATURAS: PORTUGAL E ESPANHA: 6 NÚMEROS, 42$00; 12 NÚMEROS, 80$00 - COLÓNIAS PORTUGUESAS E BRASIL: 12 NÚMEROS, 100$00 - OUTROS PAÍSES, 12 NÚMEROS, 120$00 AS ASSINATURAS SÃO PAGAS ADIANTADAMENTE E INICIAM-SE EM QUALQUER NÚMERO.

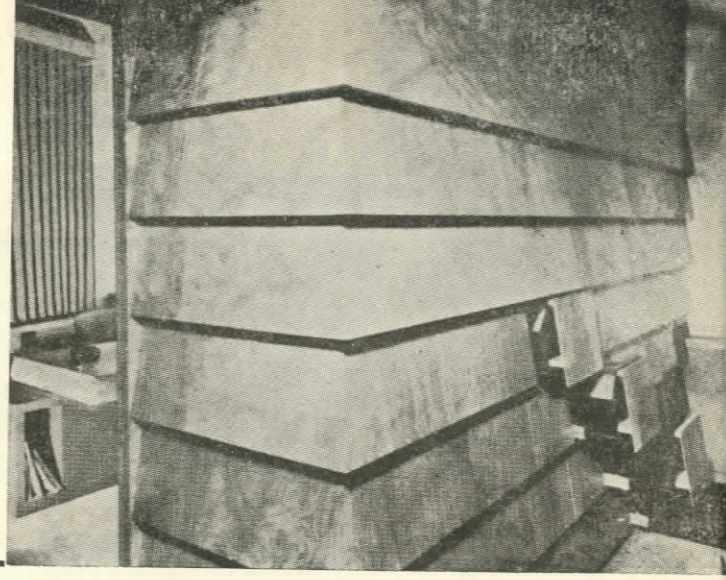
ANO XXI • 2.ª SÉRIE • NÚMERO 28 • JANEIRO DE 1949

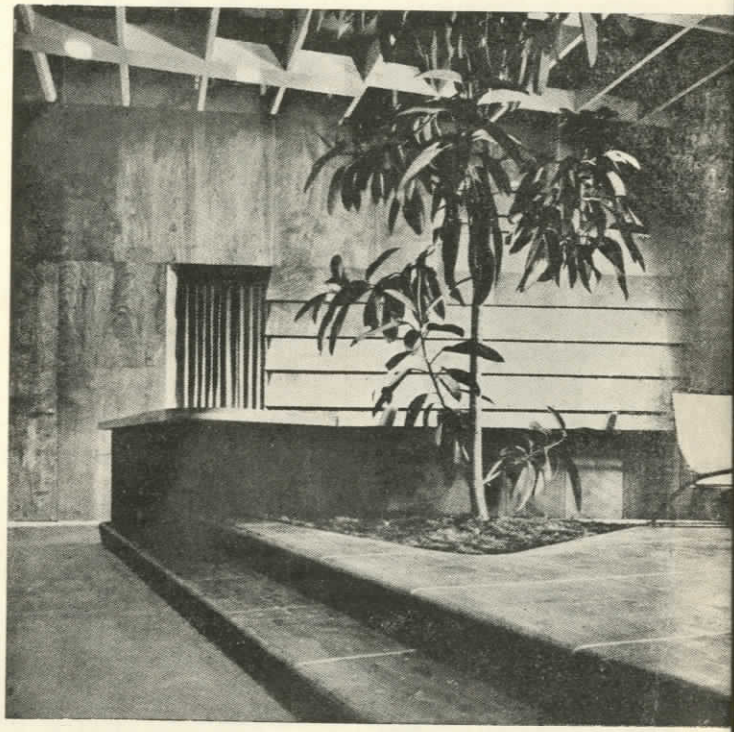
ESTE NÚMERO DE «ARQUITECTURA» FOI ORGANIZADO PELOS ARQUITECTOS MANUEL BARREIRA, VICTOR PALLA E BENTO D'ALMEIDA



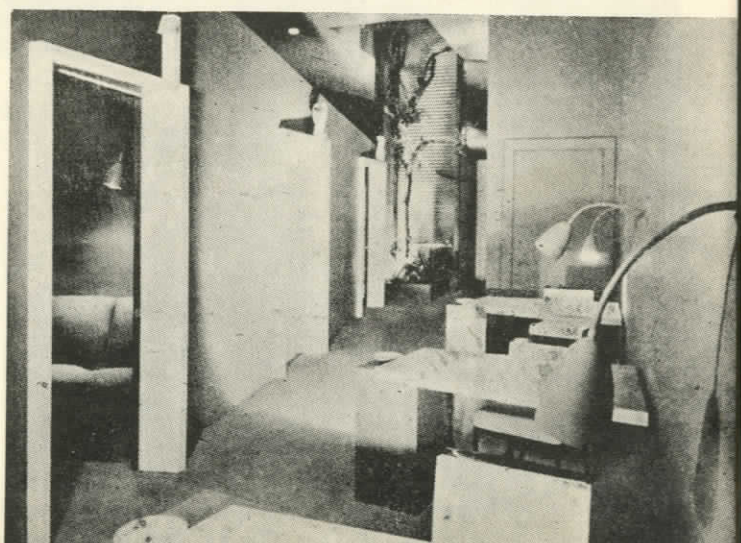
ESTABELECIMENTO DE VENDA DE TECIDOS (E. U. A.)

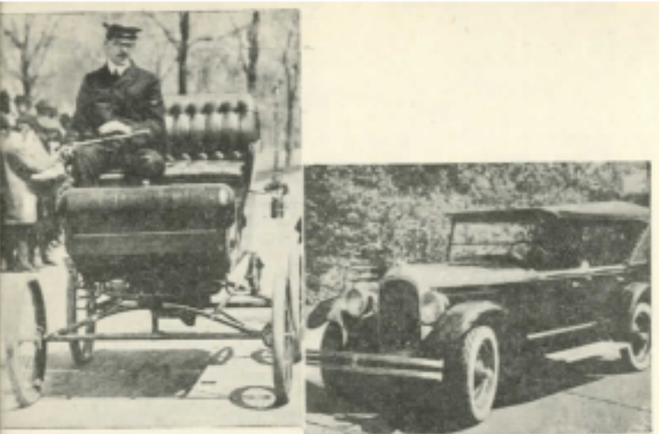
SUMNER SPAULDING E JOHN REX, ARQUITECTOS

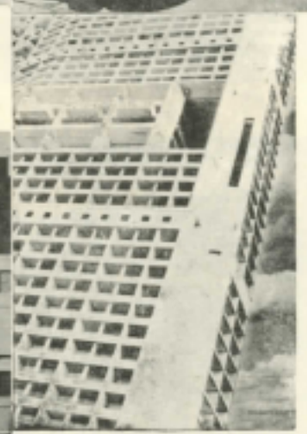


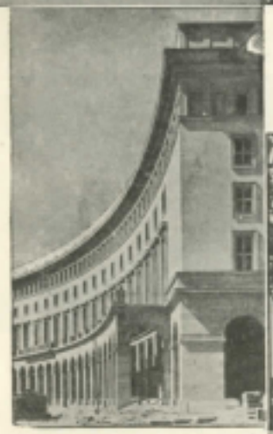


Eis a transformação dum espaço difícil num grupo colorido de salas de exposição, propaganda e venda de tecidos, destinadas não ao grande público como nos estabelecimentos vulgares, mas aos revendedores, proprietários de lojas de tecidos. O projecto quis captar a atmosfera acolhedora dos pátios californianos. Da entrada para a recepção sobem-se dois degraus de madeira natural. Ao centro, para introduzir um elemento vivo na composição, plantou-se uma árvore. Cadeiras de jardim acentuam o pouco cerimonioso desta recepção. As secretárias dos empregados estão atrás duma chapa de vidro translúcido; sobre elas, a luz vem de um tecto tratado como uma pérgola. A separação para o escritório é um móvel-arquivo, em que as linhas horizontais acentuadas das gavetas são a própria decoração. O corredor, com espaço para três vendedores, dá para as salas de exposição, que têm móveis-mostruários dum lado, sofás para os compradores, no outro, e ainda espaço para o empregado tomar nota das encomendas. Como fundo para os tecidos multicores, as três salas de exposição foram pintadas em dois tons de cinzento; a parte de recepção em amarelo-limão, terra-cota, cinzento e branco. As fotografias apenas conseguem dar uma impressão apagada do interesse do conjunto. O proprietário aprovou os desenhos preliminares e só entrou no estabelecimento no dia da inauguração, deixando ao cuidado exclusivo dos arquitectos todo o mobiliário, escolha de cores e de materiais, pormenores, processos de exposição, acabamentos— até a escolha dos cinzeiros. O resultado fascinante e excepcional satisfez todas as suas necessidades. Este projecto e a sua realização ganharam um prémio do Instituto Americano de Arquitectos.









