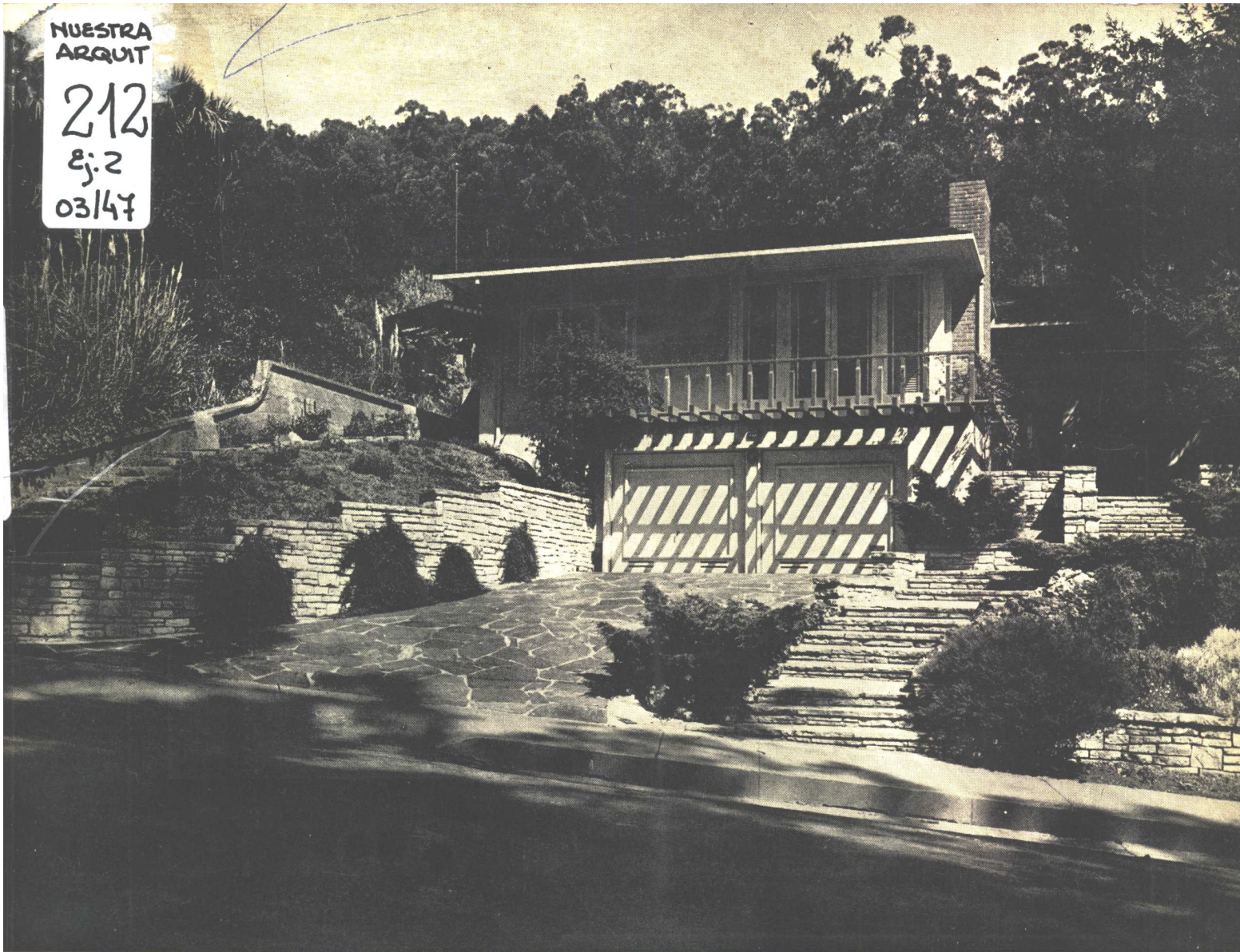


NUESTRA  
ARQUIT

212

8:2

03/47



CASA EN CALIFORNIA

3

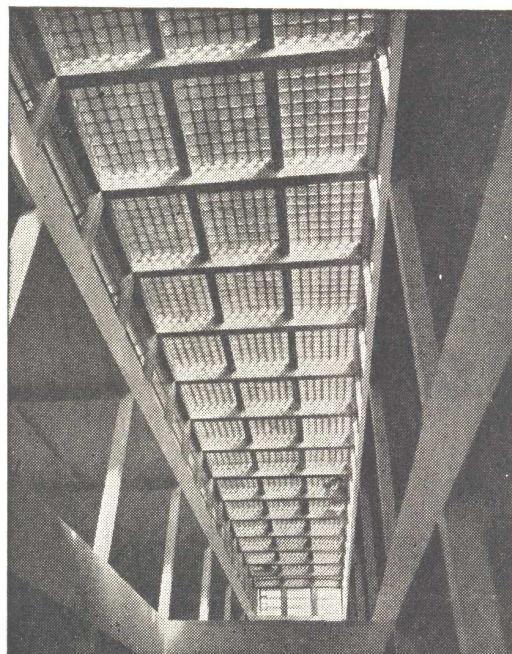
BS. AIRES, MARZO 1947

# NUESTRA ARQUITECTURA

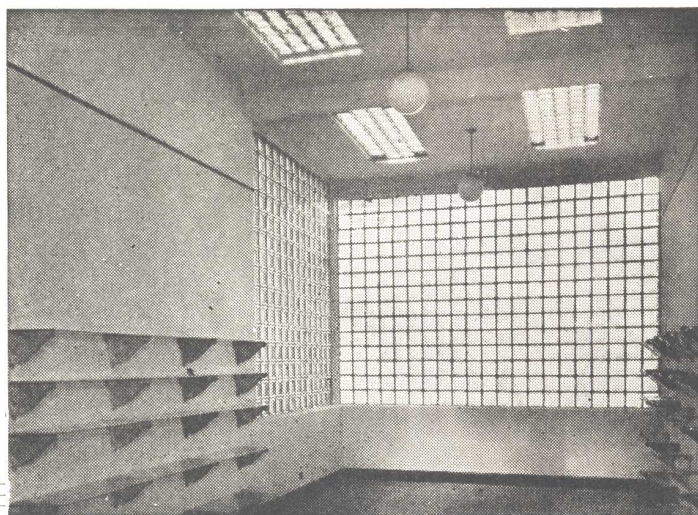
Correo Argentino Casa Central	FRANQUEO PAGADO CONCESION N° 291
	TARIFA REDUCIDA CONCESION N° 1089

PISOS *y* CLARABOYAS  
*de* VIDRIO

**MASLUZ**



TABIQUES *de* VIDRIO



**STENDHAL**



**CRISTALERIAS PICCARDO S. A.**

BELGRANO 732



U. T. 33 - 6951



BUENOS AIRES

# PARA SUS PLANES

# DEL FUTURO...



## ESPECIFIQUE HELADERAS ELECTRICAS

Cuando usted proyecte los edificios del futuro incluyendo todos los adelantos que los tiempos modernos exigen, no olvide especificar: "Heladeras Eléctricas General Electric". Los nuevos modelos, reúnen todos los maravillosos adelantos técnicos producto de las investigaciones de la General Electric du-

rante estos últimos años de intensa labor. Siempre se felicitará de haberlas preferido.

PRODUCTO DE LA  
**GENERAL ELECTRIC**  
SOCIEDAD ANONIMA  
INDUSTRIA ARGENTINA

Tucumán 117  
Buenos Aires

Corrientes 732  
Rosario

GRAN FÁBRICA DE BALDOSAS TIPO MARSELLA-TEJAS Y LADRILLOS PRENSADOS Y HUECOS



FÁBRICA CERÁMICA  
**Alberdi S.A.**

ESCRITORIO Y ADMINISTRACIÓN  
SANTA FE 882 - ROSARIO  
U. T. 22936

EMPLEE EN SUS OBRAS  
TEJAS Y BALDOSAS

**ALBERDI**

ORGULLO DE LA INDUSTRIA ARGENTINA

PRECIOS, MUESTRAS E INFORMES:

Administración: SANTA FE 882 - U. T. 22936 - ROSARIO  
o al Representante en Buenos Aires:

**O. GUGLIELMONI**

AVDA. DE MAYO 634 - (Piso 1º) - U. T. 34 - 2792 - 2793

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

Premiadas con el Primer Gran Premio en la  
Exposición de la Industria Argentina 1933 - 34

## NOTICIAS

### NOS ESCRIBEN SOBRE EL NUMERO DE ENERO

Nuestra Arquitectura:

Me es grato, con motivo de su artículo del primer número de Nuestra Arquitectura de este año, hacerle llegar mis felicitaciones, y augurio de éxito en su empresa.

Creo que todos nos beneficiamos, arquitectos y público en general, si las ideas se depuran, se coordinan y se avanza hacia una más clara definición de los problemas de la arquitectura.

Un solo volumen como el de Enero de este año, con la inclusión de los trabajos de H. H. Harris, produce de inmediato resultados muy favorables; una serie de ellos, de acuerdo a los propósitos enunciados, repercutirá en efectos de más en más acentuados.

Me congratulo del nuevo esfuerzo de Nuestra Arquitectura y descontando sus brillantes proyecciones, me complazco en saludarlo cordialmente

Córdoba

ARQ. ERNESTO ARNOLETTO

Nuestra Arquitectura:

Tengo el agrado de dirigirme a Vd. a fin de solicitarle datos y referencias sobre la "construcción de casas alrededor de un núcleo" y si hay en Buenos Aires alguna casa o empresa dedicada a tan interesante asunto.

Córdoba

INC. ALBERTO ARTURO PATIÑO

Nota de la Redacción. — La pregunta del Ing. Patiño ha sido motivada por la publicación de la "casa alrededor de un núcleo" del Arq. Harris en nuestro número de Enero. Hemos dado contestación al Ing. Patiño, pero por si pudiera haber informaciones que no nos hubieran llegado, pedimos a las empresas que tratan el asunto, se dirijan al interesado con la información que puedan suministrarle.

### LA CASA PREFABRICADA EN BELGICA

Por R. TERNEU

Bélgica ha salido de la tormenta con 325.000 casas dañadas, de las que 48.000 han sido completamente demolidas. Además durante siete años, no se ha levantado una sola casa nueva, constituyendo así un nuevo déficit, de aproximadamente 100.000 casas. Estamos, por lo tanto, frente al problema

(continúa en la pág. 56)

# Calefacción central

SEGURA Y EFICIENTE

con

# CALDERAS



Siendo la calefacción central uno de los elementos indispensables para completar el confort del hogar, aconsejamos, para lograr ese propósito, la utilización de las CALDERAS <sup>TM</sup>, fabricadas enteramente de fundición. Sus secciones son sometidas separadamente, a una prueba hidráulica de 7 atmósferas de presión, pudiendo variarse su superficie de calefacción, con sólo agregar o quitar secciones intermedias.

**TAMET**  
CHACABUCO 132  
BUENOS AIRES

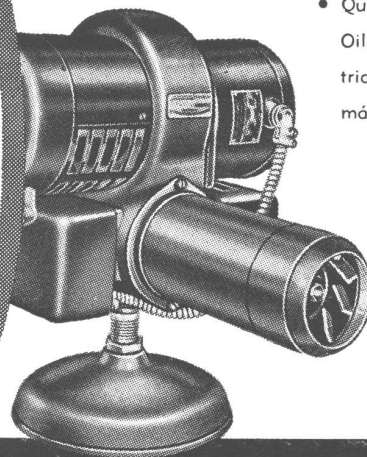
**WEST INDIA OIL Co., S.A.**

**PETROLERA ARGENTINA**

se complace en anunciar que se ha hecho cargo de la distribución y venta directa de toda la línea de quemadores de petróleo, calderas y accesorios

**Gilbarco**

famosos por su precisión, solidez y consumo económico



- Quemadores automáticos a Diesel Fuel Oil, para calefacción doméstica y servicio de agua caliente.

- Quemadores rotativos a Fuel Oil, para calefacción e industrias. Automáticos, semiautomáticos y manuales.

- Calderas para calefacción, precalentadores, accesorios, controles y demás implementos para la combustión.

SOLICITE LOS DETALLES QUE NECESITE A

**WEST INDIA OIL Co., S. A. PETROLERA ARGENTINA**

PASEO COLON 221

TELEFONO 33-AVENIDA 7531

### LA CASA PREFABRICADA...

(Viene de la pág. 54)

de construir 150.000 viviendas en un porvenir muy próximo.

Pero para realizar este programa, nos hace falta igualmente mano de obra. Y examinando el problema desde este punto de vista, notamos que de 140.000 obreros calificados, ocupados en 1938 en la industria de la construcción, no nos quedan en 1946 más que 68.000.

Sin considerar la cuestión de los materiales, vemos que la realización de nuestro programa es casi imposible; ésa es la razón que ha inclinado a los dirigentes del Instituto Nacional Belga del Alojamiento y de la Habitación, a crear en Bruselas una exposición de las casas de tendencia prefabricada. ¿Qué es la prefabricación?

Como la definió tan bien M. Goditiabois en su libro *De la Cabaña a la Casa Prefabricada*, es una realización preliminar, en la fábrica, de elementos destinados a formar un conjunto; estos elementos, habiendo sido estudiados y habiendo recibido una forma propia a eliminar completamente toda preparación manual o mecánica sobre el terreno, pueden ser montados rápida y fácilmente sin intervención de una maquinaria compleja, ni de mano de obra especializada.

Ella permite resolver en parte la cuestión mano de obra calificada; ése es ya un resultado, porque en toda Europa aquélla es muy escasa.

En Gran Bretaña, se estima que hacen falta 2050 horas de trabajo de obreros calificados, para construir una casa de 80 m.<sup>2</sup>, mientras que para una prefabricada, no se necesitan más que 960 horas. En Francia, M. Marini estima que se puede admitir una economía de 10 a 20 %, utilizando los nuevos métodos de prefabricación.