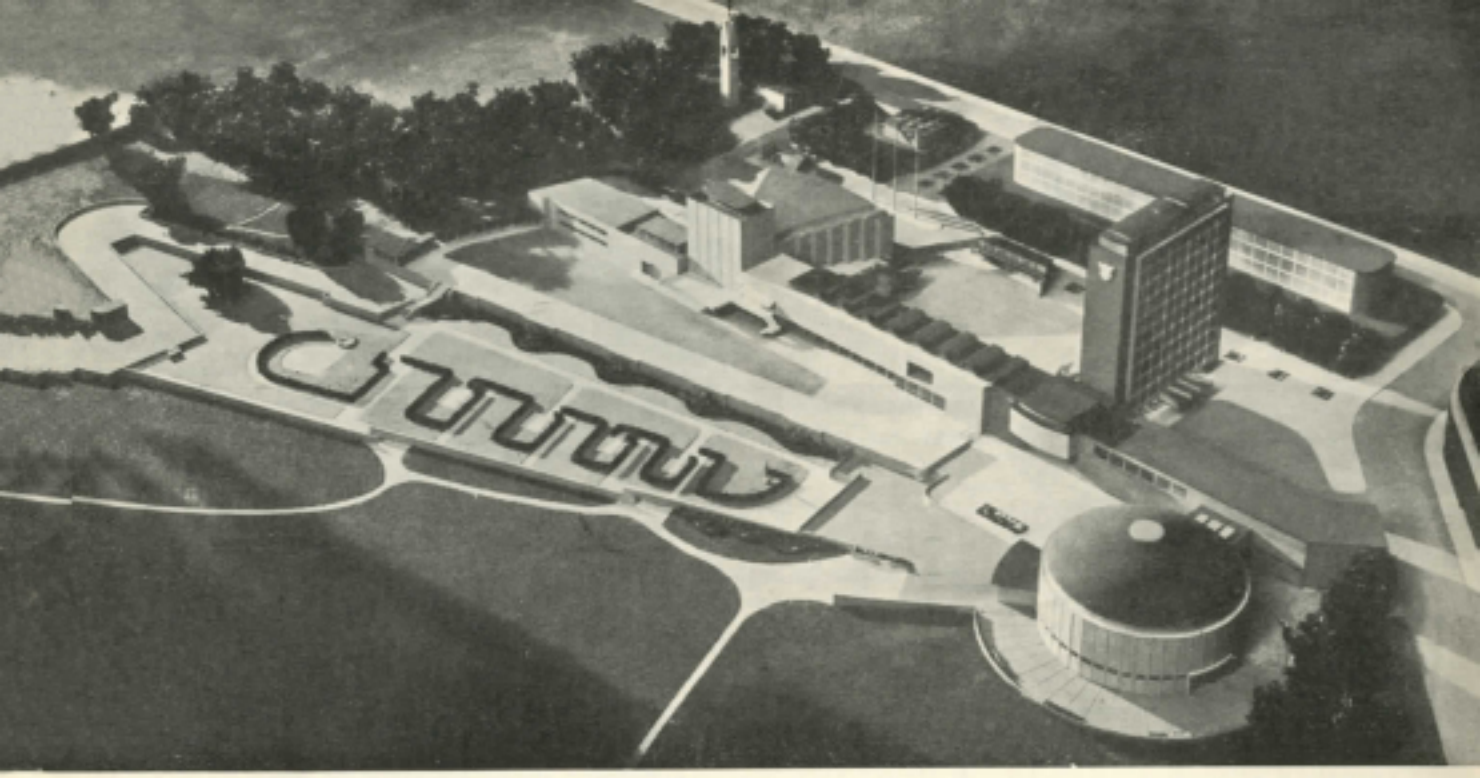
LUGAR DA TRADIÇÃO

VICTOR PALLA

O meu interlocutor falava de patriotismo, de raça, de tradição; tratava de defender o seus beirados e pináculos, as suas pilastras, cornijas e volutas; ouvi-o com o respeito devido aos mais velhos; e vim embora a pensar num artigo que há muito quero escrever e que se chamaria «Defesa da Tradição». Ora a tradição é coisa muito diferente da invocada pelos chamados tradicionalistas; vejo nela uma transmissão de poderes, não de meios de usá-los; de princípios, não de elementos formais. Quando a vida muda, e a vida muda sempre, a tradição formal afasta-se dela, e perde a força, e passa a ser superficial — deixando portanto de ser tradição. Se em constraste se adapta e transforma ás novas condições, continuando a manter a atitude de alerta resposta à vida, é apenas na superficie que se torna irreconhecivel. (Mais tarde essa superficie, já familiar, é por sua vez considerada forma tradicional). Está claro que com o cimento armado também é possivel fazer capitéis jónicos; é sempre possivel obrigar os materiais de hoje a imitar formas antigas; mas seria isso o que faziam aqueles que em nome da tradição se pretende imitar? Esses traduziram o melhor que puderam, e com os meios ao seu alcance, a sua época. Qual será melhor tradicionalista no bom sentido da palavra: o que lhes copia a letra, ou o que lhes copia o espírito? O academismo invoca falsamente a tradição para manter uma ficção de ordem e unidade que o caos à sua volta, com sistemas e dogmas em discussão, desmente; desse caos, homens coerentes tiram novas expressões duma unidade e ordem corajosas. O academismo é o alimento dos que não têem confiança; contenta-se em ser polidamente equilibrado; desse trabalho fácil tira sucesso e glória. Escolhe preconcebida e previamente moldes ocos em que vaza programas mortos. Felizes os que não sabem o que vão fazer! Procuram aprender as relações essenciais entre o meio que os formou e circunda, e a linguagem que têm ao seu dispor. Esta, por ser a única atitude legítima da arte, é a única tradicional. Os que usam das formas passadas como elemento de passagem comparam-se aos que no primeiro automóvel colocaram o suporte para o chicote do cocheiro. E assim acontece paradoxalmente que o arranha-céus de Le Corbusier é mais tradicionalmente francês, brilhantemente racional e aventuroso, cartesiano como se declarasse «penso, logo existo», do que todas as moradias «tradicionalistas» dos arredores de Paris. Ser fiel à tradição de um Mansart não é fazer mansardas; é criar soluções que estejam para os dias de hoje como a dele para o século XVII. Falei só de franceses; quereis que vos cite a arquitectura de Hitler? Eis o mais monumental exemplo do fracasso do tradicionalismo formal: aquelas arquitraves e colunas arbitrárias e obrigatórias mascaravam uma absoluta falta de profundidade e de ligação ao passado. A força é pouco subtil; não há tirano que não pretenda ser amado, e não há tirano que o consiga. E no entanto Gropius tinha apontado o caminho: um respeito pelas qualidades exactas e precisas, por vezes poéticas nessa precisão, do povo da Alemanha. A verdadeira cultura é um remédio. É que a tradição é coisa muito mais séria do que um cartaz de propaganda. Se nos convencermos que para respeitar a nossa raça e as nossas tradições teremos de debruçar cornijas e eriçar pináculos, só a nós nos traimos: e lá se vai por água abaixo uma tradição orgulhosa de descobridores, de criadores magníficos; do Pedro Nunes do Nónio e do Marquês da Baixa Pombalina; de Gil Vicente e Bartolomeu Dias. Nossos filhos brasileiros interpretaram melhor a voz desse passado; e o mundo volta-se para eles, que erguem novos exemplos de força e agudeza jovens e irreprimíveis.

caricatura pelo arq. m. barreiro

Há muitas maneiras de levar água a qualquer moinho. Também se encontram argumentos para demonstrar que a tradição não pesa tanto como parece. Mas o aceitá-la, e derivar dela uma defesa da arquitectura moderna, é combater o adversário no seu campo; é virar o feitiço contra o feiticeiro, o que é muito mais proveitoso do que inventar feitiços próprios. Este artigo foi entregue há meses; a recente conferência no I. S. T. do professor da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Rio de Janeiro, Arquitecto Wladimir Alves de Sousa, quase mo fez retirar da redacção: medo que ele parecesse paráfrase oportunista da lúcida finura (ia a dizer «astúcia») com que o ilustre professor ligou a moderna arquitectura do Brasil a uma tradição formal brasileira. O artigo fica. O risco de parecer plagiário vale a vaidade nesta coincidencia entre modestas ideias e o brilhantismo de alguém que se admira



PLANEAMENTO EM INGLATERRA

UMA SÉRIE DE ARTIGOS SOBRE URBANISMO E RECONSTRUÇÃO

«Entre as duas guerras mundiais, várias leis de planeamento e alojamento avançaram a intervenção central e local do governo na construção das cidades. Mas, se o desejo era de cidades melhores, havia ainda muitas fraquezas a remediar. O tema principal até à segunda guerra mundial era o de *controle e conservação*, com planos das autoridades locais, por vezes erròneamente delineados, como sinais únicos de uma acção positiva. O início do desenvolvimento segundo boas direcções urbanísticas era difícil, se não impossível, por razões na sua maioria financeiras. Uma autoridade com possibilidades de conseguir melhorias importantes e aumentar, duma forma considerável, o valor de certos terrenos e propriedades particulares, não podia invocar esse valor; e no entanto teria de pagar altas indemnizações pela expropriação dessa mesma propriedade. Este problema, vulgarmente conhecido pelo de compensação e melhoria, deve estar resolvido hoje com a Lei Britânica de Planeamento Urbano e Rural de 1947.»

Estas palavras de Gordon Stephenson, Professor da Universidade de Liverpool abrem um seu artigo, o n.º 2 de uma curiosa série sobre o Planeamento na Grã-Bretanha, para o British Council. Já antes da segunda guerra mundial a Inglaterra — e especialmente Sir Patrick Abercrombie — encarava o problema urgente de pôr cobro ao desmedido desenvolvimento urbano a que a vida desordenada das cidades dá lugar. F. J. Osborn, no 3.º artigo da série, põe-no cruamente: «O acesso de novos habitantes, novas riquezas e nova actividade às grandes cidades faz-lhes pouco bem e muito mal aos seus habitantes. O valor dos terrenos e o custo da construção sobem tanto que nem as cidades ricas podem reconstruir decentemente os seus edifícios destroçados. Casas unifamiliares subdividem-se em apartamentos mal equipados... O espaço para recreio é lamentàvelmente escasso... O habitante médio das grandes cidades tem de escolher entre viver num bairro imundo e congestionado perto do trabalho ou gastar o seu tempo e dinheiro numa longa viagem diária para os subúrbios continuamente em

(Continua na página 27)

AOS ESTUDANTES DE ARQUITECTURA

PELO ARQUITECTO E. N. ROGERS

Desta vez desejamos falar directamente com os estudantes de arquitectura.

Esses — sabemos nós — seguem-nos com interesse, apesar de cada número da «Domus» lhes custar o sacrifício de um ou dois maços de cigarros. Com os de Milão e Roma temos tido uma troca contínua de ideias, mas também em Turim, por exemplo, contamos com amigos e até da distante Palermo já nos chegou um penoso apelo. Os jóvens de hoje ou vegetam na indiferença ou — quando são conscientes — debatem-se na angústia de interrogativas insatisfeitas; poucos são os que alimentam uma crença definida. Pesa sobre todos uma adolescência cheia de factores hipnóticos, que para uns se prolonga letárgicamente, e para outros produziu pelo contrário a rebelia. Não foi possível concentrar as energias dispersas no estudo: os melhores trazem consigo a experiência da guerra, da prisão, da generosa vida partidária. Sois uma geração dramática, mas todas as gerações teem o seu drama, e o nosso não é muito diferente do vosso: podemos entender-nos.

Que procurais? Que procuramos? Qual a nossa tarefa comum? Por vezes parece-me que, *alimentados de gafanhotos e mel silvestre*, cada um de nós se deve transformar num outro João Batista preparando com muita humildade e não menor fé o advento do predestinado: o arquitecto da casa do homem. E assim devemos procurar ser simplesmente homens para que ele possa construi-la.

Talvez seja este o objectivo de muitas gerações; ele preenche certamente toda a nossa existência. A arquitectura adquiriu consciência da sua renovada missão de muitos decénios, desde o momento em que, saindo da especulação intelectual abstracta, se voltou para os termos concretos da vida e procurou aderir sinceramente à medida humana.

Não existe descontinuidade entre a vossa geração e a nossa; temos de levar à meta distante a mesma insignia herdada da precedente.

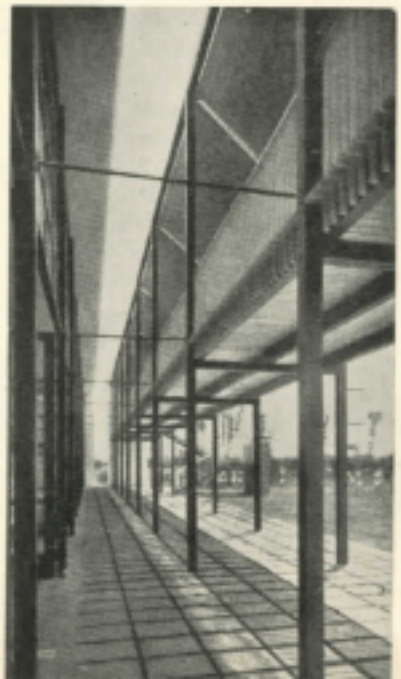
Seria um erro se, experimentando passivamente em vosso espírito a fatal lei mecânica da reacção igual e contrária à acção, praticardes a acção orgulhosa de recomeçar por caminhos novos e opostos.

Que os estilos tradicionais estão mortos, está, creio bem, fora de discussão; se um dia tivemos motivos para alvejar os chamados *culturalistas*, hoje é inútil fazê-lo; não tanto porque os tenhamos convencido a todos mas porque surgem em nós problemas próprios, e não temos mais tempo a perder com a estupidez, a insensibilidade ou a má fé dos outros. A questão tornou-se bastante mais difícil desde o momento em que já não basta agitar polémicas para destruir, mas se trata de construir.

A arquitectura descobriu-se a si própria passados anos, e talvez séculos, de se mostrar ao mundo

Ernesto Nathan Rogers n. em Trieste em 1909. Licenciado pela Faculdade de Arquitectura da Politécnica de Milão em 1932. Membro dos CIAM. Faz parte de um célebre grupo de arquitectos de Milão, composto por Rogers, Banfi, Belgioioso e Peressuti, com quem sempre colaborou. Obras principais desse grupo: Casa de fim de semana na Trienal de Milão, 1933; quatro salas da Exposição de Aeronáutica em Milão, 1934; Pavilhão Italiano da Navegação na Exposição de Paris, 1937; Instituto Helioterápico em Legnano, 1938. O monumento aos mortos italianos da 2ª Guerra Mundial já não teve a colaboração de Banfi, que morreu a 12 de Abril de 1945 no campo de concentração de Mauthausen, pagando com a vida a coragem de pertencer à Resistência Italiana. Ernesto N. Rogers é um dos maiores escritores do nosso tempo em matéria de arquitectura. Foi director da admirável revista DOMUS até 1948. A carta que inserimos foi publicada como artigo de fundo no número de Setembro de 1946 dessa revista italiana.