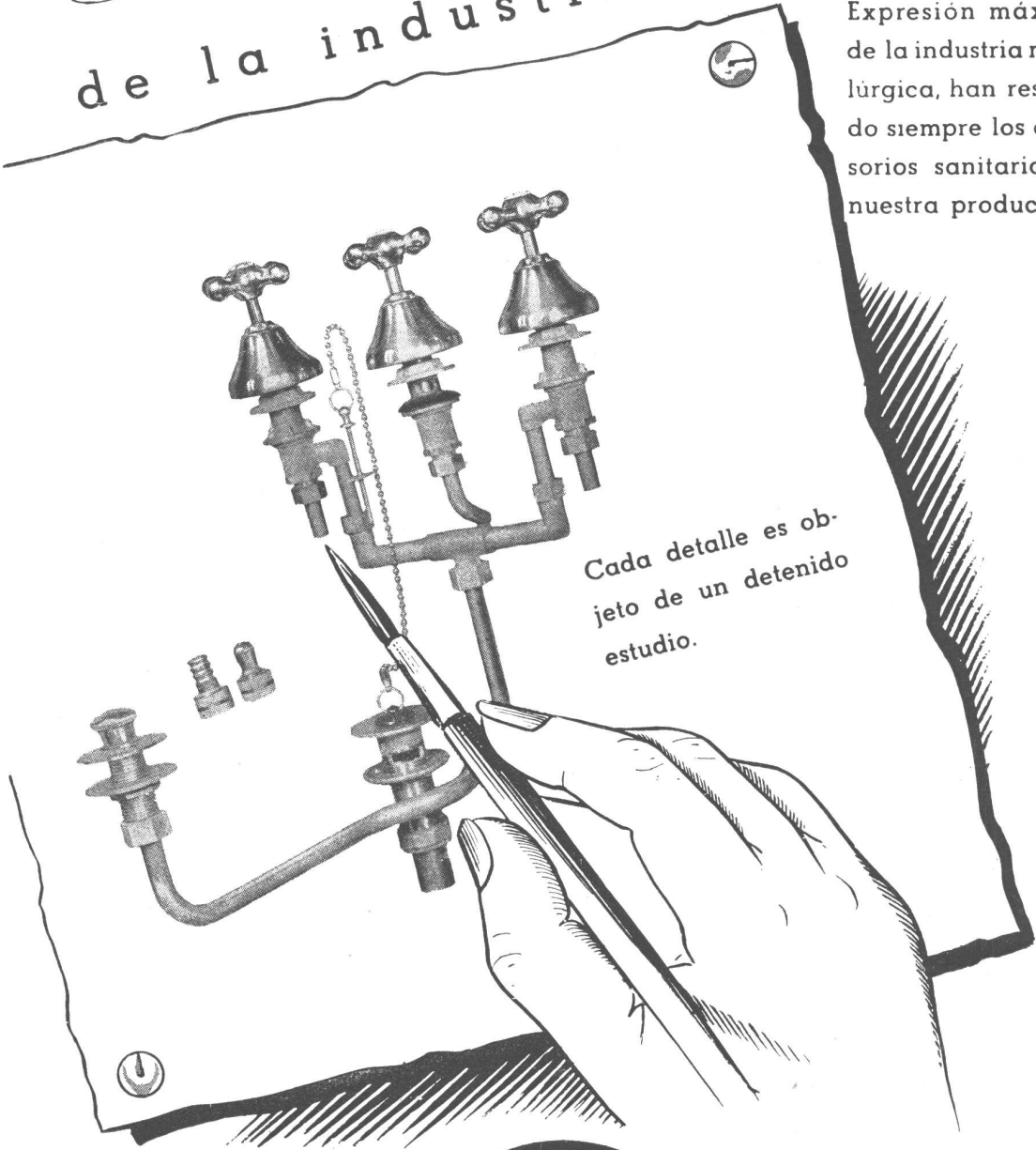
Por el hecho que todas las piezas son producidas en la fábrica, podemos reducir al mínimo la intervención de la mano de obra calificada y reemplazarla por obreros especializados, que pueden ser fácilmente puestos al corriente de la fabricación. *Talvez llegaremos, dice el autor, a crear una era de la prefabricación. La gran serie permitirá, por la acumulación en la fábrica de los elementos standard, a una reducción en los plazos de entrega y del tiempo necesario para el montaje, y ello facilitará la solución de la crisis del alojamiento (precios menos elevados y mayor confort).*

Se nos ha informado que los americanos montan casas de papel, resistentes a terribles lluvias, en 59 minutos, y que no cuestan más que 2500 francos; pero no es necesario llegar hasta eso para percibirse que la prefabricación permite realiza-

(continúa en la pág. 58)

# Creaciones de la industria de hoy.

Expresión máxima de la industria metalúrgica, han resultado siempre los accesorios sanitarios de nuestra producción.



Cada detalle es objeto de un detenido estudio.

SON ARTICULOS NOBLES  
INDUSTRIA ARGENTINA



VENTA EN TODAS LAS  
CASAS DEL RAMO

ESTABLECIMIENTOS METALURGICOS **PIAZZA HNOS.** SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA  
CAPITAL M\$N. 1.680.000.-  
Administración - Ventas y Talleres: ARRIOLA 154/58 (Suc. 37, Rto. 1)  
U. T. 61, 3389 y 3312 \* Exposición: BELGRANO 502 - Bs. As.



**SALGUERO 1244-46**

**U. T. 71, Palermo 0035**

Ex-Cia. GENERAL DE CALEFACCION  
FUNDADA EN 1906  
Direc. Teleg. "CALEFAX"

**INSTALACIONES MODERNAS DE:**

CALEFACCION CENTRAL A VAPOR, AGUA, AIRE Y GAS - SERVICIOS DE AGUA CALIENTE CENTRAL - QUEMADORES DE PETROLEO, AUTOMATICOS Y SEMIAUTOMATICOS - SECADORES PARA TODA CLASE DE PRODUCTOS.

**FABRICACION DE:**

CALDERAS "CALEFAX"-RADIADORES INVISIBLES-BOMBAS CENTRIFUGAS "APE"  
APARATOS INDUSTRIALES

**SUCURSAL EN MENDOZA: AVENIDA COLON 266**

**LA CASA PREFABRICADA...**

*(viene de la pág. 56)*

ciones interesantes, a condición, bien entendido, de procurar el mismo confort y las mismas comodidades que una antigua casa de materiales tradicionales.

Veamos ahora, rápidamente, algunas realizaciones hechas por los diferentes países que nos rodean.

En primer lugar los materiales empleados son diferentes de un país a otro, y esto se explica fácilmente. Por ejemplo en Canadá, en California, en Finlandia, es la madera que predomina. En Rusia, igualmente, la casa tipo Pavlow, que se monta en 30 horas gracias a un equipo de 40 obreros, está constituida por paneles standard dobles en madera. Total 75 m.<sup>3</sup>, 219 toneladas de peso, para una superficie construida de 100 m.<sup>2</sup>; precio, 27.000 rublos. Ella puede albergar a una familia de 4 a 5 personas y la cocina está dispuesta de manera de no fatigar inútilmente a la dueña de casa.

En Inglaterra, vemos desarrollarse la casa metálica, en aluminio; en el mes de febrero de este año, se habían erigido más de 20.000 casas, de las que 4000 estaban en Londres. La prefabricación semanal alcanza a 500. Tiene 5 piezas y su precio es de alrededor de 1.000 libras esterlinas. En los Países

Bajos, sobre 100 casas existentes en 1939, 6 están completamente inhabitables y el 25 % de las habitaciones están dañadas y son por tanto impropias para brindar un alojamiento normal.

Así, este país ha debido aplicar, desde el fin de las hostilidades, una política del alojamiento, realizar habitaciones de emergencia para alojar a 1.000.000 de personas y prever la edificación de más de 300 mil viviendas.

El ha desarrollado también un tipo metálico compuesto de esqueleto de acero, en forma de "caja", que se llena siguiendo un procedimiento nuevo, con la ayuda de placas de paja comprimida a muy alta presión. Estos elementos standardizados tienen 3 x 3 metros y 3 x 5 metros; la ventaja de esta fabricación es que se pueden agregar habitaciones después.

Las prefabricaciones finlandesas están constituidas por tabiques; aquellos destinados al exterior están compuestos de dos paneles de madera puestos verticalmente y de un tercero puesto a 45°; entre estos tres paneles están dispuestos dos aislantes muy activos, de los que el principal tiene un espesor de 0,06 y equivale, por su poder aislante, a un muro de 0,81. Sirven para casas de más de una planta.

El maderamen sólo pesa 15.000 kilos y mide apro-

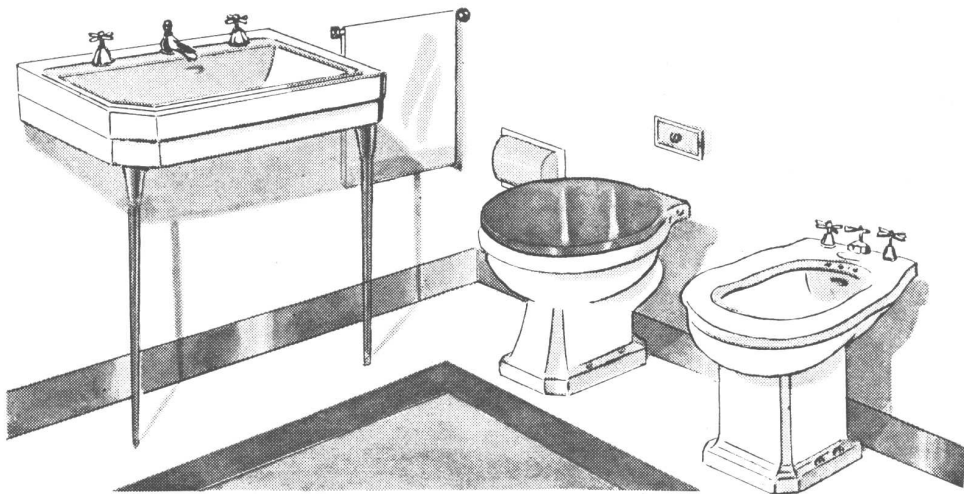
*(continúa en la pág. 62)*



# Blanca y sin mancha

## DURCELANA

Porcelana vitrificada de mínima porosidad



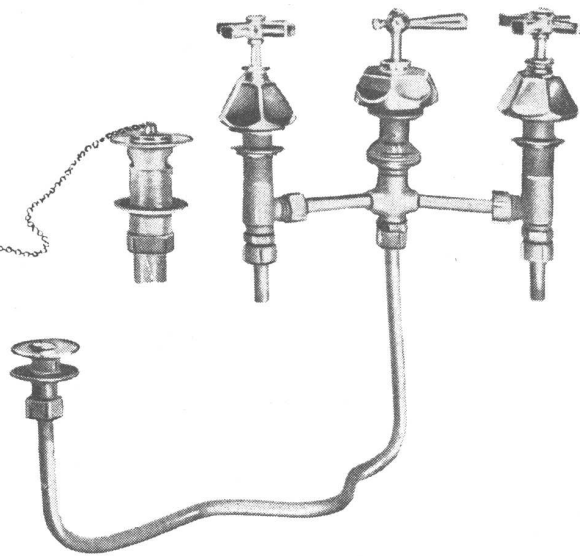
La línea sobria y elegante de los artefactos sanitarios DURCELANA, se une armoniosamente a su moderno procedimiento de fabricación desde la rigurosa selección de materias primas, elaboradas con sistemas exclusivos, hasta su vitri-

ficación final, asegurando a todo producto DURCELANA estas extraordinarias cualidades: mínima porosidad, que no permite acumulación de materias extrañas, duración ilimitada y por sobre todo, blancura difícil de manchar.

Administ. y Fábrica:  
España 402-600  
Avellaneda

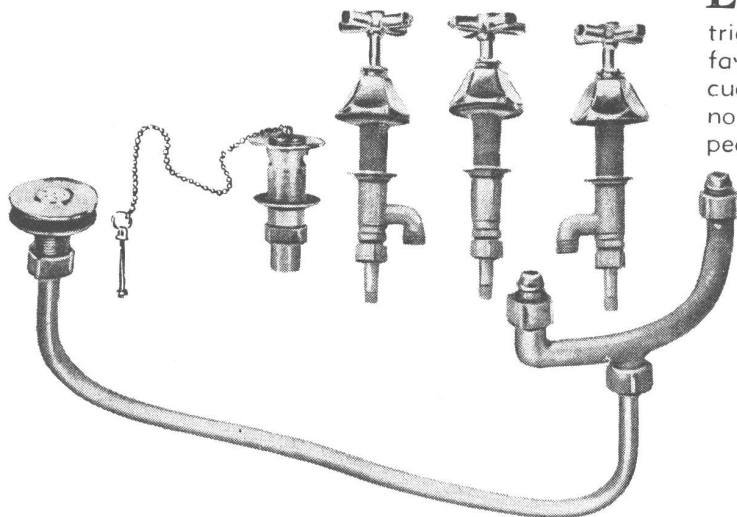


Exposición:  
Chacabuco esq. Alsina,  
Buenos Aires



**CALIDAD  
INTRINSECA...  
HERMOSURA  
EXTERIOR...**

LOS accesorios "L. U." que representan una preeminencia en la Industria Argentina, pueden compararse favorablemente con los fabricados en cualquier parte del mundo. Su calidad no radica solamente en su hermoso aspecto y brillo inalterable, sino también en la excelencia de los materiales empleados en su fabricación, a los que se une la perfección de sus diseños, ideados por técnicos especializados y su esmerada terminación, que aseguran un servicio ininterrumpido, eficaz, de absoluta seguridad y de rendimiento máximo. Por todo eso, los accesorios "L. U." son dignos de entera confianza.



*Soc. Anón. Fundición y Talleres*

**LA UNION**

*Industria Argentina de Calidad*

**VEALOS EN CUALQUIER CASA IMPORTANTE DEL RAMO**



Suele pintarse un edificio cuando la pintura está ya descolorida y fea. Pero hermosear, con ser importanté, no es el objeto principal de la pintura. Además debe proteger y defender contra óxido, gérmenes y hongos, destructores de la propiedad. No sólo es cuestión de vista, también es cuestión de vida!

Pinte, entonces, su casa con APELES, la pintura viva a prueba de

tiempo. Quedará hermosa como una alhaja y protegida como en un estuche. Con APELES Ud. consigue larga vista y larga vida!

Las Pinturas APELES le ofrecen la experiencia de 112 años de investigación y perfeccionamiento. Son pinturas que se mantienen nuevas y elásticas durante años. A la larga resultan las más económicas. El mundo entero las proclama "primeras entre las pinturas finas".

## PINTURA VIVA A PRUEBA DE TIEMPO

SU PINTOR LAS CONOCE  
SU ARQUITECTO LAS RECOMIENDA  
SU FERRETERO LAS TIENE



**Apeles**



Pinturas al Agua (40 colores) - Pintura Brillante (30 colores)  
Pintura Anticorrosiva Minerva (14 colores) - Super Esmalte (30 colores)  
Esmaltes y Lacas Nitrocelulosas (40 colores) - Pinturas Marinas  
Barnices y Tintes de Lustre para Muebles y Maderas

ALBATROS

**GRATIS**

SOLICITE EL LIBRO EN COLORES "PINTORES, PINCELES, PINTURAS" A APELES S. A., FÁBRICA DE PINTURAS, BARNICES Y COLORES - CRESPO 2759, CAPITAL FEDERAL

*Barnices*

*Esmaltes*

*Pinturas Preparadas*

*Pinturas Antióxicas  
para techos*

*Lacas*

*Nitrocelulosas*

*Pastas Blancas*

*Pastas en Colores*

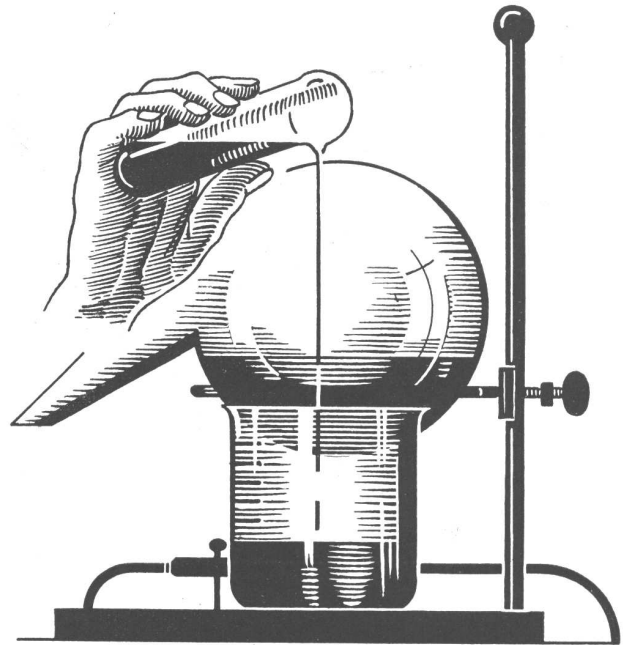
*Pinturas Marinas*

*Pinturas para  
Implementos Agrícolas*

*Esmaltes Industriales*

*Barnices Litográficos*

# PRODUCTOS PINTOLIN



# PINTOLIN

**GARANTIA DE CALIDAD**

## LA CASA PREFABRICADA ...

*(viene de la pág. 58)*

ximadamente 25 m.<sup>3</sup>. Estas casas han hecho sus pruebas en Finlandia desde hace muchos años, donde el 80 % de la población vive en casas de madera.