SOLÁRIO DO INSTITUTO HELIOTERÁPICO DE LEGNANO

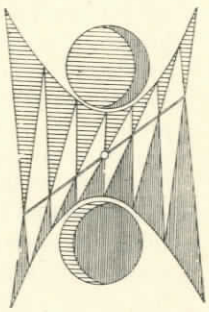


como um despojo irreal. Um copo é um copo, uma sala é uma sala, e uma cidade é uma cidade.
Por mais lapalissianas que pareçam estas afirmações, a nossa tarefa é dar-lhes força, cortando no campo da fantasia, o qual é ilimitado.
O nosso problema é mais precisamente este: encontrar a lei na liberdade, encontrar um estilo fora de qualquer condicionalismo formal: estabelecer, por exemplo o equilíbrio sem submeter a vida aos esquemas da simetria nem de outras figuras abstractas, nem iludir-se, pelo contrário, com a suficiência das soluções técnicas: criar sempre a relação exacta entre a utilidade e a beleza: a arquitectura tende para a síntese.
É fácil dizê-lo, mas como consegui-lo?
Torna-se necessário aspirar ao impossível quando se quer realizar o possível, lembra-nos Leopardi. O que significa também que é necessário enunciar proposições teóricas claras se se pretende percorrer, sem muitos erros, a estrada da experiência.
Quando as academias estavam no auge podia-se acreditar na possibilidade de transmitir a receita da arquitectura de mestre para discípulo; e até os verdadeiros artistas, que a um dado momento fugiam à aprendizagem, aproveitavam qualquer coisa dos textos canónicos de Vitruvio ou Vignola. A continuidade do pensamento, necessária ao desenvolvimento de qualquer época cultural, mantinha-se assim através do subtil engano dum modelo comum ao qual todos se podiam referir.
Hoje tudo é mais difícil e até as escolas de arquitectura estão em crise.
Todos nos convencemos de que a academia acabou, mas ao batismo de outro tempo sucedeu um sentimento agnóstico não menos vazio: quem não crê no constante renovamento do espírito arquitectónico não pode transmiti-lo e, destacando-se do tradicionalismo formal, é incapaz de ligar-se às nascentes da tradição.
A história, quando não é estagnação, revive no espírito criador. O que se pode exigir da escola é que ela ensine um *método* onde o antigo e o moderno adquiram relevo à luz da mesma atitude crítica.
Depois de abandonar os dogmas, ela não pode contentar-se em assistir passivamente ao ressurgimento duma nova cultura, mas deve, exercendo socràticamente uma paciente manobra, ajudar o despertar em todas as consciências.
Uma civilização arquitectónica como a nossa, pronta a exprimir exigências tão vastamente humanas, só pode surgir dum sapiente trabalho colectivo que, sendo capaz de exaltar o melhor dos indivíduos, recalque todavia os seus egoísmos.
Nunca uma reconstrução sã será possível se não quizermos reconhecer que as suas bases têm o fundamento na escola.
Minerva está pensativa: os estudantes aplicam-se pouco, os professores ensinam mal, e nós, que estamos de fora da escola, atiramos pedras aos vidros sem muito arriscar.

A ARQUITECTURA E A OPINIÃO

É INDISPENSÁVEL QUE OS ARQUITECTOS EXERÇAM INFLUÊNCIA SOBRE A OPINIÃO PÚBLICA E LHE DÊM A CONHECER OS MEIOS E OS RECURSOS DA NOVA ARQUITECTURA. O ENSINO ACADÉMICO PERVERTEU O GOSTO DO PÚBLICO E A MAIOR PARTE DAS VEZES OS PROBLEMAS AUTÊNTICOS DA HABITAÇÃO NÃO CHEGAM MESMO A SER POSTOS.
A OPINIÃO ESTÁ MAL INFORMADA E OS CLIENTES NÃO SABEM, EM GERAL FORMULAR COM PRECISÃO OS SEUS DESEJOS EM MATÉRIA DE ALOJAMENTOS. O ALOJAMENTO TEM-SE MANTIDO TAMBÉM DESDE HÁ MUITO, FORA DAS PREOCUPAÇÕES MAIS IMPORTANTES DO ARQUITECTO.
UM CONJUNTO DE VERDADES ELEMENTARES, ENSINADAS NA ESCOLA PRIMÁRIA, PODERIA CONSTITUIR A BASE DUMA EDUCAÇÃO DOMÉSTICA. ESTE ENSINO TERIA POR EFEITO FORMAR GERAÇÕES POSSUIDORAS DUMA CONCEPÇÃO SÃ DO ALOJAMENTO. ESTAS GERAÇÕES, FUTURA CLIENTELA DO ARQUITECTO, ESTARIAM, ALÉM DISSO, EM CONDIÇÕES DE LHE EXIGIR A SOLUÇÃO DO PROBLEMA TÃO DESCURADO DA HABITAÇÃO.

(1.º Congresso dos CIAM, Junho de 1928).



ERRATA

Os lapsos tipográficos são inevitáveis em qualquer revista. Pede-se ao leitor mais interessado que corrija os seguintes nos nossos números atrazados:

N.º 20: Antes do n.º 1 da Carta de Atenas, escrever: I. GENERALIDADES — A cidade e a sua região.

N.º 22: Antes do n.º 9 da Carta de Atenas escrever: II. ACTUAL ESTADO CRÍTICO DAS CIDADES — 1. HABITAÇÃO. Observações.
pag. 7, título: substituir SALA DE CHÁ por CASA DE CHA.

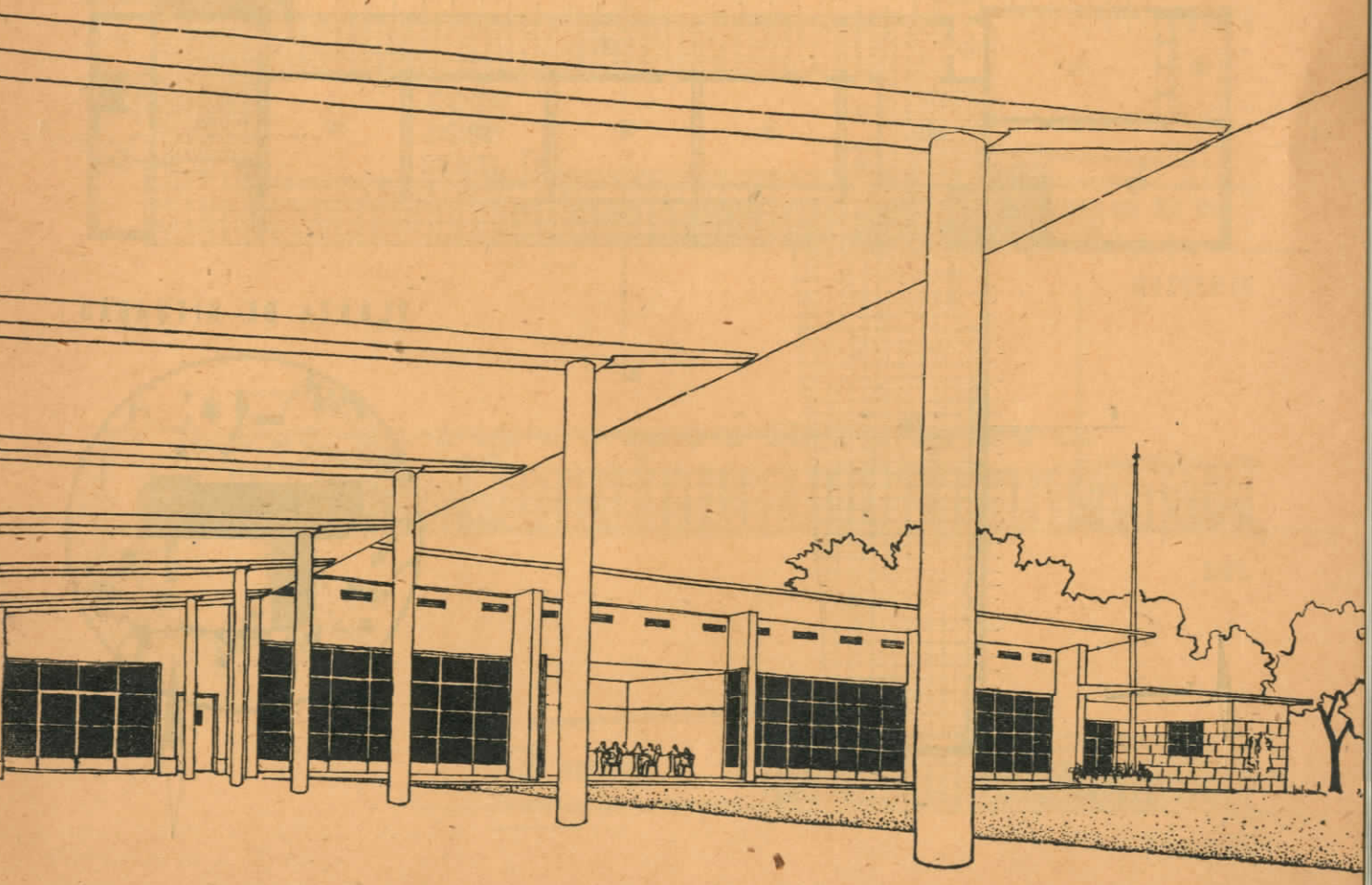
N.º 26: pag. 8, 2.ª coluna, linha 22: *escreveu o seu tio* por *escreveu a seu tio.*
pag. 11, ESCALA 1:100 por ESCALA 1:200.
pag. 21, 2.ª coluna, linha 6: *Loddi* por *Lodoli.*

ARQUITECTO MANUEL RAPOSO

UMA ESCOLA PRIMÁRIA

Situação e implantação — Esta escola primária faz parte do estudo conjectural dum agrupamento escolar situado perto de Lisboa em zona arborisada e de clima marítimo, composto de vários, edifícios destinados ao ensino infantil, primário e liceal e a sua concepção corresponde aos modernos, principios da Pedagogia, da higiene e do conforto.

Programa e solução funcional — Destina-se esta escola primária a rapazes de 7 a 10 anos. (10mpõe-se de 4 aulas teóricas (10) orientadas a sul e ligadas por uma galeria que serve de vestiário (9), uma aula de desenho (13) orientada a norte afim de beneficiar duma luz homogénea; uma aula de trabalhos manuais orientada a sul, afim de receber uma luz natural que pela sua intensidade

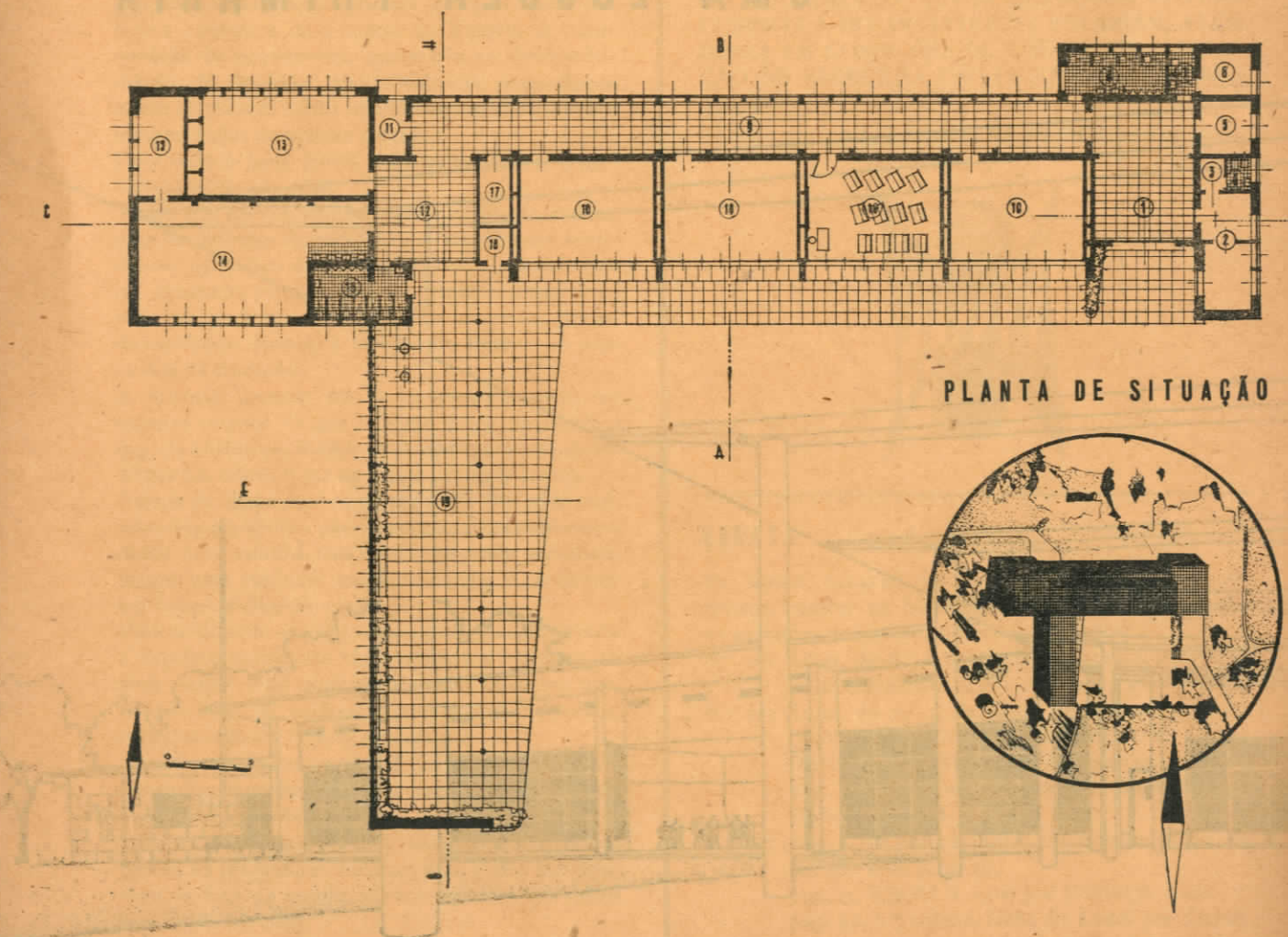


permita contrastes que facilitem a apreciação dos volumes dos objectos executados (nesta aula pratica-se a modelação em barro e em plasticina e o trabalho da madeira e dos metais). O recreio coberto tem uma área de 300m² (4m²/aluno), fica protegido dos ventos dominantes de NE pelo próprio edifício e dos ventos de SW pelos próprios paramentos a sul e a poente e é amplamente iluminado e banhado do sol pelo lado aberto e a nascente.

As aulas teóricas foram calculadas para uma lotação de 24 alunos e, segundo as normas oficiais (Boletim da Direcção Geral de Saúde Escolar de Junho de 1942) deverão ter uma área de 2m² por aluno. Assim se de-

PLANTA

1·VESTÍBULO. 2·GABINETES DOS PROFESSORES. 3·VESTIÁRIO. 4·W. C. 5·GABINETE DOS CONTÍNUOS. 6·ARRECADAÇÃO DE MATERIAL DIDÁTICO. 7 E 8·INSTALAÇÕES SANITÁRIAS. 9·GALERIA. 10·AULAS TEÓRICAS. 11·AQUECIMENTO. 12·VESTÍBULO. 13·AULA DE DESENHO. 14·AULA DE TRABALHOS MANUAIS. 15·ARRECADAÇÃO. 16·INSTALAÇÕES SANITÁRIAS. 17·LIMPEZA. 18·MATERIAL DE JARDINAGEM. 19·RECREIO COBERTO.



PLANTA DE SITUAÇÃO

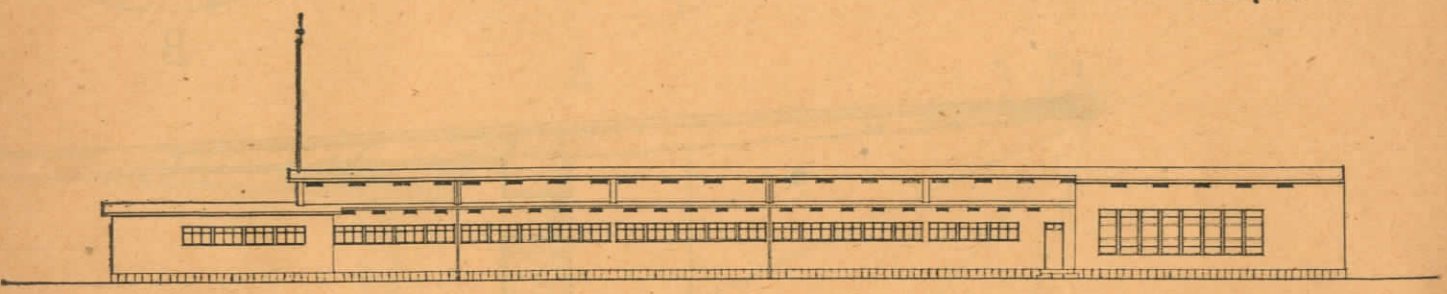
terminou o rectângulo com a dimensão máxima aconselhada de 8 metros de comprimento por 6 metros de largura — 48m², obtendo-se a cubagem de 7m³ por aluno, superior à mínima exigida de 5m³. A aula é completamente envidraçada a sul, com uma porta de harmónio, permitindo o contacto com o exterior. A área iluminante é superior a 1/5 da area do pavimento. O uso de persianas reguláveis poderá dosear a luz ambiente interior. A ventilação natural destas aulas é obtida por aberturas na fachada norte. O aquecimento faz-se por meio de tubagem, integrada no pavimento com circulação de água quente, permitindo atingir uma temperatura máxima de 23° nas camadas inferiores, sendo eficaz mesmo com o envidraçado todo aberto. A insolação das aulas faz-se como mostra o corte da página 12.

Características construtivas — A — Fundações de alvenaria ordinária isoladas das paredes em elevação com betuminoso. Construção mixta de paredes de suporte de alvenaria de pedra e vãos vencidos por linteis de cimento armado. Cobertura em lage, revestida de feltro betuminoso. B — Estrutura de cimento armado: pilares, vigas e lages de cobertura. Para maior facilidade de construção e economia só se usou a estrutura de cimento armado nas zonas em que eram necessários grandes rasgamentos sem pilares intermédios. Estabeleceu-se para cada caso um módulo que ordenasse e simplificasse os cálculos.

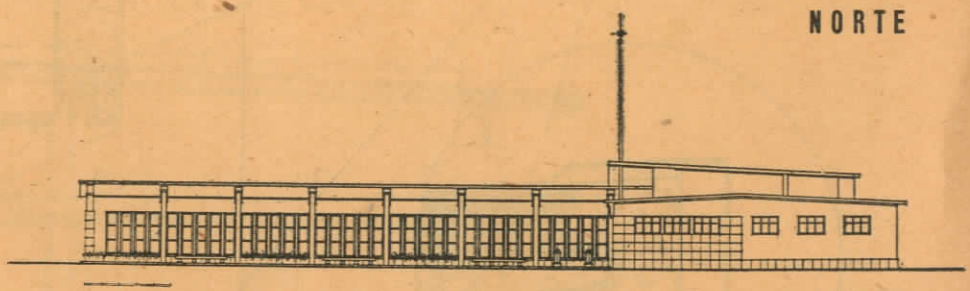
Partido estético — Infliuiu no desenvolvimento deste estudo a doutrina de que a «expressão nacional» ou «regional» tem de surgir do cuidado posto na resolução dos diversos problemas, resultantes do estudo dos factores inerentes à região e não da cópia de anteriores efeitos, independentemente das causas e da natural evolução sofrida pelo meio.

Só assim os edifícios constituirão expressões vivas, traduzindo pela sua arquitectura a imagem duma época. Só assim se poderão tirar das novas técnicas e dos novos materiais novas possibilidades artísticas.