No hablaré de las casas prefabricadas francesas, ya que otras personas más autorizadas que yo han tratado el asunto aquí; por eso abordo directamente el problema de la prefabricación en Bélgica. En su conjunto, la cuestión de la casa prefabricada debe pasar por tres etapas, que son, según Mr. Goditiabois:

- 1º la creación de un plan,
- 2º la realización de un prototipo,
- 3º la producción industrial del tipo elegido.

Hay que decir que una gran parte de la industria belga ha pasado el segundo estadio de la evolución y muchos prototipos hacen honor a sus creadores; ellos están expuestos en el Parque del Cincuentenario de Bruselas.

Bélgica trata de crear casas prefabricadas en madera, hormigón y metal.

### LAS CASAS DE MADERA

Sus ventajas son:

- 1º simplificación de su edificación,
- 2º rapidez de montaje,

3º desmontaje posible

4º materiales existentes en el país, salvo para los marcos y puertas.

No hay que considerar el pabellón en madera como una barraca provisoria; la madera permite perfectamente la constitución de una habitación durable; el ejemplo de los finlandeses, noruegos y otros habitantes del norte, está allí para confirmarlo. El pabellón en madera es durable; el aislamiento térmico y acústico queda asegurado. En Suecia, el 90 % de las habitaciones, tanto rurales como urbanas, es de madera y existen edificios que datan de los siglos XVI y XVII que están normalmente ocupados.

Actualmente la técnica ha mejorado la fabricación de los elementos en madera, por la esterilización y el secado mecánicos.

La standardización se ha propuesto, allí como en todos los otros dominios, la fijación de las dimensiones de los marcos de ventanas, puertas, paneles, tabiques, etc., permitiendo combinaciones felices de esos elementos.

Además la madera tiene un débil poder calorífico; cuando la pared se calienta, acumula ese calor y lo vuelve a transmitir por radiación a los ocupantes. El calor interior es guardado y el frío exterior penetra difícilmente hacia el interior de las habitaciones. La condensación interior no puede hacerse

*(continúa en la pág. 66)*



BIBLIOTECA

## TECHADOS Y FIELTROS ASFALTICOS

# KREG-O-FALT

*Techados y fieltros asfálticos en todos los tipos, importados y de Industria Argentina.*

*Personal especializado para colocación en residencias particulares, edificios comerciales y fábricas.*



VENTANALES DE HORMIGON

# KREG-O-LIT

FIJOS Y CON PANELES MOVIBLES

PUBLI-ART

★ **únicos importadores y representantes de la afamada marca RU-BER-OID**

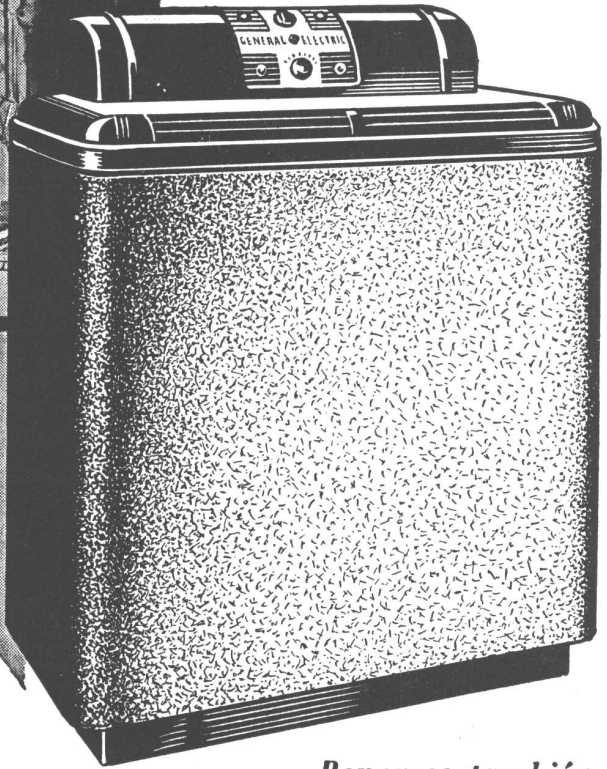
# KREGLINGER LTDA.

COMPAÑIA SUDAMERICANA S. A.

CHACABUCO 151 BUENOS AIRES U.T. 33 Av. 2001-8



## Aire Acondicionado



La Temperatura ambiente en los edificios es un problema esencial para el profesional y el propietario. Todos buscan que, especialmente en los meses de verano, los interiores sean secos, frescos y agradables.

De todas esas ventajas se podrá disfrutar muy pronto en cualquier ambiente, mediante los modernos equipos familiares de Aire Acondicionado GENERAL ELECTRIC.

Basta conectar el equipo de Aire Acondicionado GENERAL ELECTRIC, para disfrutar inmediatamente de una temperatura agradable, en un ambiente permanentemente ventilado por la constante circulación de aire fresco, seco y puro.

*Ponemos también al servicio de los profesionales la vasta experiencia y la capacidad técnica de GENERAL ELECTRIC en Instalaciones Centrales de Aire Acondicionado.*

### EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO

GENERAL  ELECTRIC

*Un producto de General Electric Co. U. S. A.*

**GENERAL  ELECTRIC**  
SOCIEDAD ANONIMA

Tucumán 117  
Buenos Aires

Corrientes 732  
Rosario



*¡Lleve la Primavera en su Pincel!*



**HERMOSEE Y PROTEJA LOS EXTERIORES**

CON

**SWP**

**SHERWIN-WILLIAMS**



¡Pinte los exteriores con SWP Sherwin-Williams, la pintura brillante preparada para uso exterior, preferida por quienes desean belleza, protección y gran duración. SWP rinde los mejores resultados, aun en los climas más inclementes — no se cuartea ni descascara —

y se recomienda por su extraordinaria durabilidad, la belleza que imparte y la economía que significa su uso.

Haga que su casa luzca como si todo el año fuese Primavera.



*Solicítelo en Ferreterías y casas del Ramo*

**SHERWIN WILLIAMS ARGENTINA S.A.**

Corrientes 222 - U. T. 32 (Dársena) 3045 - Buenos Aires

**Sucursales en BUENOS AIRES Y ROSARIO**



**GAS-SUPERGAS**  
APROBADAS POR Y. P. F.

**CASA ROSSI**  
HUMBERTO 1° 1625 - T. A. 23-2858  
BUENOS AIRES

**EN QUEMADORES**  
Sociedad C. A. R. E. N.  
a la vanguardia

**SYNCR-FLAME**  
Están colocados en todos los Grandes Establecimientos Industriales del País y Casas de Renta

**"TODD" - Hex - Press**  
Preferidos por los Industriales de todo el país, por ser:  
EFICIENTES, ECONOMICOS Y DE FACIL MANEJO  
Y Ahora

**EL FAMOSO QUEMADOR**  
**ENTERPRISE**  
de nuevo en la Argentina  
UNICOS DISTRIBUIDORES:  
**Sociedad C.A.R.E.N.**  
Cía. Argentina de Representaciones Nacionales y Extranjeras

<b>GUAVIYU 2859</b> Teléf. 27635 Montevideo - R.O.U.	<b>ANTONIO MACHADO 628/36</b> T. A. 60-1068/9 y 7 Internos Buenos Aires - R. A.
--	---

**LA CASA PREFABRICADA ...**

*(viene de la pág. 62)*

gracias a la porosidad; es por lo tanto un material que respira. Se lo puede ignifugar a fin de proteger la casa contra los riesgos de incendio. Los chalets finlandeses son garantizados por diez años contra ese riesgo.

Entre los prototipos desarrollados en Bélgica con estos materiales, nos encontramos aquellos cuyos elementos principales, los paneles, están ejecutados con doble pared de tablillas de madera, con un cartón aislante en el interior de cada uno de ellos. El montaje de una vivienda doble puede hacerse en dos días por doce hombres, y la prefabricación se realiza al ritmo de seis de estas viviendas dobles por día.

Otro proyecto prevé paneles dobles cuya pared exterior está enduida de cemento; la parte interior en parquet cepillado. Hasta hoy, se han construido también 700 unidades de esta clase.

La protección térmica es obtenida, en general, por medio de un colchón de seda de vidrio, que permite una comparación con muros de 0,30 y 0,35 de espesor. Los techos y pisos están constituidos por paneles amovibles colocados o clavados a largueros de madera.

La cubierta del techo se hace con chapas de cemento amianto acanalado, con tejas, con pizarra o con fieltros bituminosos, pero del tipo de dos aguas. La casa de madera cuesta entre 50.000 y 215.000 francos belgas.

**LA CASA METALICA**

Hace 15 años el urbanista Urban Cassan escribía: "La casa metálica no es el fruto de cerebros calenturientos; su principio y sus aspectos son lógicos y válidos; tranquilicemos, pues, a los espíritus inquietos, que se conmueven cuando oyen hablar de casas de acero, tal como los marinos de antaño se conmovían cuando oían hablar de navíos de acero".

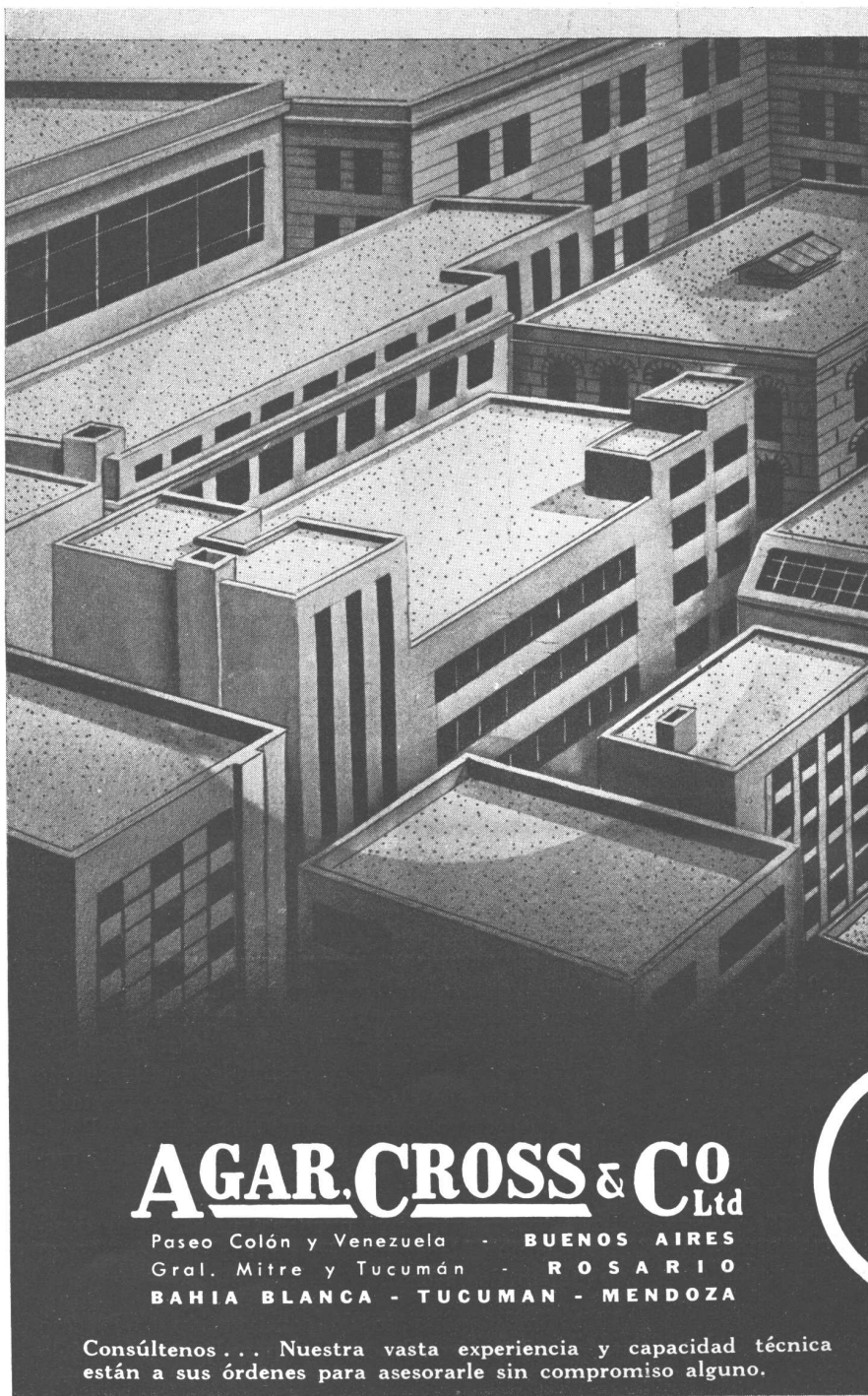
No se trata de una revolución particular del acero; cada vez que surgen materiales o procedimientos nuevos, la ley natural de la continuidad, los hace adaptar a las soluciones antiguas; y no se llega más que progresivamente a desprenderse de las tendencias anteriores, para dar nacimiento a soluciones nuevas que constituyen una utilización racional netamente caracterizada.

Desde hace muchos años, los americanos han confiado en el acero para la construcción de sus rascacielos y los resultados los han satisfecho; nunca se ha señalado un inconveniente mayor.

*(continúa en la pág. 68)*



# "AGARTECH"



**TECHADO  
ASFALTICO  
DE  
APLICACION  
EN FRIO**

**PARA CUBIERTAS  
ECONOMICAS...  
SEGURAS Y  
PERMANENTES**

**Absolutamente imper-  
meable... No requiere  
personal experto...  
Siempre fresco y elás-  
tico.**

**AGAR, CROSS & CO Ltd**

Paseo Colón y Venezuela - BUENOS AIRES  
Gral. Mitre y Tucumán - ROSARIO  
BAHIA BLANCA - TUCUMAN - MENDOZA

Consúltenos... Nuestra vasta experiencia y capacidad técnica  
están a sus órdenes para asesorarle sin compromiso alguno.

**PIDANOS INFORMACION  
Y PRECIOS SOBRE:**

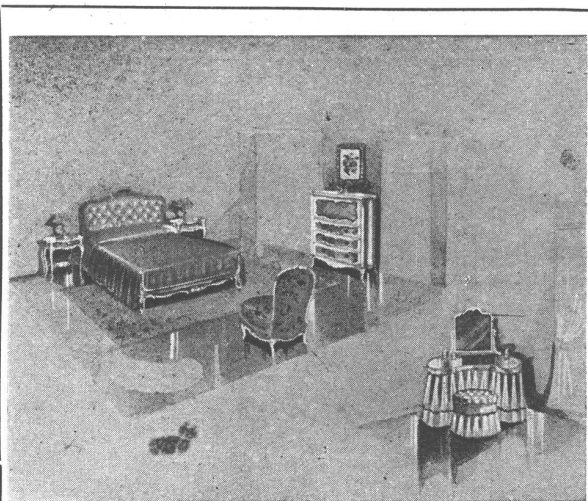
**"ETERNIT"** - Asbesto cemento.  
El material insustituible.

**"TREETEX"** - En chapas para  
aislación.

**"TABLOTEX"** - Satinado en plan-  
chas para revestimientos.

**"AGAR"** - Plástico adhesivo pa-  
ra calafateos, Tapagoteras.

**Sin Humedad \* Sin Ampollas \* Sin Goteras \* APLICACION EN FRIO**



Muebles  
Tapicerías  
Decoraciones

*Fendrik Hnos.*

Únicamente

Avenida Alvear 1552  
T. A. 41 - 3366 y 1369

Cuando concurra a la Exposición de la Industria Argentina instalada en el local de la Sociedad Rural Argentina, no olvide visitar en el Pabellón 7 el stand N.º. 81 que expone

**JUAN B. CATTANEO**  
(CORTINAS)

seguro que le interesará

*Muchas gracias*

### LA CASA PREFABRICADA...

(viene de la pág. 66)

En general las ventajas de la fabricación metálica son: la ligereza, la exactitud de las dimensiones, la fabricación en gran serie en la usina. La normalización y la standardización pueden ser llevados más adelante con este material, gracias a la justeza que se puede obtener.

La casa toda en acero permite obtener a la vez una gran rapidez de construcción y un precio de costo relativamente reducido.

Desde el punto de vista de la habitación, los numerosos modelos que existen un poco por todas partes, han demostrado a satisfacción que el empleo del acero se adapta muy bien. Los transatlánticos de gran lujo son todo de acero, y sin embargo los pasajeros no se quejan de sus camarotes desde el punto de vista de la habitabilidad, lo mismo que los que viajaban en su tiempo en navíos de madera.

Además, gracias al metal, podemos introducir las máquinas en la fabricación, ese buen y ese mal auxiliar del hombre que aquí, dada la escasez de mano de obra, podrá aportar a la humanidad todo su concurso y reducir el precio de costo de las habitaciones.

Entre las casas metálicas presentadas en Bélgica, se manifiestan dos tendencias. La primera es la de esqueleto metálico con llenamiento de materiales amorfos entre los montantes.

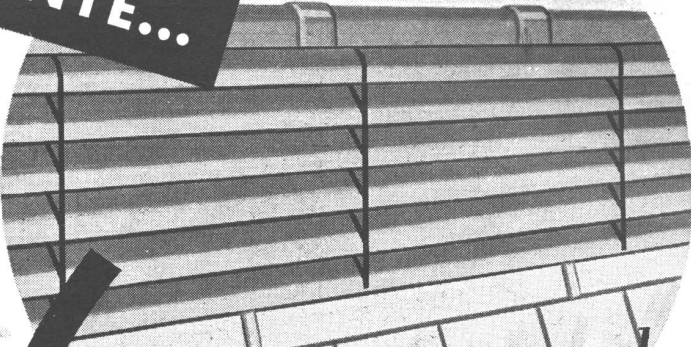
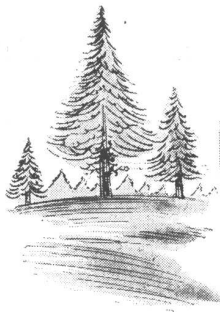
Uno de los tipos ha llevado la standardización tan lejos, que la pieza de base de la casa es un plato metálico, por medio del cual, en la fábrica, se construye una U. Esta U de longitud determinada, puede ser ensamblada con otras, o puede ser doblada de manera de aumentar todavía la resistencia de este elemento. La U está perforada por agujeros que permiten un ensamblaje fácil y todas las complicaciones de un montaje cualesquiera. Todos los tipos de casas pueden ser construídos mediante este método. Cuando el esqueleto metálico es montado, se colocan entre los montantes materiales de llenamiento, que van del ladrillo a comprimidos de madera o de cemento.

Las paredes exteriores pueden también estar constituidas por placas metálicas pintadas y sujetas al esqueleto de la casa.

El segundo principio de construcción es la casa todo en acero, en la cual las paredes, muros, cielo rasos y aún una parte del mobiliario, son de acero. La construcción es realizada por "block"; cada block siendo una parte de la futura casa y constituyendo una entidad bien determinada; así, hay el block cocina, el block dormitorio, el block come-

(continúa en la pág. 70)

**AERACION  
EFICIENTE...**



*...se obtiene empleando*

**PERSIANAS con HOJAS de FIBROCEMENTO**

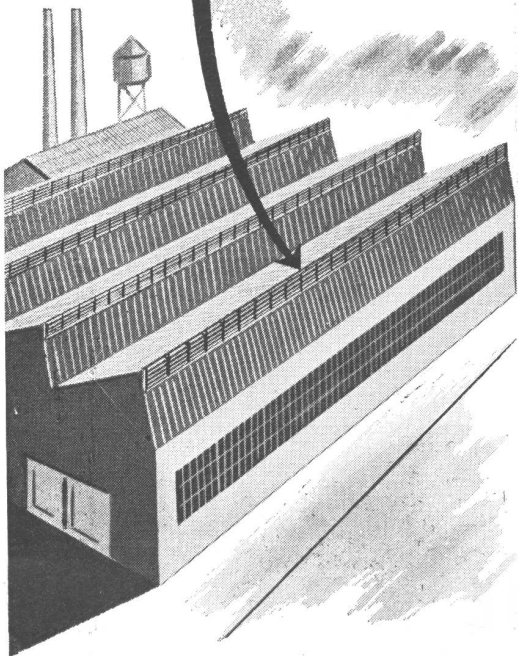
**MONOLIT**

*Porque*

- Tienen forma apropiada.
- No transmiten las radiaciones solares.
- No son atacadas por los humos reductores, ni vapores ácidos u oxidantes.
- No las afectan las inclemencias del tiempo.
- Se mantienen lisas y limpias.

*Además*

- Son de duración ilimitada.
- Son fáciles de montar.



**COMPAÑIA FIBROCEMENTO MONOLIT S. A. INDUSTRIAL Y COMERCIAL**

Fábrica en SAN JUSTO - Pcia. de Bs. As.

Distribuidores Exclusivos: TAMET - Chacabuco 132 - Bs. As.

# CASA PETCHERS

IMPORTACION Y REPRESENTACIONES

Accesorios para cañerías de hierro maleable, negros y galvanizados.



Caños, Válvulas, Bombas, Manómetros, Niveles, Robinetes, etc.

Av. CORRIENTES 4545  
BUENOS AIRES

ARTICULOS PARA CALEFACCION  
E INDUSTRIAS

T. A. 79 - Gómez 4896 y 6711  
con 2 internos

## LA CASA PREFABRICADA...

(viene de la pág. 68)

dor, etc. Se integra la casa uniendo los diferentes blocks, de manera que la casa terminada tenga un aspecto conveniente.

El transporte de los diferentes blocks se hace, sea por camión, sea por ferrocarril; reunidos en el sitio de erección, su montaje es ejecutado rápidamente en algunas horas, gracias a una grúa transportable del género de las utilizadas por el ejército durante la última guerra.

La casa es calentada en invierno y refrigerada en verano, por medio de una instalación de acondicionamiento de aire o por un sistema de calefacción a aire caliente colocado en el centro de la vivienda.

Los pisos, muros y cielo rasos están aislados por medio de seda de vidrio y los blocks son montados en el sitio.

Los basamentos están compuestos de elementos prefabricados en hormigón armado, recibiendo las paredes exteriores de la construcción. En el caso de una base general en hormigón, ella constituye el piso y puede ser recubierta en otros materiales que no sean metálicos.

Las paredes exteriores pueden estar constituidas por paneles metálicos compuestos de dos chapas

embutidas y soldadas, formando cajón; ellas constituyen el sistema portante de la construcción y la pared exterior puede ser plegada en forma de U, a fin de dar mayor resistencia a la chapa.

La protección anticorrosiva llama especialmente la atención de los constructores y ha sido resuelta en ciertos tipos de la manera siguiente:

1º — Todas las piezas metálicas han sido cuidadosamente desembarazadas de residuos de la laminación y convenientemente limpiadas a la arena.

3º — Todas las caras exteriores de las chapas están pintadas con dos capas de minio de plomo. Además las paredes exteriores de la construcción, han recibido mediante la metalización, una protección suplementaria en la base de cada uno de los paneles.

4º — Todas las chapas y perfiles de los techos, canaletas, puertas y ventanas son metalizadas antes de ser pintados.

El precio de estas casas varías, en general de 150 a 225 mil francos, según el método de construcción y su disposición interior y exterior.

### CASAS PREFABRICACION EN HORMIGON

La penuria de la mano de obra y el costo elevado del hormigón armado puesto en obra en el lugar de la construcción, lo mismo que la falta de ma-

(continúa en la pág. 74)

## BALTASAR F. GOMEZ

# ACONDICIONAMIENTO DE AIRE

CLIMA IDEAL PARA SU CONFORT

Talleres y Oficina: **URUGUAY 145 - T. A. 37, 7458-1679**



**E**n el confort que ofrecen las modernas casas de renta, cabe a SIAM Di Tella Ltda. una intervención considerable - por su aporte de cinco elementos de positiva utilidad: refrigeración, lavarropas, filtros, ablandadores de agua y bombas centrífugas.



AVDA. DE MAYO 1302 - U. T. 37-1081 - Bs. As.

Cuando proyecte sus obras!...



...prevea las futuras necesidades de sus clientes. Al planear la instalación eléctrica, procure que la amplitud de sección de los conductores y la adecuada distribución de las tomas, faciliten oportunamente la conexión de tanque, heladera, lavarropa, secador, aspirador...

Para ese fin, utilice la cooperación de nuestra Oficina de Asesoramiento, cuyos técnicos especializados están siempre a sus órdenes.



**COMPañIA ARGENTINA DE ELECTRICIDAD S. A.**

Av. Pte. ROQUE SAENZ PEÑA 832  
Oficina 112

T. A. 34 DEFENSA 6001  
Internos 5 y 20

PUB. EXCELSIOR

# Insustituibles

## LOS CAÑOS Eternit

con enchufe Semi-Simplex

Aprobados por A. N. D. A.

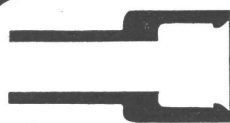
Ideales para:

Cañerías de ventilación

Desagües pluviales  
en general

Desagües cloacales  
(Horizontales y verticales)

Aguadas e infinidad  
de otras aplicaciones



El enchufe Semi-Simplex es una media junta Simplex. Viene provisto de un bisel de entrada y de un talón de retención, impidiendo así la salida del anillo de goma o del relleno.

## Los caños Eternit

como todos los productos de esta marca, gozan en todo el mundo de un sólido prestigio. Son económicos, inoxidables e inalterables, de superficie interna completamente lisa, no se incrustan ni se corroen y son inatacables por corrientes eléctricas, aguas servidas, residuos amoniacales y aguas de lavar, aun si son calientes.

Su colocación es sencillísima y su duración prácticamente eterna. Garantice sus obras, use siempre:

# CAÑOS Eternit

Probados en fábrica, con su prestigioso enchufe, a 5 atmósferas

CIA. INDUSTRIAL Y COMERCIAL

ETERNIT ARGENTINA S. A.

Solicite a los distribuidores el Catálogo N° 16.  
**KREGLINGER LTDA.** **AGAR CROSS & CO**  
CIA. SUD AMERICANA S. A. Buenos Aires - Rosario  
Chacabuco 151 Bahía Blanca - Tucumán  
Buenos Aires Mendoza

Sírvanse enviarme gratis el catálogo N° 16

NOMBRE .....

DIRECCION .....

**PROTEGE Y EMBELLECE**

Patente No. 56728

**ADARGA**  
PINTURA DE CEMENTO FLEXIBLE

Gran Premio y Medalla de Oro  
Exposición Industria y Comercio, Rosario 1946

Es el broche de oro de toda obra de categoría. Solicite referencias y demostraciones de sus 3 tipos "Exterior", "Interior" e "Ignífuga", a sus fabricantes.

ADARGA D. D. T. Cualquier superficie cubierta con esta pintura insecticida, la única autorizada por la Secretaría de Salud Pública de la Nación, se convierte en una trampa mortal para todo insecto. ● En 48 hermosos colores.

LABORATORIOS **ELDE** Capital: Tucumán 692 - U. T. 32-0374  
Rosario: Sarmiento 582 - Tel. 4429

**JOSÉ THENÉE**

**HIERROS Y BRONCES**

**ARTÍSTICOS FORJADOS**

**BELGRANO 774**

### LA CASA PREFABRICADA...

(Viene de la pág. 70)

dera para encofrados, ha inducido a los constructores a modificar su concepción primera y los ha orientado hacia la fabricación de elementos estándar en gran serie, susceptibles de ser prefabricados en la usina. El más antiguo modelo de este elemento, es sin duda el ladrillo que, desde los tiempos más remotos, constituye el elemento prefabricado de nuestras casas.

De todas maneras, lo que nosotros buscamos ahora en la prefabricación de elementos en hormigón o no, es la posibilidad de aumentar las dimensiones de esos elementos, de manera de reducir todavía el tiempo de puesta en obra, el secado y la utilización rápida de la casa por su propietario.

Las nuevas técnicas de asentamiento del hormigón por microvibración y el uso de moldes racionalmente estudiados, susceptibles de dar a las piezas

las formas y perfiles adaptados a las necesidades constructivas, al presentar una resistencia uniformemente elevada en toda la masa, permite reducir al máximo el volumen y peso de las piezas.

Este material demanda para su prefabricación menos carbón, lo que es igualmente un elemento que hay que tener en cuenta por el momento.