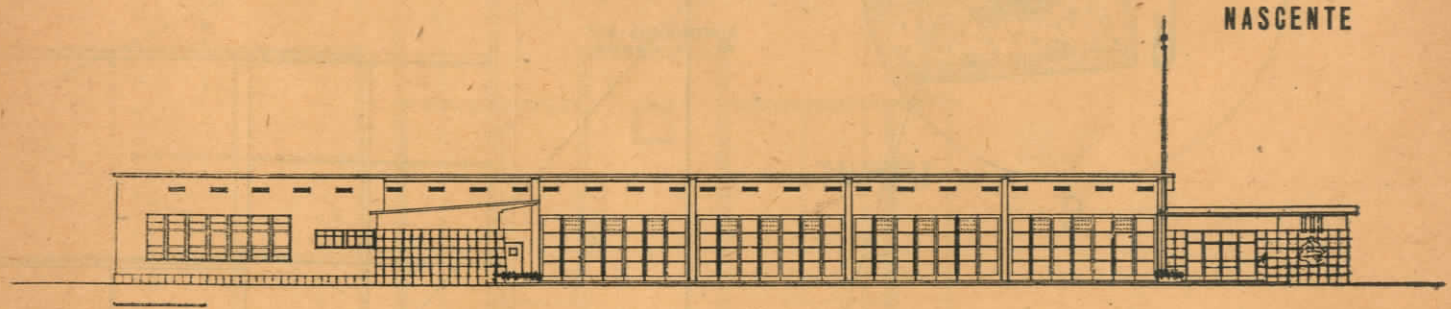
ALÇADOS



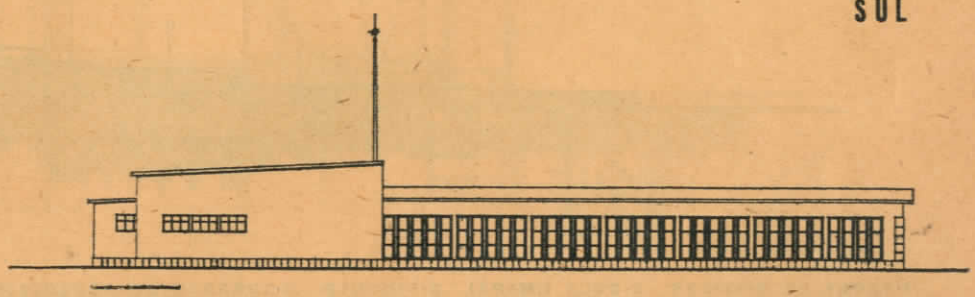
NORTE



NASCENTE



SUL

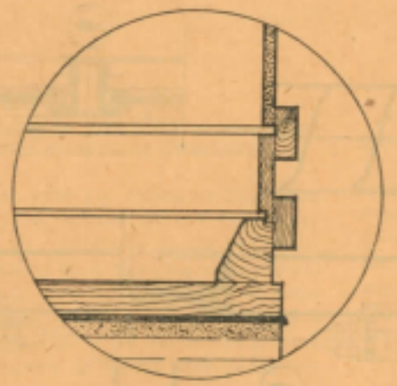


POENTE

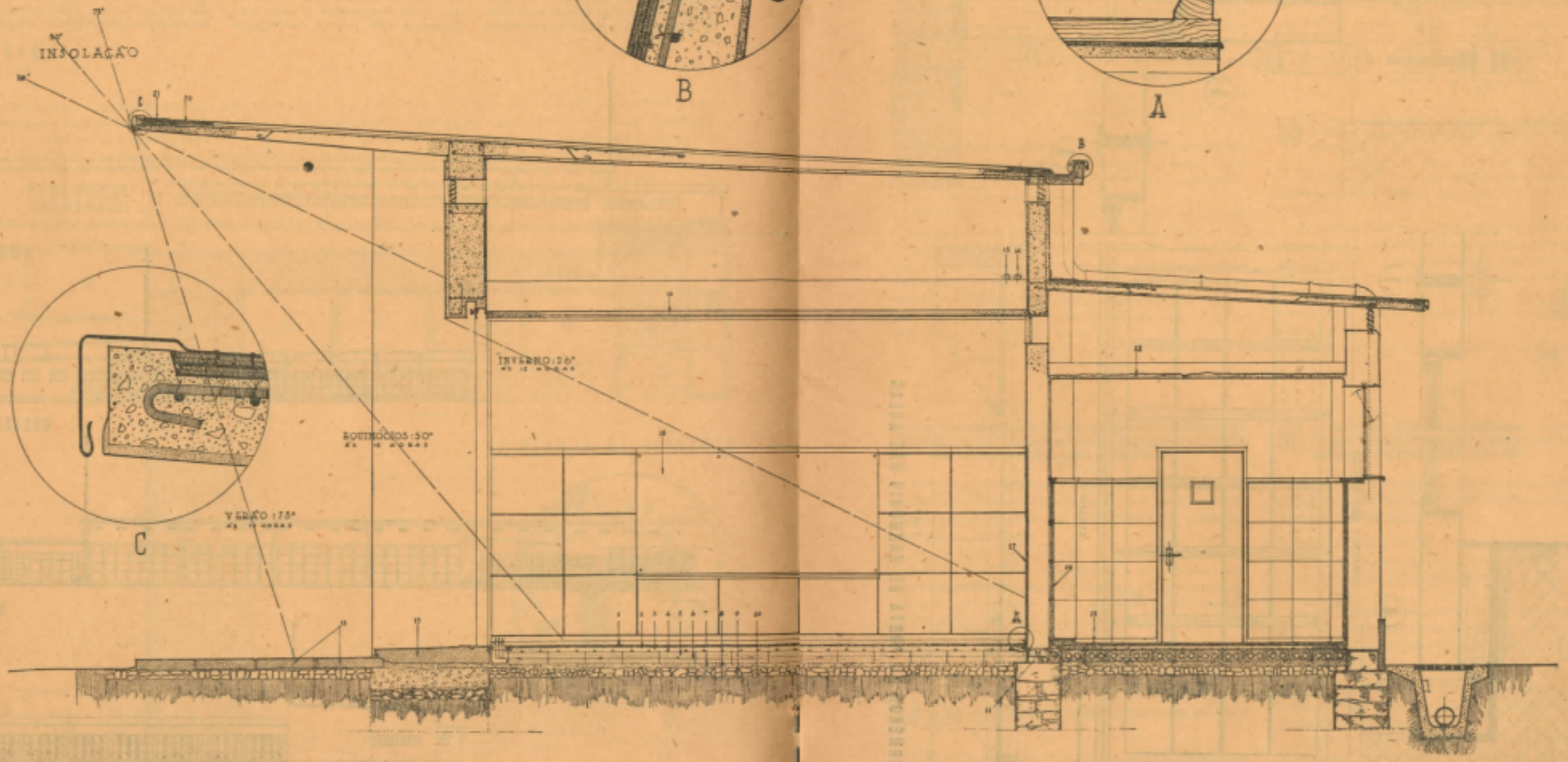
CORTE A-B

ESCALA 1:50

B

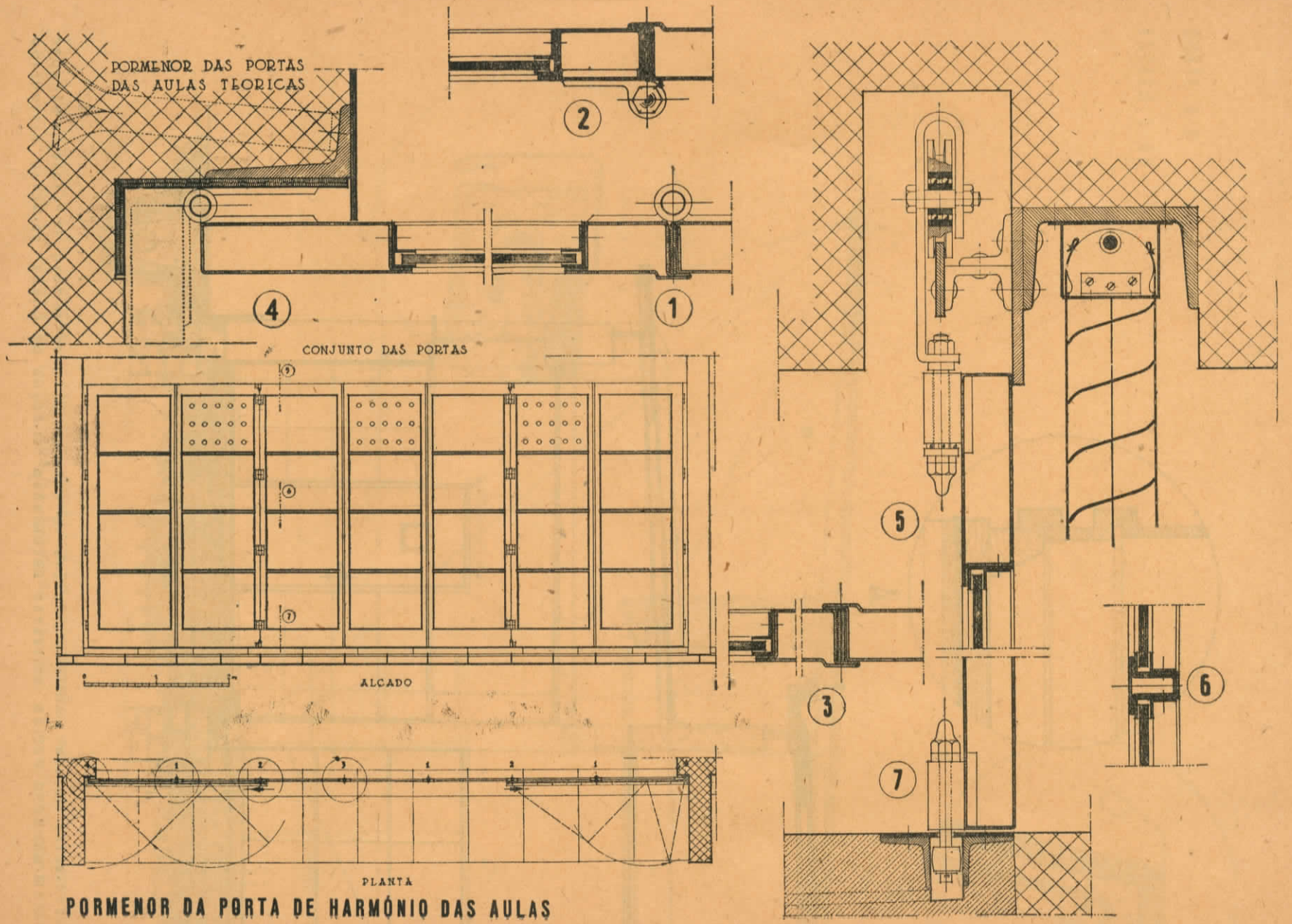


A



C

1-TACOS DE BISSILON 2-COLA (IMEPA) 3-CIMENTO 4-TUBAGEM DO AQUECIMENTO 5-BLOCOS DE CIMENTO 6-CANAIS DE AR QUENTE 7-BETÃO SIMPLES 8-AREIA 9-CASCALHO 10-TERRA BATIDA 11-BETUMINOSO 12-PLACAS DE MÁRMORE 13-LÚZ 14-PISTA DE AQUECIMENTO 15-RETORNO DA CALDEIRA 16-LAGE 17-PLACA DE CORTIÇA 18-QUADRO DE ARDÓSIA 19-MÁRMORE POLIDO 20-FELTRO BETUMINOSO 21-FOLHA DE COBRE 22-METAL DISTENDIDO



PORMENOR DA PORTA DE HARMÓNIO DAS AULAS

A CARTA DE ATENAS

CONTINUAÇÃO

52 CONCEBIDA PARA PEÕES OU CARRUAGENS, JÁ NÃO CORRESPONDE HOJE AOS MEIOS MECÂNICOS DE TRANSPORTE.

As cidades antigas eram por razões de segurança, rodeadas de muralhas. Não puderam portanto estender-se à medida e na razão do crescimento da sua população.

Era preciso actuar com economia para conseguir dar ao terreno, o máximo de superfície habitável. Daí, o dispositivo de ruas e ruelas cerradas, permitindo servir o maior número possível de portas de habitações e, como consequência, esse sistema de blocos construídos perpendicularmente sobre a rua de onde recebem a luz do dia e perfurados, com o mesmo objèctivo, por pátios interiores.

Mais tarde, desde que se foram alargando as cinturas fortificadas, ruas e ruelas prolongaram-se em avenidas e alamedas para lá do primeiro centro, o qual conservaria a sua estrutura primitiva.

Este sistema de construções, que já não corresponde a qualquer necessidade, tem ainda hoje força de lei. É sempre o bloco construído, sub-produto directo da via pública. As suas fachadas dão sobre ruas ou sobre pátios mais ou menos estreitos e a rede circulatória que envolve tem dimensões e intersecções múltiplas que não tem sido possível porem-se de acordo com as novas velocidades dos veículos mecânicos.

•

53 O DIMENSIONAMENTO DAS RUAS, DORAVANTE INAPROPRIADAS, OPÕE-SE À UTILIZAÇÃO DAS NOVAS VELOCIDADES MECÂNICAS, E AO DESENVOLVIMENTO REGULAR DA CIDADE.

O problema resulta da impossibilidade de conciliar as velocidades naturais, as do peão e do cavalo, com as velocidades mecânicas, as dos automóveis, comboios, camiões ou autocarros.

A sua mistura é a origem de milhares de conflitos. O peão circula com uma insegurança perpétua ao passo que os veículos mecânicos obrigados a travar sem cessar, são paralizados, o que não os impede de serem a causa de um perigo de morte permanente.

•

54 AS DISTÂNCIAS ENTRE OS CRUZAMENTOS DE RUAS SÃO MUITO CURTAS.

Antes de atingirem o seu regime normal, os veículos mecânicos têm necessidade de destravar e de acelerar gradualmente.

A travagem não pode intervir brutalmente sem causar uma deterioração rápida dos seus principais órgãos.

Seria preciso, pois, prever uma unidade de comprimento razoável entre o lugar de partida e aquele onde é necessário o emprego do travão.

Os actuais cruzamentos de ruas, situados a 100, 50, 20 ou mesmo a 10 metros de distância uns dos outros não convem a uma boa marcha dos veículos mecânicos. Deverão separá-los espaços de 200 a 400 metros.

•

55 A LARGURA DAS RUAS É INSUFICIENTE. PROCURAR ALARGÁ-LAS É MUITAS VEZES UMA OPERAÇÃO ONEROSA E ALÉM DISSO IMPRATICÁVEL.

Não há para as ruas, largura-tipo uniforme. Tudo depende do seu débito em número e em natureza de veículos.

As antigas vias principais, impostas desde os primeiros tempos da cidade pela topografia e pela geografia e que são o tronco da inumerável ramificação das ruas, conservaram quase sempre um intenso movimento.

São geralmente muito estreitas, mas o seu alargamento nem sempre constitui uma solução fácil nem mesmo eficaz.