La solución es realizada, sea por la prefabricación de blocks o de placas, estas últimas corriendo sobre montantes igualmente en hormigón; el todo sosteniendo el techo y formando la habitación. Es el caso para las placas llamadas autoportantes. Ellas aseguran una condición térmica conveniente y resuelve el problema, tan controvertido, de la respiración de los muros. La gran cantidad de cemento que entra en su fabricación, no es una traba para nuestro país; así, se considera que gracias a los aglomerados de cemento, podremos resolver en

(Continúa en la pág. 78, 2ª parte)

**PRODUCTOS DURABEL**

*Hijos de* **PABLO CONCARO**

SOCIEDAD DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - CAPITAL \$ 1.000.000

CORRESPONDENCIA  
CASILLA DE CORREO N° 20  
BERNAL  
F. C. S.

AVDA. LOS QUILMES Y LINIERS  
(RUTA NACIONAL N° 2 - KILOMETRO 17355)  
QUILMES  
F. C. S.

U. T. 202 (BERNAL) 0149

*Fabricantes de Pinturas • Colores • Barnices • Esmaltes • Aceites de Lino*



# OTIS

## LO QUE SIGNIFICA LA MARCA OTIS

PARA LOS MILES DE PERSONAS QUE DIARIAMENTE VIAJAN EN ASCENSORES O ESCALERAS MECANICAS, OTIS LES SIGNIFICA SEGURIDAD, RAPIDEZ, COMODIDAD.

A LOS PROPIETARIOS DE EDIFICIOS, OTIS LES REPRESENTA LA MAXIMA SEGURIDAD, EFICIENTE SERVICIO Y EL MAS ECONOMICO MEDIO DE TRANSPORTE VERTICAL.

A LOS INGENIEROS Y ARQUITECTOS, OTIS LES SIGNIFICA LA MAS AUTORIZADA COOPERACION DE QUIENES ESTAN ORGANIZADOS PARA BRINDAR EFICIENTE ATENCION, BASADA EN LA ACUMULACION DE EXPERIENCIA EN EL EXCLUSIVO PROBLEMA DEL TRANSPORTE VERTICAL.

•

OTIS  
ELEVATOR COMPANY



PASAN LOS AÑOS...

**A** medida que pasan los años aumenta el número de profesionales y propietarios satisfechos de haber empleado este cemento portland cuya alta calidad uniforme garantiza construcciones sólidas, seguras y permanentes.

CALIDAD - SERVICIO - COOPERACION



**COMPAÑIA ARGENTINA  
DE CEMENTO PORTLAND**

RECONQUISTA 46 (R. 3) - BUENOS AIRES • SARMIENTO 991 - ROSARIO

C. E. - 168

# NUESTRA ARQUITECTURA

DIRECTOR: W. HYLTON SCOTT



# 3

Marzo 1947

## S U M A R I O

MICHAEL GOODMAN, ARQ.

1. Casa frente al Mar en California.
2. Residencia en Orinda, California.
3. Casa en Reliez Valley, California.
4. Casa en Berkeley, California.
5. Casa en una Colina.
6. Una Capilla en San Francisco.

RAFAEL DE CARDENAS, ARQ. - Casa de Playa en Varadero, Matanzas, Cuba.

REPOSSINI Y SIPERMAN, ARQS. - Departamentos en Vicente López.

CHARLES C. S. DEAN, PROY. IND. - Modernización de un Local Comercial.

JUAN KOMPNER, ARQ. VIENES. - Decoración de Interiores.

JOSE M. F. PASTOR, ARQ. - El Trazado Viario y la Cuestión de la Tierra.

NOTICIAS VARIAS.

Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 201.253

TARIFAS: Suscripción anual, en la Argentina \$ 18.00; en el exterior \$ 25.00. Números sueltos, en la Argentina \$ 2.00; en el extranjero \$ 2.50. Números atrasados \$ 3.00

## ESTEMES



*Michael Goodman*, seis de cuyas obras publicamos en este número, es profesor de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de California. Nacido en 1903, y con estudio establecido en Berkeley, California, desde 1933, ha exhibido frecuentemente sus trabajos en exposiciones nacionales e internacionales. Algunos de sus trabajos fueron escogidos por el Museum of Modern Art de Nueva York, para integrar la muestra de arquitectura americana que se presentó en 1939 en París y Londres.

Especializado en proyectos residenciales y comerciales, es miembro de la Asociación de Artistas de San Francisco y otras organizaciones similares. Ha recibido varios premios por sus dibujos y grabados en exposiciones nacionales y numerosos trabajos suyos han sido adquiridos por museos y coleccionistas particulares. Es profesor de Diseño Arquitectónico y Teoría, y de Artes Gráficas en la Universidad de California.

Miembro de la Comisión de Urbanismo de la ciudad de Berkeley, de la Asociación de Arquitectos del Estado y del Instituto Americano de Arquitectos, es asimismo uno de los componentes del cuerpo de redacción de la revista *Architect and Engineer Magazine*. Durante la guerra actuó como asesor técnico de la Oficina Federal Regional para la Defensa Civil.

## EDITORIAL CONTEMPORA S. R. L.

Capital: \$ 51.000.00

SARMIENTO 643, BUENOS AIRES

TELEF.: 31 RETIRO 2574 Y 1893

# 1.-CASA FRENTE AL MAR EN CALIFORNIA

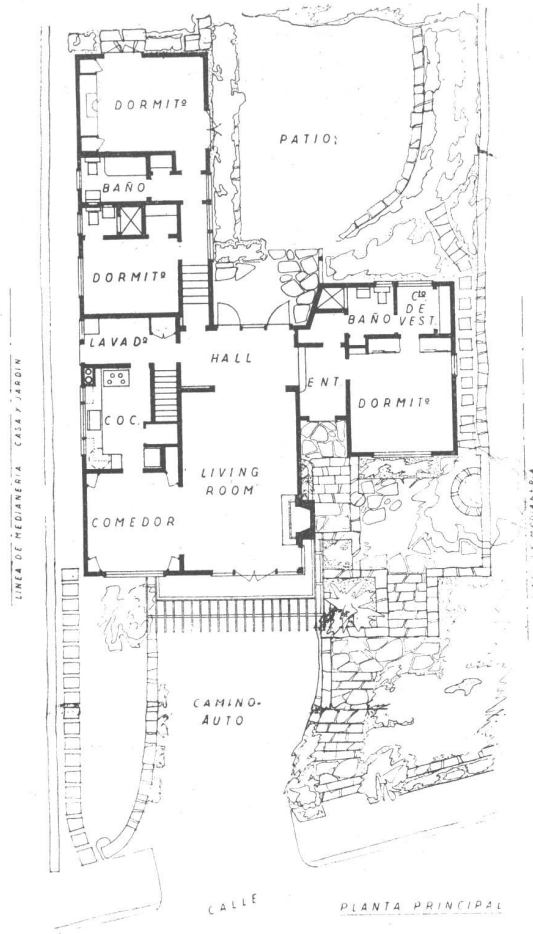
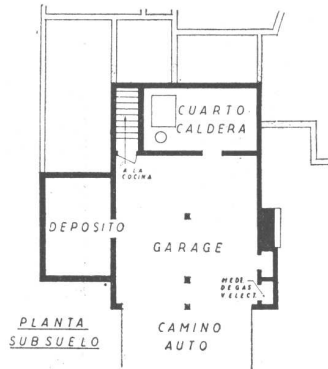
SAMUEL GOODMAN, ARQ. - OSCAR GERSON, ARQ. ASOCIADO.

Los arquitectos que trabajan en California, saben que "toda casa tiene una vista que contemplar". De ahí que al resolver el problema de la ubicación en el terreno, haya que tener ese factor tan en cuenta, como la misma orientación.

En este caso el proyectista ha sacado provecho del terreno situado en las Sierras de Berkeley, y dando frente a la Bahía de San Francisco, para distribuir la casa aprovechando la pendiente natural del mismo; por ello ha ubicado el garage bajo la casa, dándole acceso desde la calle mediante una rampa, mientras se llega a las partes de habitar por conducto de dos escaleras laterales en piedra que integran la composición arquitectónica paisajista de conjunto. Los dormitorios situados en la parte posterior enfrentan a un patio-jardín muy agradable, del que incluimos una fotografía.

La casa que se funde bien en el paisaje y goza de los beneficios de un espléndido telón de fondo de viejos árboles, está terminada en revoque de un cálido color gris, mientras la

carpintería ha sido pintada de blanco. El balcón ha sido pintado de rojo y la chimenea es de ladrillos colorados. Las piedras usadas han sido elegidas para combinar los colores gris y gamuza. En cuanto a la rampa para el automóvil es de esquistos de California.

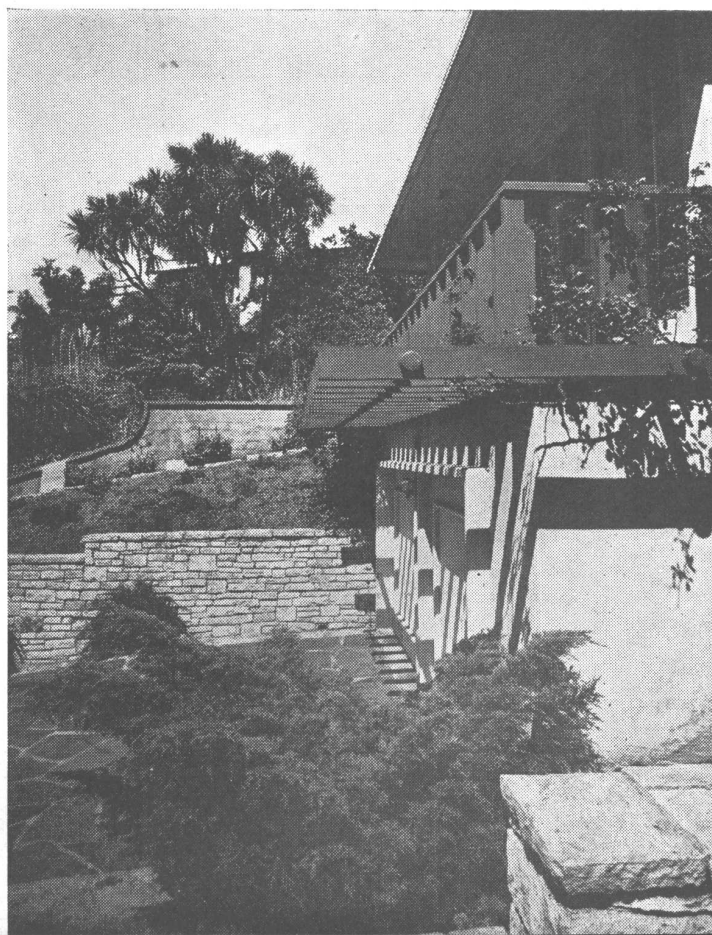


La casa es de propiedad de la Sra. Fritze Walton. En esta fotografía se ve el patio posterior; paredes de cálido color gris, carpintería pintada de blanco y techo de tejamaniles de cedro.



Fotos de Mason Weymouth

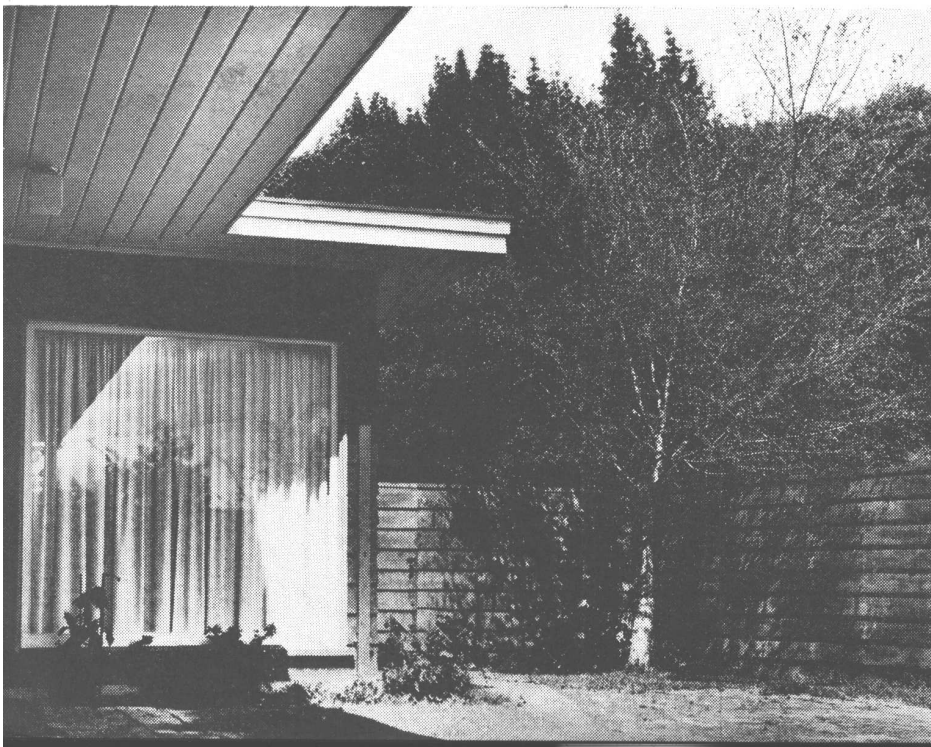
En este interior las paredes han sido terminadas en revoque color arena, mientras el piso es de anchos tablonces de roble.