Importa que o problema seja encarado bem mais além

•

56 EM FACE DAS VELOCIDADES MECÂNICAS, A REDE DE RUAS APRESENTA-SE IRRACIONAL, FALTANDO-LHE EXACTIDÃO FLEXIBILIDADE, DIVERSIDADE, CONFORMIDADE.

A circulação moderna é uma operação das mais complexas. As vias destinadas a múltiplos usos devem permitir ao mesmo tempo que:

os automóveis vão de porta a porta;
os peões vão de porta a porta;
os autocarros e comboios percorram itinerários prescritos;
os camiões vão dos centros de abastecimento a locais de distribuição infinitamente variados;
certos veículos atravessem a cidade em simples trânsito.

Cada uma destas actividades requereria uma pista própria condicionada a satisfazer necessidades nitidamente caracterizadas.

É pois necessário proceder-se a um estudo completo do assunto, considerar-se o seu estado presente e procurarem-se as soluções que correspondam verdadeiramente a necessidades estrictamente definidas.

57 **TRAÇADOS DE ORDEM MONUMENTAL, PRETENDENDO ATINGIR FINS REPRESENTATIVOS TÊM PODIDO, OU PODEM CONSTITUIR PESADOS ENTRAVES À CIRCULAÇÃO.**

O que era admissível e mesmo admirável no tempo dos peões e dos trens pode tornar-se actualmente uma fonte de constantes perturbações.

Certas avenidas construídas para assegurar uma perspectiva monumental coroada por um monumento ou por um edifício, são presentemente uma causa de engarrafamento, de atrazo e por vezes de perigo.

Estas composições de ordem arquitectural deveriam ser preservadas da invasão dos veículos mecânicos para os quais não foram feitas e à velocidade dos quais não poderão nunca ser adaptadas.

A circulação tornou-se hoje uma função primordial da vida urbana. Requere um programa cuidadosamente estudado, que saiba prever tudo quanto é necessário para regularizar os débitos, criar os escoamentos indispensáveis e chegar assim a suprimir os engarrafamentos e o constante incómodo de que são a causa.

•

58 **EM NUMEROSOS CASOS, A REDE FERROVIÁRIA TORNOU-SE, QUANDO DA EXTENSÃO DA CIDADE, UM OBSTÁCULO GRAVE PARA A URBANIZAÇÃO. ENVOLVE BAIRROS DE HABITAÇÃO, PRIVANDO-OS DE CONTACTOS ÚTEIS COM OS ELEMENTOS VITAIS DA CIDADE.**

Ainda, neste caso, o tempo marchou velozmente. Os caminhos de ferro foram construídos antes da prodigiosa expansão industrial que eles próprios provocaram.

Penetrando nas cidades, seccionaram arbitrariamente zonas inteiras. O caminho de ferro é uma via que não se atravessa; isola uns dos outros sectores que tendo-se, pouco a pouco, coberto de habitações, se encontram privados dos contactos que lhes são indispensáveis.

Em certas cidades, a situação é grave para a economia geral e o urbanismo é chamado a considerar a correcção e a deslocação de certas redes, de forma a fazê-las reentrar na harmonia de um plano geral.

É PRECISO EXIGIR

59 **... QUE SEJAM FEITAS, AS ANÁLISES ÚTEIS, SOBRE ESTATÍSTICAS RIGOROSAS, AO CONJUNTO DA CIRCULAÇÃO NA CIDADE E NA SUA REGIÃO. TRABALHO QUE REVELARÁ OS LEITOS DE CIRCULAÇÃO E A QUALIDADE DOS SEUS DÉBITOS.**

A circulação é uma função vital cujo estado presente deve ser expresso por gráficos. As causas determinantes e os efeitos das suas diferentes intensidades aparecerão, então, claramente e será assim mais fácil discernir os pontos críticos.

Um claro golpe de vista sobre a situação permitirá, só por si, realizar dois progressos indispensáveis: dar a cada uma das vias de circulação um fim preciso que será receber quer os peões, quer os automóveis, quer os pesados ou os veículos em trânsito; dar depois a estas vias, conforme o fim a que forem destinadas, dimensões e caracteres especiais: natureza da faixa de rolagem, largura do pavimento, locais e natureza dos cruzamentos ou das concordâncias.

•

60 **... QUE AS VIAS DE CIRCULAÇÃO SEJAM CLASSIFICADAS DE ACORDO COM A SUA NATUREZA E CONSTRUÍDAS EM FUNÇÃO DOS VEÍCULOS E DAS SUAS VELOCIDADES.**

A rua única legada pelos séculos recebia outrora peões e cavaleiros à mistura, e foi apenas no fim do século XVIII que o emprego generalizado dos trens provocou a criação dos passeios.

No século XX desabou, como um cataclismo, a massa dos veículos mecânicos, bicicletas, motos, autos, camions, autobuses — com suas velocidades inesperadas.

O crescimento fulminante de certas cidades, como Nova-York, por exemplo, onde circulam diàriamente um milhão e seiscentos mil automóveis, provocou um afluxo de veículos em certos pontos determinados.

Já é tempo de remediar, com medidas apropriadas, uma situação que se está tornando desastrosa.

A primeira medida útil seria separar radicalmente, em certas artérias congestionadas, o destino dos peões do dos veículos mecânicos.

A segunda, dar aos pesados um leito de circulação próprio.

A terceira, considerar para a grande circulação vias de transito independentes das vias correntes destinadas à pequena circulação.

•

61 **OS CRUZAMENTOS DE GRANDE MOVIMENTO SERÃO CONSTRUÍDOS, PERMITINDO UMA CIRCULAÇÃO CONTÍNUA, POR MEIO DE MUDANÇAS DE NÍVEL.**

Os veículos em trânsito não deveriam ser constrangidos ao regimen das paragens obrigatórias em cada cruzamento, retardando inùtilmente o seu percurso.

Mudanças de nível, em cada via a cruzar, são o melhor meio de lhes assegurar uma marcha continua.

Sobre as grandes vias de trânsito e a distâncias calculadas para obter o melhor rendimento, serão estabelecidas concordâncias, unindo-as às vias destinadas à circulação secundária.

•

62 **... QUE O PEÃO POSSA SEGUIR CAMINHOS DIFERENTES DOS DO AUTOMÓVEL.**

Esta medida constituiria uma reforma fundamental da circulação nas cidades. Nenhuma outra seria mais judiciosa, nem susceptível de abrir uma era de urbanismo mais nova e mais fértil.

ESTA EXIGÊNCIA NO QUE DIZ RESPEITO À CIRCULAÇÃO PODE SER CONSIDERADA TÃO RIGOROSA COMO A QUE, NO DOMINIO DA HABITAÇÃO, CONDENA TODA A ORIENTAÇÃO DO ALOJAMENTO AO NORTE.

(Continua)

PLANEAMENTO EM INGLATERRA

(CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 6)

expansão. Bichas para os carros, viagens no estribo, congestionamentos de trânsito, falta de espaço para estacionamento, são sintomas desta super-concentração e super-expansão das cidades — condições que não são particulares da Inglaterra. Mas devemos admitir que a Inglaterra esteve à cabeça deste louco processo de desenvolvimento urbano.»

Os artigos desta série expõem o programa geral das soluções a usar e casos particulares desse programa. A fotografia que publicamos é da maquette do Centro Cívico que faz parte do plano geral de Harlow New Town, da autoria de Frederick Gibberd. Neste plano Gibberd tentou uma alternativa entre os conhecidos extremos da cidade-jardim vertical e da cidade-jardim dispersa horizontalmente, procurando não desprezar as conquistas da ciência urbanística moderna. A tendência geral dos urbanistas ingleses é exposta por F. J. Osborn: «O que há a fazer, pensa a Inglaterra, é parar com a expansão das grandes cidades, conservando para a agricultura e recreio a terra verde que ainda haja à sua volta — já demasiadamente afastada dos milhões estrangulados nos centros. Estes centros decadentes devem ao mesmo tempo ser reconstruídos segundo planos mais abertos, com menor população, para que os que fiquem tenham jardins e mais espaço para recreio e saúde... Algumas das indústrias e comércio de escritório mudar-se-ão também, e assim os residentes nas novas cidades evitarão as viagens diárias. Certas leis têm poderes para guiar a indústria para situações desejáveis e restringi-la onde haja congestão e super-centralização.» Como diz Stephenson no seu artigo, «estas (novas cidades) prometem ser o desenvolvimento mais excitante do novo planeamento urbanístico e rural. Nunca até hoje uma democracia se meteu deliberadamente a construir novas cidades que serão projectadas desde o princípio como locais admiráveis para famílias de todas as classes, com cuidado completo pela vida da comunidade e indústrias modernas eficientes.»

CARTAS DE LEITORES

A CASA E A CRIANÇA

Parabens a Ilse Losa e a «ARQUITECTURA». Escrevo para lembrar que a ideia do caixilho de janela mais baixo, para as crianças, já vem da Idade Média. Ao folhear um livro sobre janelas descobri esta ilustração que mostra que em Siena «a vista da rua era um privilégio

concedido tanto aos adultos como às crianças».

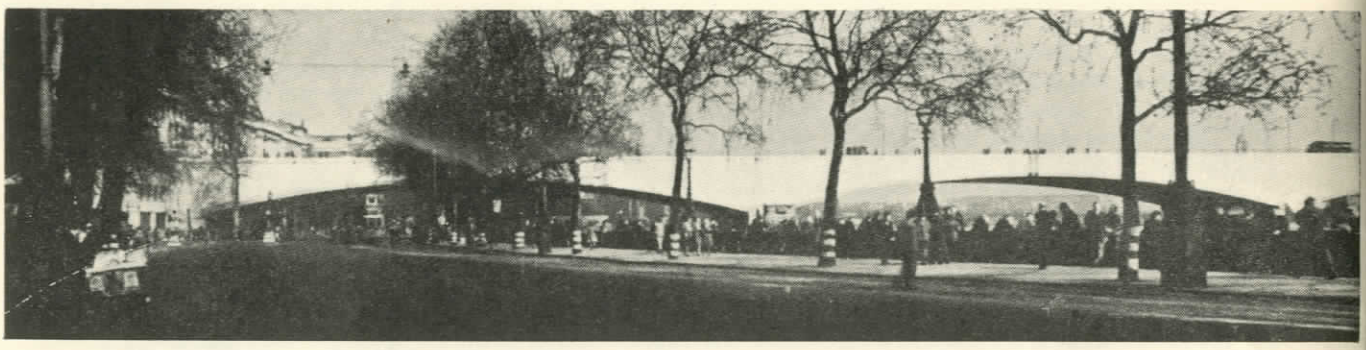
Quem escreverá mais artigos sobre estes aspectos «domésticos» mas tão importantes da arquitectura? Recordo um artigo de Mário Tevarotto, «As crianças na arquitectura», publicado na «DOMUS».

ZULCIDES SARAIVA

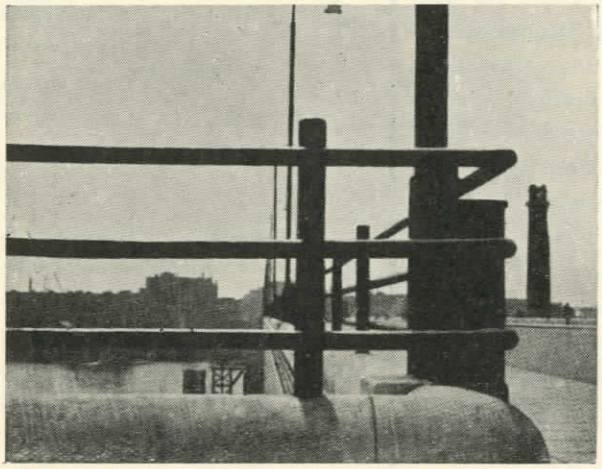
N. R.—O artigo de Mário Tevarotto tem, de facto um interesse grande. Trata o problema da criança e da arquitectura duma forma muito completa. Dele apresentaremos os trechos mais importantes se não nos for possível publicá-lo na íntegra.