## 2. - RESIDENCIA EN ORINDA, CALIFORNIA

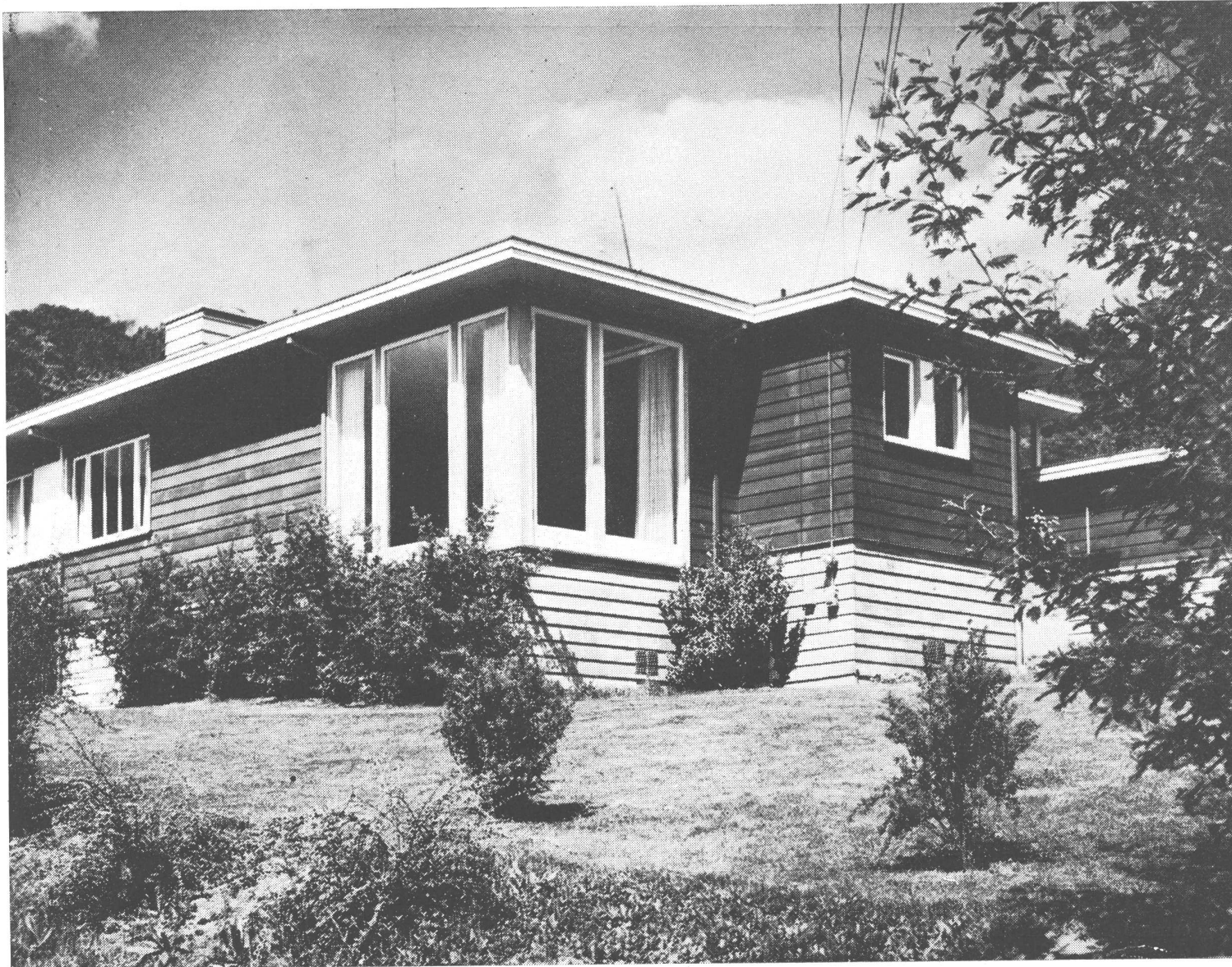


El comedor tiene revestimiento de madera terciada machihembrada, teñida de color tostado; el living room tiene muros terminados en yeso blanco.

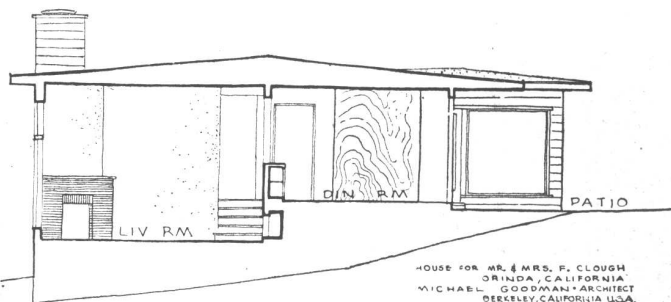


En terreno montañoso, las vistas varían según se trate de un lote en las alturas desde donde se domina el panorama del valle, o de un terreno situado en el valle, que mira hacia arriba, a la montaña. En el caso de esta vivienda la vista es hacia abajo, y el recurso empleado es nuevo solamente en cuanto a su aplicación. Se trata de lo que a veces ha sido llamado un "living room hundido" que tiene aquí el propósito de convertir el espacio destinado a comedor, en una galería desde la que se disfruta de las vistas a través de las ventanas del living room. Aún desde el mismo patio se puede gozar del panorama a través de la casa. Lo mismo ocurre con una persona situada en el hall de entrada. Como puede apreciarse, la antigua idea del living room hundido tiene un fin que cumplir.

Rincón de patio con piso de ladrillo y cerco de madera de pino teñida de rojo.

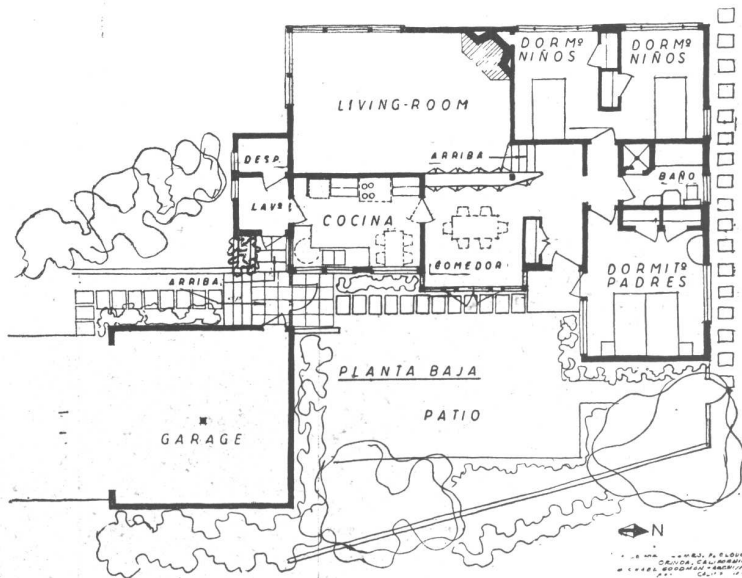


La casa pertenece al Sr. F. Clough; las paredes exteriores son de pino de California teñido de rojo con partes terminadas en blanco.



HOUSE FOR MR. & MRS. F. CLOUGH  
ORINDA, CALIFORNIA  
MICHAEL GOODMAN ARCHITECT  
BERKELEY, CALIFORNIA, U.S.A.

CESPED



### 3. - CASA EN RELIEZ VALLEY, CALIFORNIA



El espacio para comer en el living room.

La casa está ubicada a 50 kilómetros al este de la Bahía de San Francisco, en una comunidad suburbana que se desarrolla rápidamente. Abajo, un camino de automóviles a nivel lleva hasta el guardacoches. De allí sale un sendero colina arriba, hasta el sitio para picnics al aire libre, y continúa después subiendo hasta un reborde arenoso en la

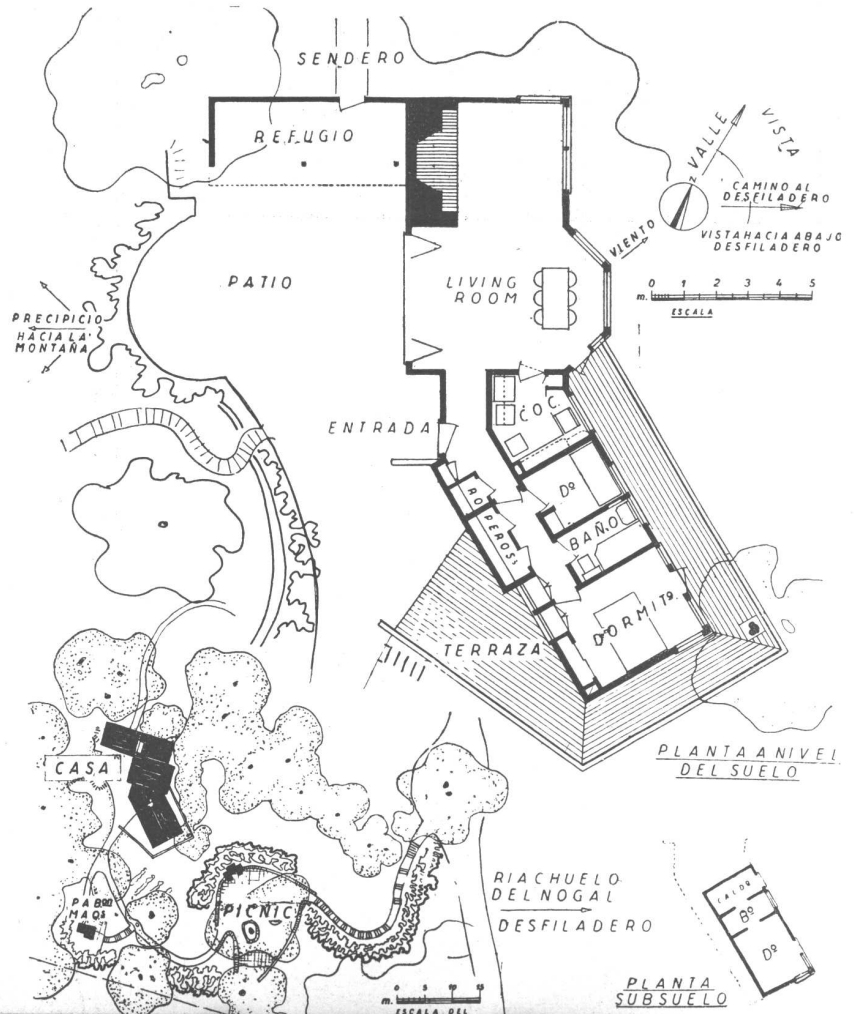
Vista del balcón.



empinada colina, sobre el que está encaramada la casa, y desde la cual se tienen vistas sobre una serie de pintorescos barrancos. El living room, el patio, y la terraza-balcón han sido ubicados de manera que reciban el sol que generalmente se pone alrededor de las 3 de la tarde, detrás de la montaña. Por eso el techo tiene pendiente en la dirección del sol y se ha utilizado el vidrio en la mayor superficie posible. El balcón corre alrededor de la casa para conectar los niveles y para disminuir la sensación que proviene de la situación de la casa sobre una pendiente empinada.

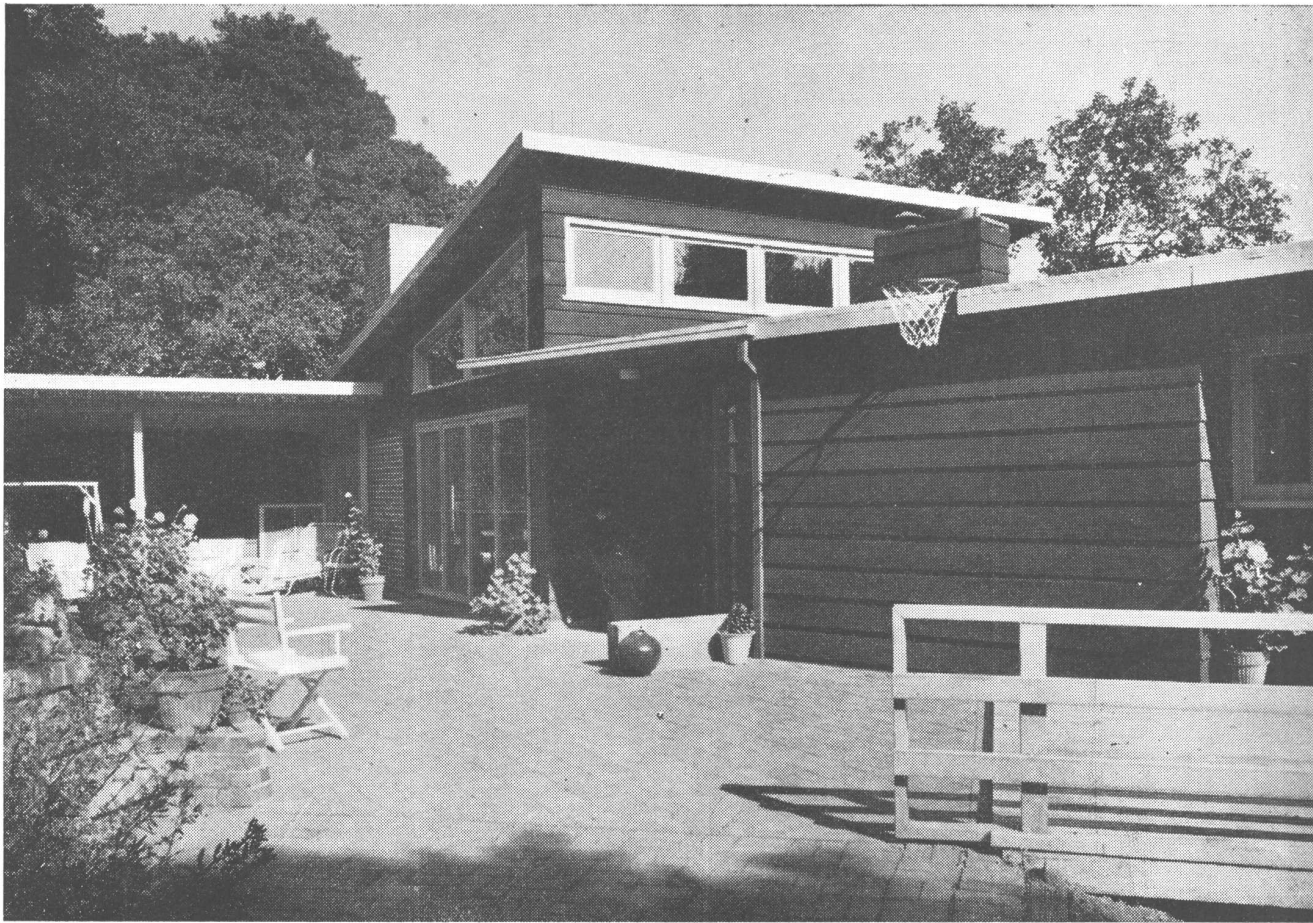
Originariamente solo existía habilitado el terreno para picnics, después se levantó una pequeña estructura para week-ends y finalmente se completó hasta la forma actual.

El piso principal tiene los exteriores terminados en un rojo metálico, con puertas, ventanas y bordes de los techos en un cálido gris. La parte baja del edificio, correspondiente a un dormitorio y baño, del mismo gris. Todos los colores han sido elegidos para que armonicen con los colores variados de las colinas vecinas, según las estaciones. Las veredas y patios son de ladrillo común,

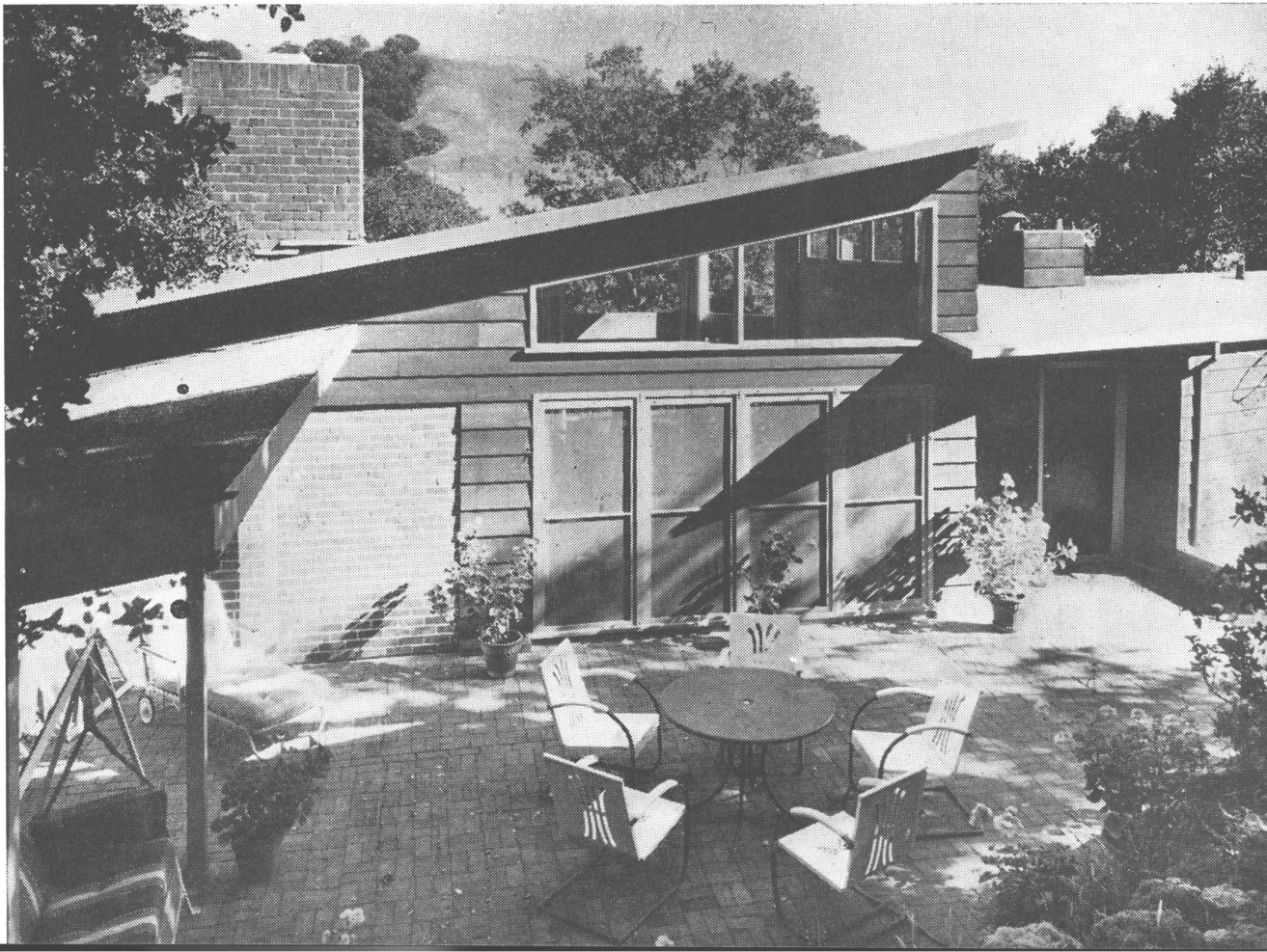




MICHAEL GOODMAN, ARQ.

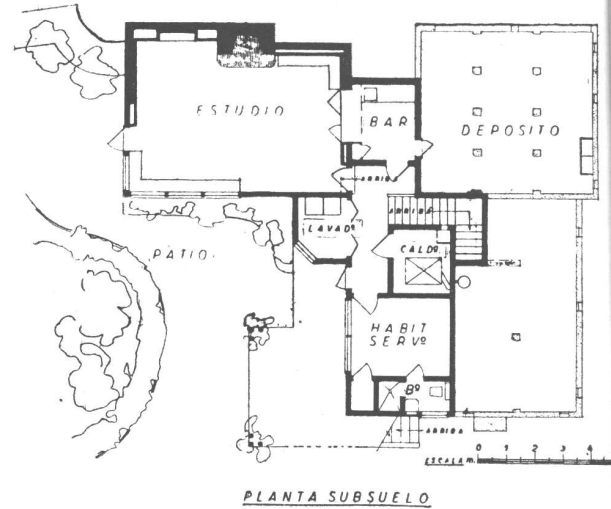
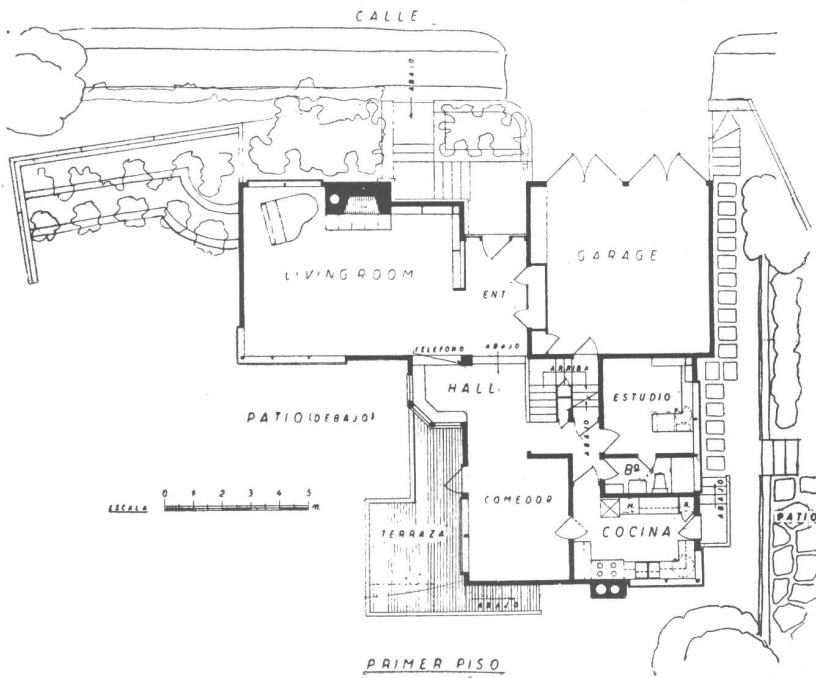


Dos vistas exteriores del edificio.

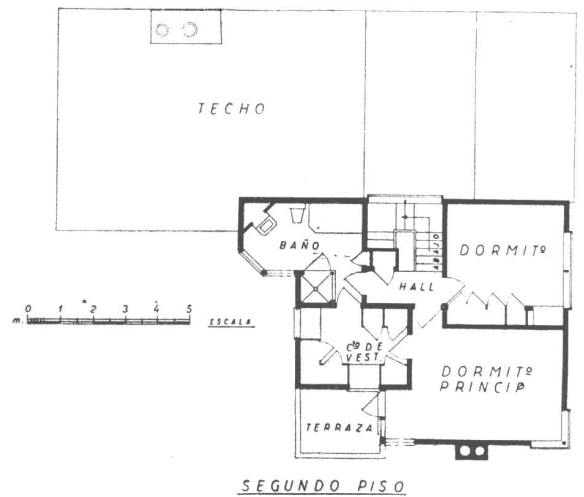
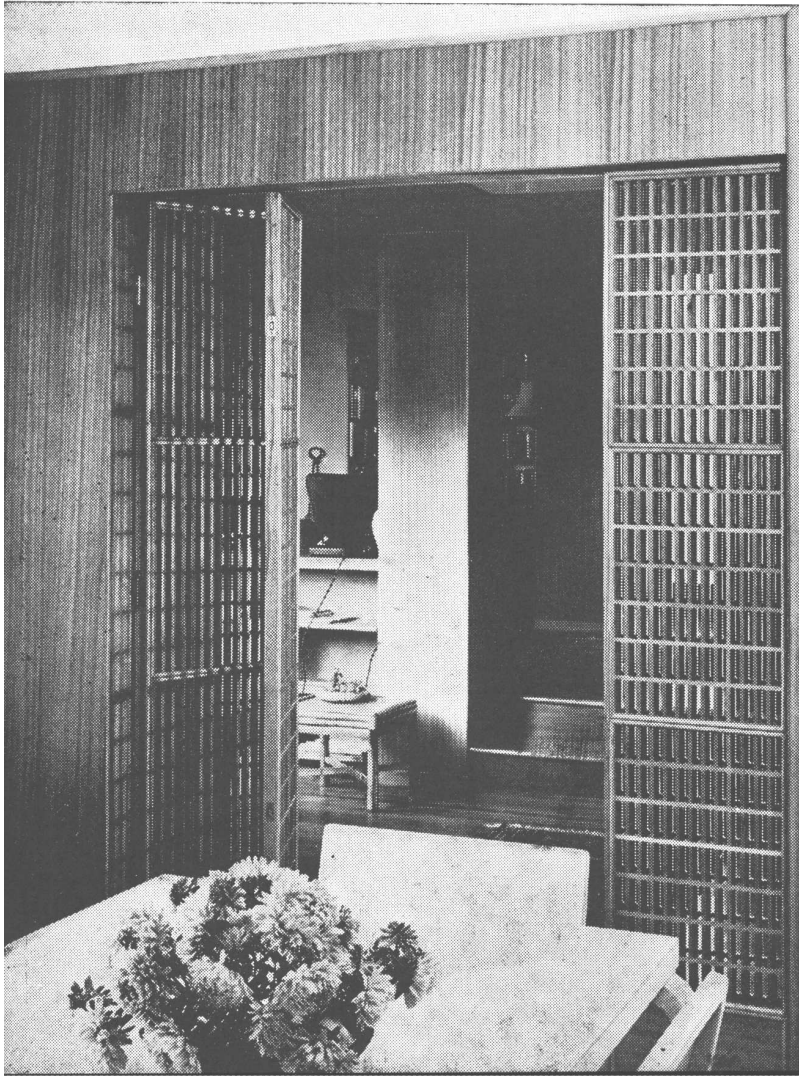


Fotoe de Philip Fein

## 4. - CASA EN BERKELEY, CALIFORNIA

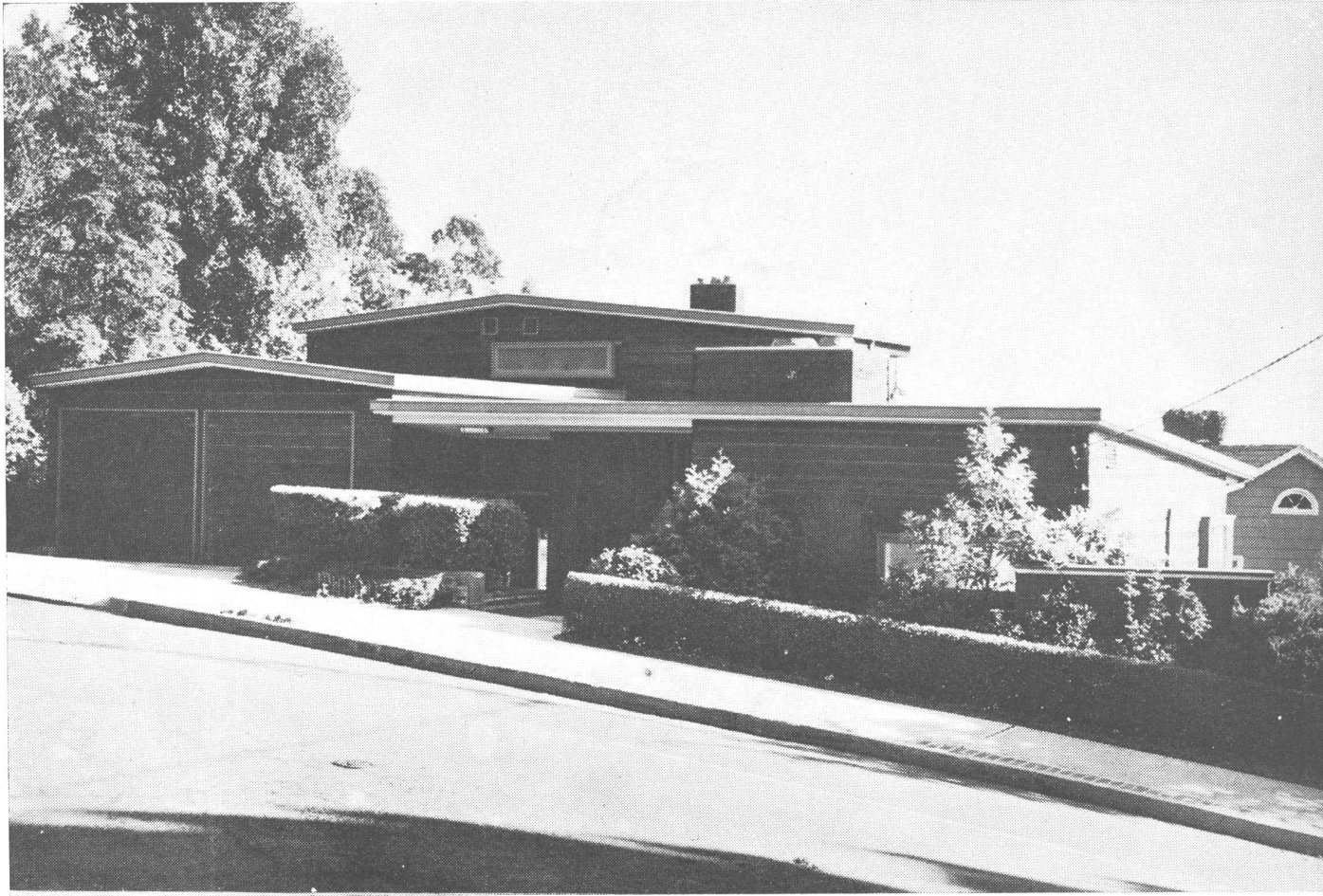


Vista tomada desde el comedor hacia el hall de la escalera.



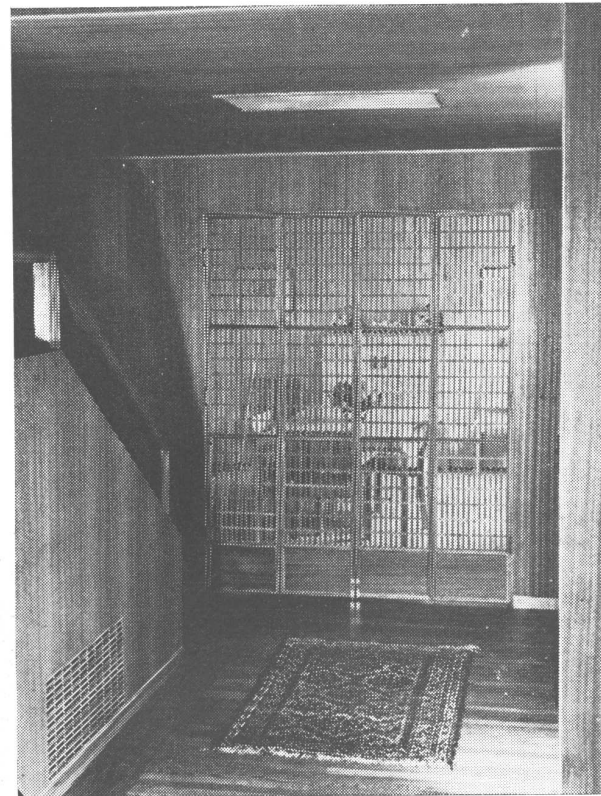
Aprovechando el declive del terreno, cuya parte más alta está sobre la calle, se ha dispuesto en subsuelo un estudio y dependencias, distribuyendo la recepción en la planta baja y los dormitorios en el piso alto. El jardín posterior, a nivel del estudio, tiene senderos de grava oscura. Los muros exteriores han sido terminados en madera de pino de California en su color natural, mientras que las ventanas, mochetas y bordes de los techados son de un rosa salmón y blanco. El techado es de piedra picada colocada sobre una capa de fieltro.