A NOVA PONTE DE WATERLOO

Generalidades — Não será exagero dizer que a Nova Ponte de Waterloo é a contribuição mais notável do século xx para o embelezamento do cenário de Londres. Veja-se a fotografia em que a ponte se recorta sobre o panorama da cidade. Os enormes arcos achatados, rematados pela linha horizontal do parapeito, ligam, com um admirável equilíbrio, edifícios que lhe são nitidamente inferiores em carácter estético. Substitui a antiga ponte de Waterloo e foi começada a construir em Maio de 1939.

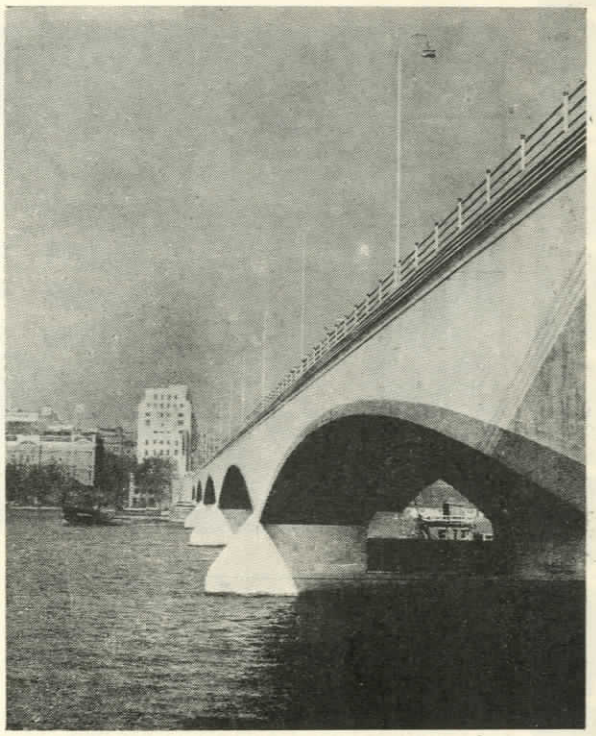


Construção — A ponte é constituída por vigas contínuas nos vãos 1 e 2 e 4 e 5, com uma parte suspensa trabalhando em consola no vão 3. Nos pilares dos extremos estendem-se consolas na direcção dos encontros. Para garantir a máxima altura livre à navegação, a altura dos membros da estrutura superior foi calculada para as menores dimensões possíveis; isto foi obtido pela adopção de um traçado extremamente rigoroso e por uma execução perfeitíssima. Os pegões da ponte assentam sobre uma camada argilosa rija numa profundidade cerca de 6 metros abaixo do leito do rio no seu ponto mais profundo. Isto permite futuras dragagens no canal de navegação. As fundações são de betão, e os pegões de cimento armado, forrados de pedra.

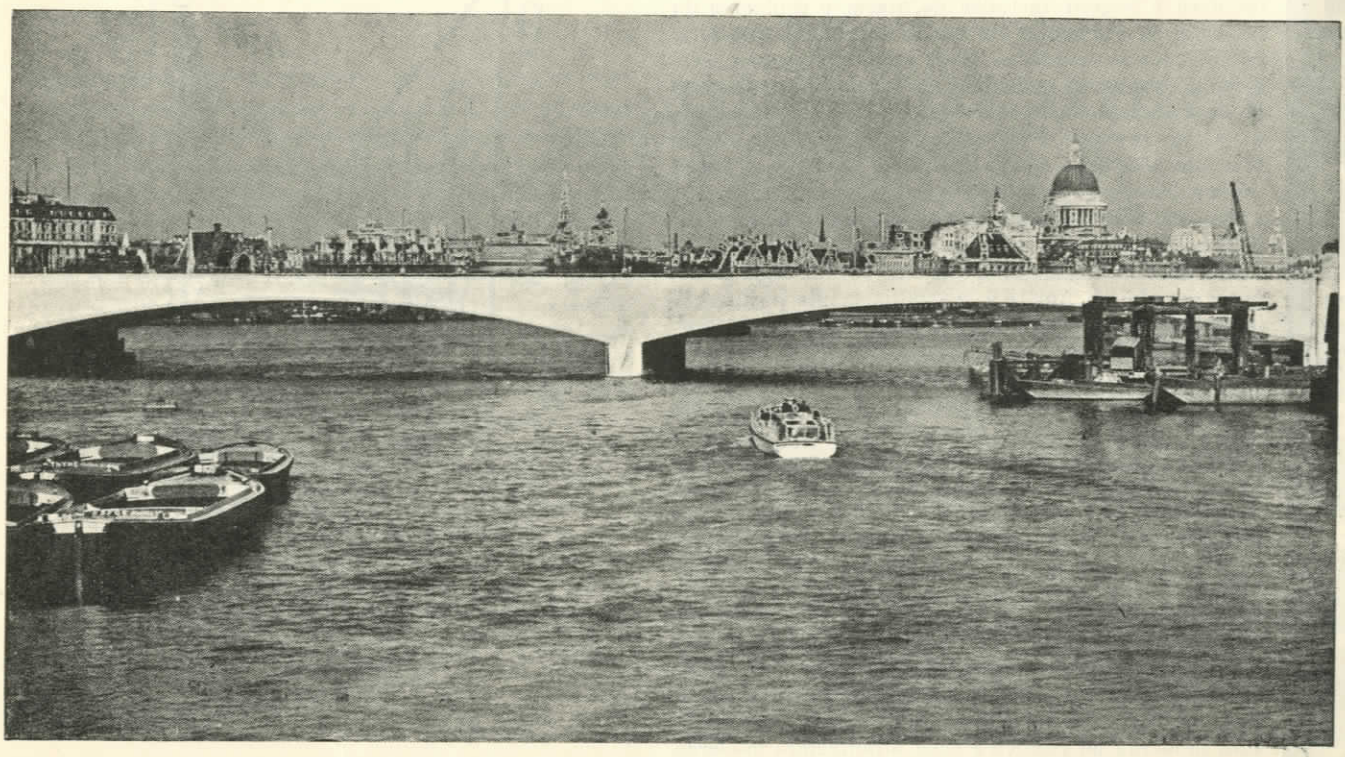


Corrimãos e Candeeiros — Os actuais, provisórios, serão substituídos quando as condições o permitirem. Embora eles mostrem todos os defeitos de pormenor duma execução e material provisórios, o efeito geral em relação ao projecto da ponte não choca, e é de desejar que o mesmo espírito de simplicidade seja mantido quando da substituição por materiais mais apropriados.

Número de vãos	5
Largura de cada vão	73,20 m
Altura de passagem da navegação	9,15 m
Largura entre os parapeitos	24,40 m
Largura da faixa de rodagem	17,70 m
Largura de cada passeio	3,35 m



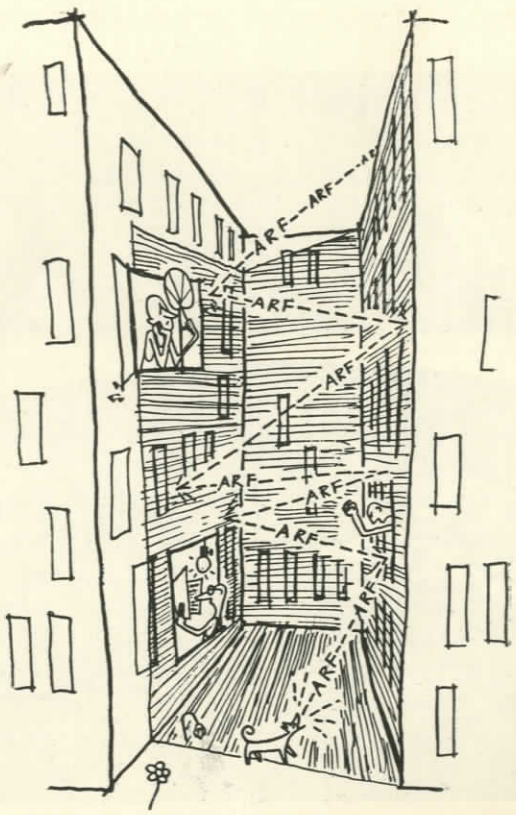
ENGENHEIROS: RENDEL, PALMER, TRITTON, SIR PEIRSON FRANK E H. F. NOLANS.
ARQUITECTO: SIR GILES GILBERT SCOTT

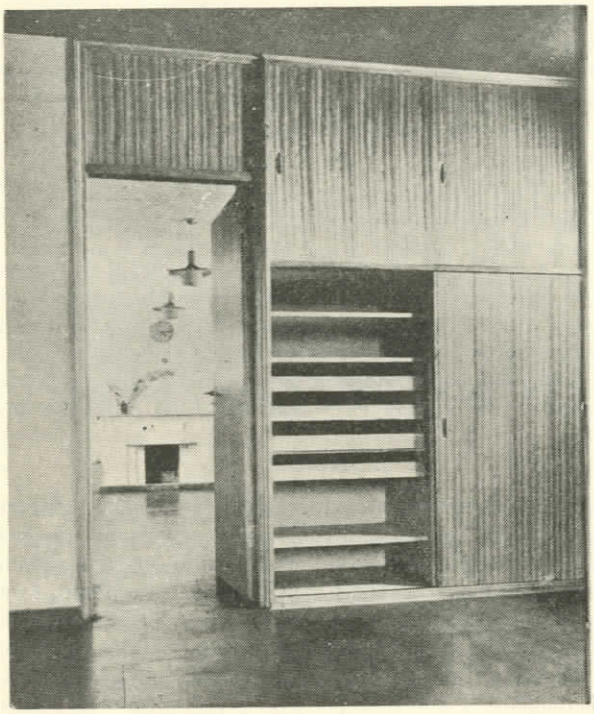


APARTMENT HOUSES

UM LIVRO AMERICANO SOBRE PRÉDIOS DE APARTAMENTOS

Os livros e revistas americanos de arquitectura dividem-se em duas classes principais. Uns, com títulos compósitos de «Houses and Homes», apresentam projectos «prontos a construir» e ensinam o leitor a ser o próprio arquitecto dum estilo chamado «tradicional», contrapartida americana do nosso «português suave»; outros são tentativas honestas de explicação duma arquitectura mais séria. Estão neste número os do Museu de Arte Moderna de Nova York e os da Progressive Architecture Library, de onde nos vem este livro do arquitecto Joseph H. Abel e do engenheiro Frank N. Severud. A obra, dividida em três partes (Arquitectura; Estrutura; Aquecimento, Elevadores e Paisagem), não é um catálogo de exemplos, mas uma obra viva, por vezes de caricatura, sempre de análise esclarecida. «A intenção do livro é sugerir métodos de atacar o problema do projectar apartamentos em vez de apresentar uma série de soluções já estudadas. Cada local e programa apresenta um problema individual e é preciso em cada caso procurar uma solução coerente com os fins desejados», diz-se no prefácio. Para nós, portugueses, este estudo tem um interesse agudo. Quere-se atribuir o pouco desenvolvimento da solução em apartamentos entre nós a uma não adaptabilidade dos portugueses a essa modalidade. A verdade é que, se de facto certas funções domésticas não estão simplificadas em Portugal como, por exemplo, na América, a família média portuguesa já começa a estar cansada da complicação das «12 divisões» por inquilino; e o apartamento corresponderia, até entre nós, a uma fase definida da vida comum que por enquanto não tem solução. O casal sem filhos ou com um filho, o homem ou a mulher solteiros e independentes, estão condenados à casa dos parentes, ao quarto de hotel ou pensão, ou a um andar inùtilmente difícil de habitar por demasiado grande. E que grande proveito poderia tirar a arquitectura moderna dum estudo bem orientado dos prédios de aluguer! Se na moradia a luta com os preconceitos do cliente é muito pessoal e qualquer vitória é de repercussão restrita, o aluguer em série de locais criados de acordo com uma concepção de vida mais ampla e arejada seria uma escola constante de futuros clientes convencidos e agradecidos. Porque a única maneira de ensinar a arquitectura moderna ao público é fazer arquitectura moderna.





As habitações diminuiram de tamanho, e é preciso aproveitar ao máximo o espaço livre; a maior frequência de mudanças torna incómoda a deslocação de grandes armários de cozinha e roupeiros; as dificuldades de pessoal exigem móveis fáceis de limpar. Os móveis encastrados (ou «metidos nas paredes», com sem grande rigor já se diz entre nós) resolvem estes problemas. Na América é hoje imcompreensível uma casa sem eles. A arquitectura moderna vulgarizou-os na Inglaterra. Este pequeno manual, com texto em inglês e francês e ilustrado com desenhos e muitas fotografias, tem o o mérito de apresentar obras mais próximas da verdadeira arquitectura do que de uma decoração convencional e fútil que costuma aparecer nas revistas chamadas «de decoração». Edição de Alec Tiranti, Londres.

BUILT-IN FURNITURE IN GREAT BRITAIN

Em contraste com as vulgares noções românticas associadas à palavra «aldeia», a verdade é que a maior parte das aldeias, desenvolvidas ao acaso de circunstâncias muitas vezes contraditórias, são aglomerações urbanisticamente defeituosas, inadequadas a um desenvolvimento que futuras necessidades possam exigir. A aldeia torna-se cada vez menos auto-suficiente e mais dependente do mundo em seu redor. O fornecimento de águas e electricidade, as facilidades de transporte, os serviços de saúde, são factores que hoje a tornam parte de uma rede em vez de uma unidade isolada. O livro de Cecil Stewart é a história de uma experiência única: uma equipa de especialistas em colaboração íntima e quotidiana com os habitantes de uma aldeia inglesa, estudaram exaustivamente as suas condições de vida sob os mais diversos aspectos. As entrevistas, os depoimentos, a reacção da aldeia diante do estudo dum futuro melhor e mais humano, são interessantíssimos; a sessão em que as crianças são ouvidas é inolvidável. O arranjo urbanístico, claro e elegante, é uma consequência imediata da marcha desse estado. Edição de Edward Arnold & Co., Londres.

THE VILLAGE SURVEYED

Por CECIL STEWART

Portugal — A actividade do Sindicato Nacional dos Arquitectos — Na assembleia geral do S. N. A. realizada em 22 de Dezembro de 1948 foram nomeadas, por proposta da nova Direcção, várias comissões para o estudo e realização de algumas iniciativas de grande interesse para a Classe. Dessas comissões, a que tem o encargo de organizar sessões de estudo e debate de problemas profissionais, levou já a cabo um importante trabalho, que permitiu dar início em 21 de Fevereiro a uma série de palestras seguidas de debates.

Os temas das primeiras cinco sessões são os seguintes: «Colaboração do Arquitecto nos projectos de pontes», pelo arquitecto Inácio Peres Fernandes, «Uma unidade de habitação», pelo arquitecto Fernando Mesquita, «Sanatórios para tuberculosos; um caso concreto», pelo arquitecto Porfírio Pardal Monteiro, «Estudo sobre os museus dos E. U. A.», pelo arquitecto Francisco Keil Amaral.

Está já inscrito um elevado número de arquitectos para a realização de outras palestras e debates, em que serão tratados, entre outros os seguintes temas: «A função do arquitecto no estudo e na construção de estradas», orientação de um debate sobre «A posição do arquitecto perante os desejos dos clientes», «Postos sanitários para as Colónias; estudo de um caso concreto», orientação de um debate sobre «Vantagens da unificação dos pormenores de construção», orientação de um debate sobre «Monumentalidade das cidades», «Aplicação de materiais de construção; um exemplo típico», «Circulação urbana; um caso concreto»; «O problema dos pequenos mercados, estudo de um caso concreto».

A Visita dos Estudantes Brasileiros de Arquitectura — Registamos a vinda a Portugal de um grupo de estudantes brasileiros, finalistas da Faculdade Nacional de Arquitectura da Universidade do Brasil, que acompanhados pelo professor de Teoria de Arquitectura daquela Faculdade Arquitecto Wladimir Alves de Sousa, realizam actualmente uma viagem de estudo aos principais países da Europa. O primeiro país visitado foi o nosso, e da estadia entre nós do grupo brasileiro guardam os arquitectos portugueses a melhor recordação. A conferência sobre Arquitectura Brasileira que o professor Alves de Sousa realizou em Lisboa no Instituto Superior Técnico, foi um acontecimento de invulgar interesse no campo das Artes Plásticas. Embora os arquitectos portugueses já tivessem um conhecimento nítido do valor das actuais tendências da arquitectura no Brasil, através de várias publicações estrangeiras, o assunto ganhou um interesse novo e uma maior objectividade uma vez explicado por alguem que o tem vivido de perto. A esta conferência seguiu-se a inauguração, no salão nobre do I. S. T. duma exposição de arquitectura brasileira, onde se apresentavam grande número de fotografias, desenhos e algumas maquettes, documentando duma forma admiravel e completa o magnífico movimento da arquitectura moderna no Brasil. Uma coleção de revistas e publicações, colocadas de forma a permitir fácil consulta, figurava também na exposição. Lamentamos que a duração desta magnífica realização tenha sido apenas de três dias, o que fez com que passasse quase despercebida do grande público.

Por especial deferência do professor Alves de Sousa foi-nos facultada a publicação do material exposto, pelo que anunciamos para breve a edição de um número especial de ARQUITECTURA dedicado ao Brasil.

A exposição realizada em Lisboa deve repetir-se próximamente em Paris e possivelmente noutras cidades da Europa.

O XVI Congresso Internacional de História da Arte — De 18 a 24 de Abril realiza-se em Portugal o XVI Congresso Internacional de História da Arte, cujas sessões de trabalho terão lugar em Lisboa, Coimbra e Porto. O programa científico deste congresso é o seguinte: A — Relatórios principais com temas escolhidos pela Comissão Internacional de História da arte, apresentados e a discutir nas sessões plenárias: I — Arte Pré-Românica, II — Arte Manuelina, III — Os Primitivos Portugueses, IV — Arte Barroca em Portugal; B — Comunicações gerais, apresentadas pelos congressistas e agrupadas nas secções seguintes, cuja leitura e discussão terá lugar nas sessões de trabalho: I — Arte da Idade-Média e do Renascimento, II — Arte Barroca, III — Metodologia, Conservação das Obras de Arte e demais assuntos que não possam ser incluidos nas outras secções.

Durante o período de duração do Congresso, e fazendo parte das manifestações culturais do mesmo, realizam-se a Exposição do Restauro de Pinturas, no Museu Nacional de Arte Antiga, a Exposição Fotográfica de Monumentos Portugueses, no Instituto Superior Técnico, a Exposição de Escultura Medieval, no Museu Machado de Castro de Coimbra e a Exposição de Artes Decorativas dos Sec. XVII e XVIII no Museu de Soares dos Reis, no Porto.

Faz também parte do programa geral do Congresso a realização de excursões aos principais centros de interesse artístico e arqueológico do País.

A secretaria do congresso funciona em Lisboa, no Museu Nacional de Arte Antiga.

Visita dum Arquitecto Inglês — Com o fim de investigar as condições da construção civil em Portugal, esteve entre nós o arquitecto inglês Major G. B. J. Athoe, secretário da Incorporated Association of Architects and Surveyors. Foi acompanhado em visitas a obras concluidas e outras em curso por um dos redactores da nossa revista, a quem Mr. Athoe enviará um artigo sobre as impressões colhidas em Portugal.

Argentina — Concurso «CADE» — No dia 9 de Dezembro passado foi inaugurada a exposição dos trabalhos premiados no concurso que se realiza anualmente entre os estudantes do 5.º ano da Faculdade de Arquitectura e Urbanismo da Universidade de Buenos Aires.
O tema apresentado este ano foi «Um Museu de Artes Decorativas», com soluções para os diversos sistemas de iluminação que o tema implica. Um juri presidido pelo arquitecto De Lorenzi, decano da Faculdade, e composto pelos professores da mesma, arquitectos Raul A. Alvarez, Hugo Garbarini, Simón Lagunas, Alfredo Villalonga e pelo engenheiro Henrique Vogl (este último como representante da Companhia Argentina de Electricidade S. A. (CADE), que patrocina o concurso), estudou os trabalhos apresentados, atribuindo um 1.º prémio, um 2.º prémio, um 3.º prémio e duas menções honrosas.
O acto inaugural deu lugar a uma reunião de grande interesse a que assistiram os professores e alunos da Faculdade.
Em nome da CADE, falou o director da mesma. Pela Faculdade de Arquitectura falou o arquitecto Raul A. Alvarez que agradeceu o apoio dado pela Companhia à realização do certamen.
A seguir fez-se a entrega dos prémios, ficando desde esse momento aberta ao público a exposição dos projectos.

•

Alemanha — Comissão de Arquitectura e Urbanismo — Constituiu-se na zona de ocupação francesa uma «Comissão Superior de Arquitectura e Urbanismo, patrocinada pelo general Koenig, comandante em chefe francês na Alemanha, para coordenar e planificar a reconstrução das cidades alemãs destruídas pela guerra. Desta comissão mista franco-alemã fazem parte urbanistas franceses de categoria internacional tais como Auguste Perret, Expert, Marrast, Warnery, e Marcel Lods assim como as autoridades alemãs mais categorizadas em matéria de arquitectura e urbanismo.

•

India — Monumento a Gandhi — Está em construção em Calcutá um monumento a Gandhi, situado no rio Ganges. Acerca deste monumento diz o arquitecto que o projectou: «Quando fui indicado para estudar a estrutura, no estilo indiano tradicional (Hindú ou Mussulmano) dei tratos à imaginação para criar uma arquitectura monumental. Sendo admirador de Wright, Le Corbusier e Gropius, não posso copiar cegamente um «estilo tradicional». Por outro lado, se tentasse alguma coisa de imaginativo (seguindo a filosofia de Wright) o projecto nunca seria aceite pelas autoridades. O resultado foi uma arquitectura de compromisso e o mérito do trabalho fica à espera de ser julgado por críticos competentes. A arquitectura na Índia está hoje pràticamente morta e não tenho esperanças de que venha a aparecer uma boa arquitectura moderna num futuro próximo.

•

Itália — Um concurso da Academia Americana de Roma — Os alunos da Academia Americana de Roma patrocinaram um concurso destinado a encorajar o trabalho de colaboração entre os estudantes de pintura, escultura, arquitectura, e arquitectura paisagista. Serão concedidos dois prémios: um de 200 e outro de 100 dólares aos grupos (representando três ou mais artes) que apresentem os melhores projectos para um centro de recreio. O concurso fecha a 1 de Abril de 1949; os prémios serão anunciados antes de 1 de Junho.

•

Polónia — Visita de Arquitectos Franceses — Por iniciativa da Associação dos Arquitectos Polacos, foi à Polónia uma delegação de arquitectos franceses a fim de se familiarizar com as realizações dos seus colegas polacos em matéria de reconstrução e urbanismo, tanto nas principais cidades, como em várias regiões polacas.

•

Canadá — Uma Ponte de Alumínio — Começou a construir-se no Canadá a primeira ponte de alumínio do mundo. Atravessa o rio Saguenay e destina-se à passagem duma estrada. É constituida por um só arco parabólico de lol. 5 metros de vão, mede cerca de 154 metros de comprimento total e pesa cerca de 180 toneladas, ou seja aproximadamente metade do peso que teria se fosse de aço.