En los interiores hay muchos detalles decorativos y técnicos de interés, tales como la puerta plegadiza que separa el comedor del hall de escalera, hecha de varillas de madera, el arreglo del living room, práctico y atrayente a la vez, y la disposición de los diversos elementos de la cocina, producto de un detenido estudio del problema.



Arriba se ve el frente sobre la calle, terminado en madera de pino de California de color natural. Abajo a la izquierda, el jardín al nivel del subsuelo y a la derecha, una vista sobre el comedor, tomada desde el hall de escalera y a través de la puerta decorativa de varillas que separa esos dos ambientes. La casa ha sido construída para el Sr. Joseph Henry Jackson.

*Fotos de Mason Weymouth*



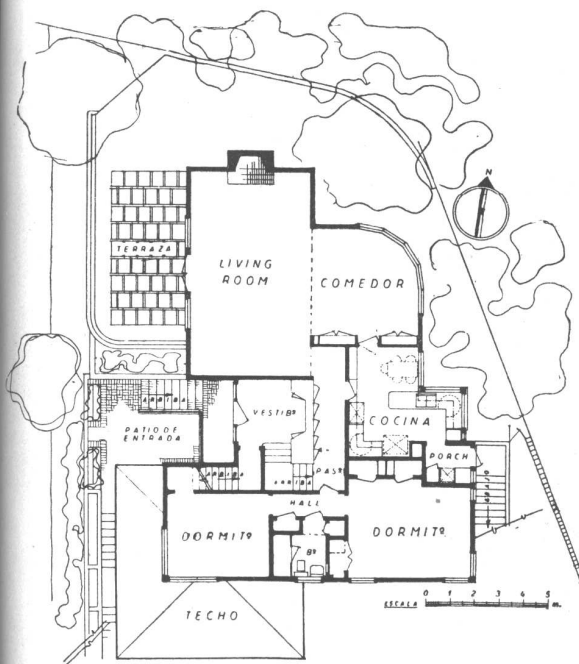


Arriba, una vista del living room, entrada y hall de escalera. Las paredes del living están revestidas de caoba color natural; el cielo raso es de enyesado color crema. Abajo se ve la cocina; las ventanas bajas sobre las mesas de trabajo, permiten un mayor espacio para almacenamiento arriba. Iluminación natural muy agradable. En el rincón, un estante giratorio. Mesas de trabajo de mosaico blanco.

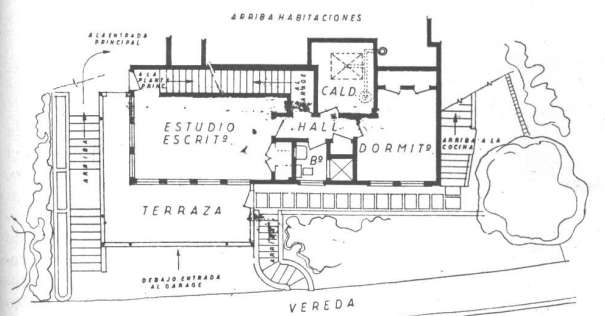
## 5. - CASA EN UNA COLINA

El diseño de esta casa fué, en amplia medida, determinado por las limitaciones del terreno; el lote sube en empinada pendiente desde la vereda y tiene medidas reducidas. Por eso el garage ha sido excavado en la barranca, más de dos pisos debajo del piso principal, y conectado a él a través de un escritorio residencial y después siguiendo hacia arriba, mediante un nivel intermedio. La entrada principal es alcanzada por escaleras exteriores que conducen a un hall de entrada de dos pisos. Todo lo que hay que subir por escaleras, recibe su compensación, porque desde el living room-comedor combinado, se tiene una vista magnífica sobre la Bahía de San Francisco y, en primer plano, un jardín posterior.

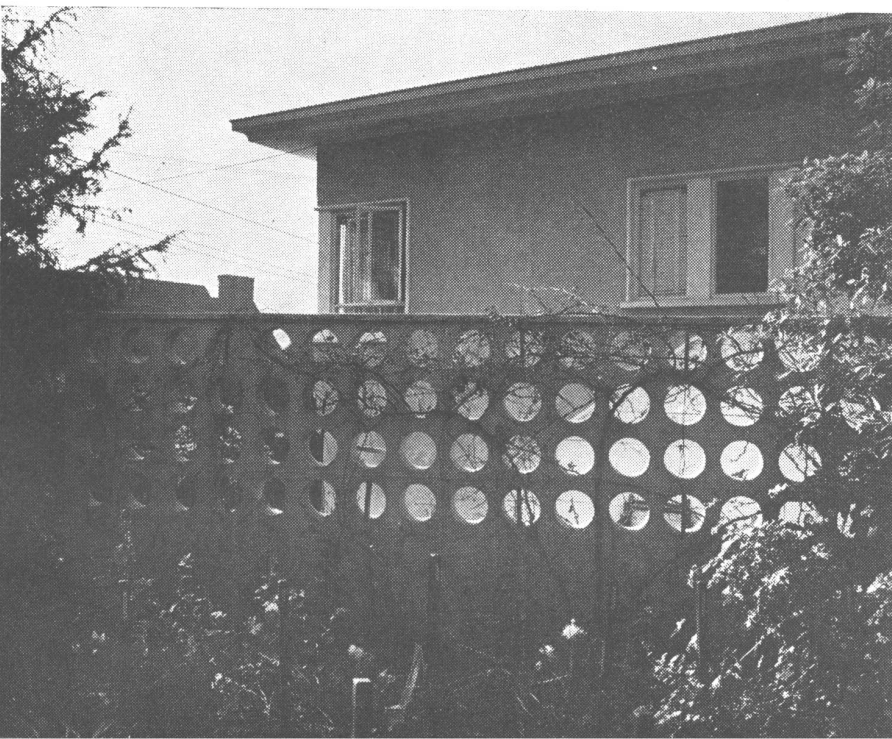
Las puertas del living room abren sobre una terraza que domina la Bahía de San Francisco, con un jardín cerrado en la parte posterior del lote. La casa tiene esqueleto de madera, con los muros terminados en revoque de color gris rosado, mientras la madera ha sido pintada de crema.



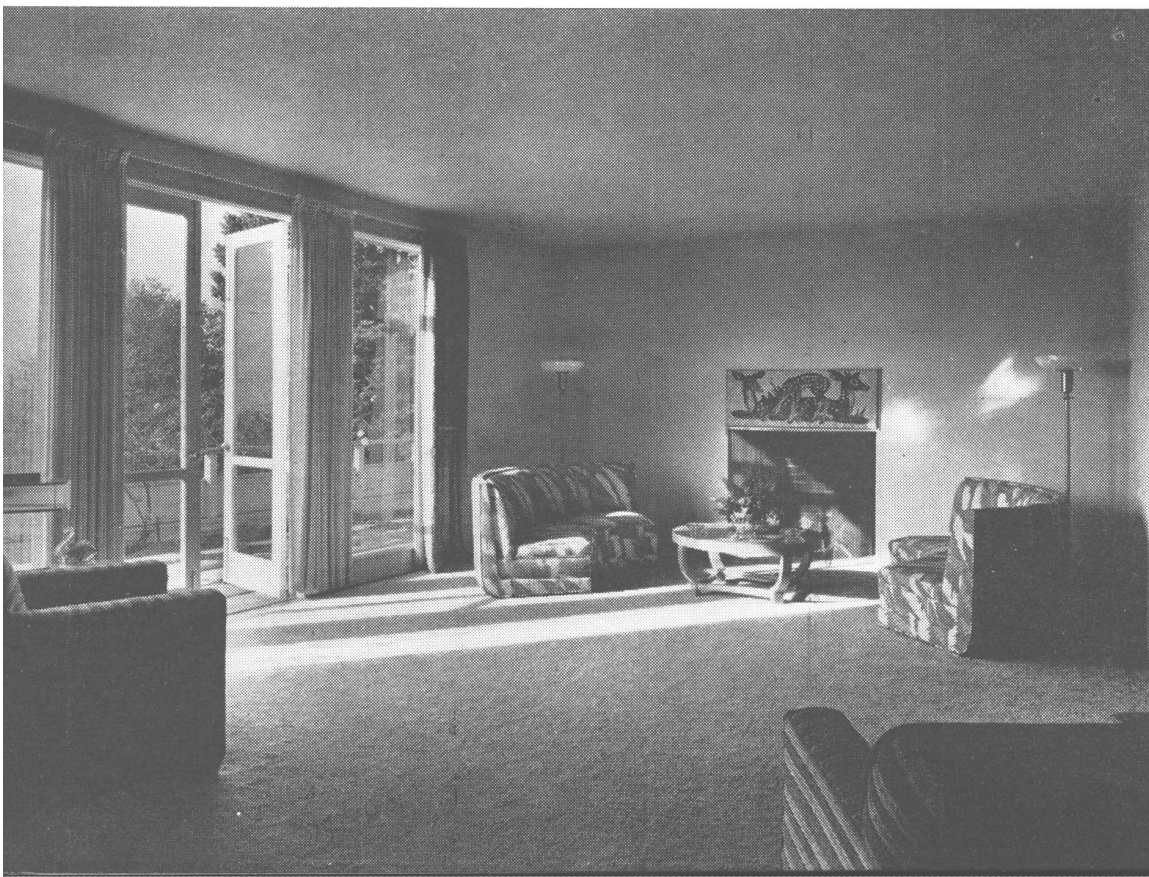
PLANTA PRINCIPAL



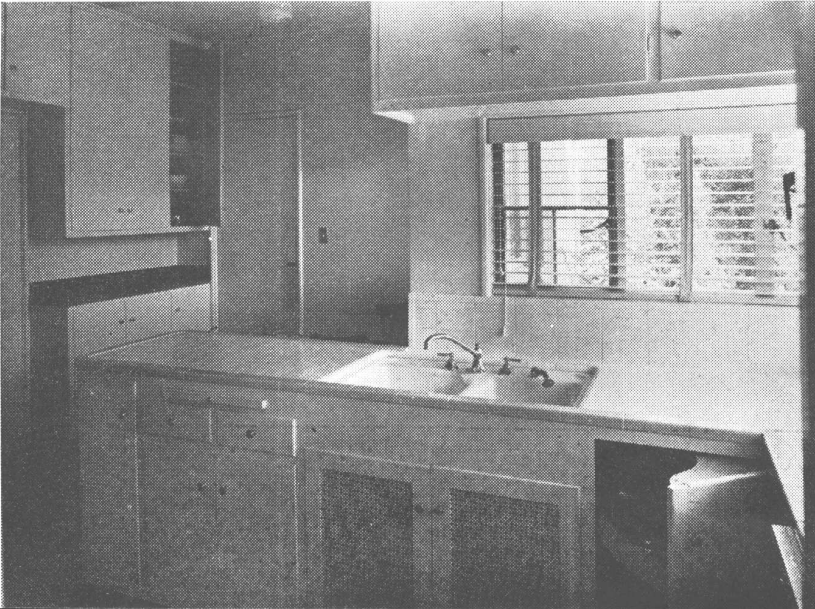
PLANTA SUBSUELO



## CASA EN UNA COLINA



Arriba, una vista exterior, con la oficina debajo y la terraza del living room y dormitorio arriba. La foto que se ve abajo muestra el living room y parte de la terraza contigua. El terminado de las paredes interiores es en revoco a la arena color blanco. Sobre la chimenea hay un mosaico veneciano decorativo realizado por Puccinelli.

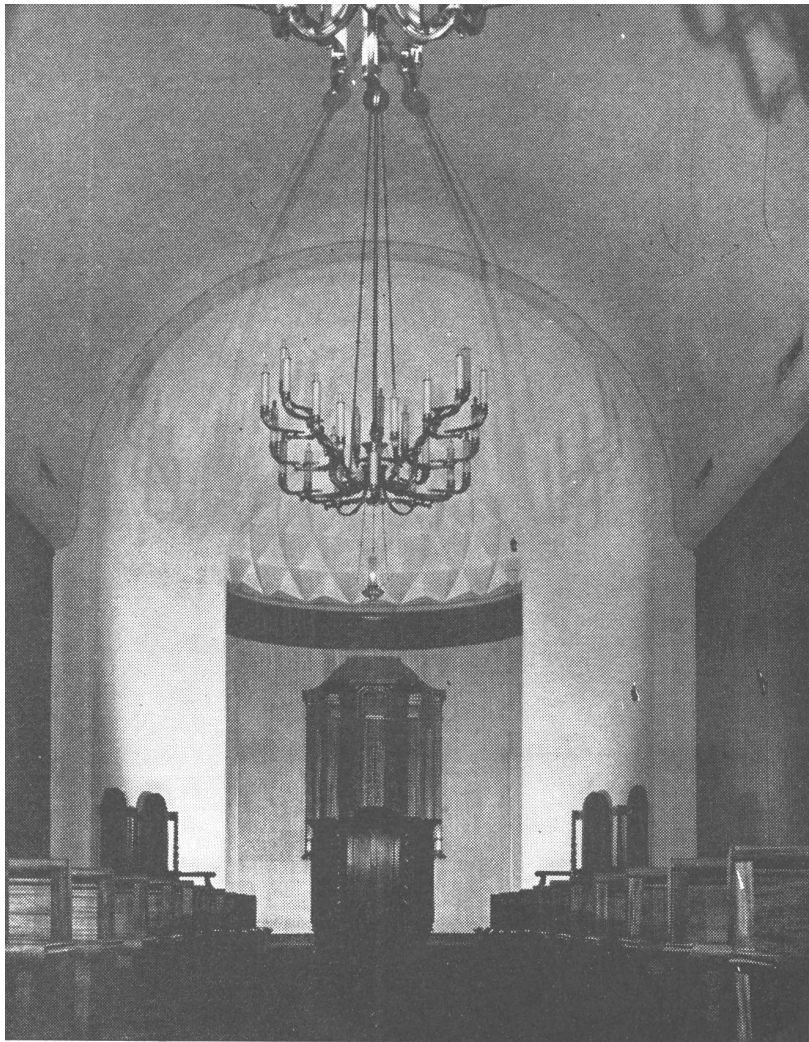


MICHAEL GOODMAN A.R.O.



BIBLIOTECA

Arriba, la fotografía muestra el comedor con revestimiento de muros y estanterías empotradas de madera terciada, terminada color paja. En la fotografía del medio se ve un corredor de servicio y en la de abajo una vista parcial de la cocina. La casa ha sido construida para la Sra. Marjorie Myers.



Vista del presbiterio y del altar.

## 6.-UNA CAPILLA EN SAN FRANCISCO

Esta capilla fué construída, o mejor diríamos esculpida, en un ala de aulas de dos pisos de un templo existente. Desde que los ruidos de la calle resultaban una molestia, el "casco" de la capilla fué suspendido y aislado. Sus mayores dimensiones son de  $22,80 \times 5,70$ . Sus condiciones acústicas son una de las características más notables de la nueva estructura.

Todos los detalles interiores de iluminación, metales trabajados, amueblamiento y las ventanas, fueron diseñadas en la oficina del arquitecto.

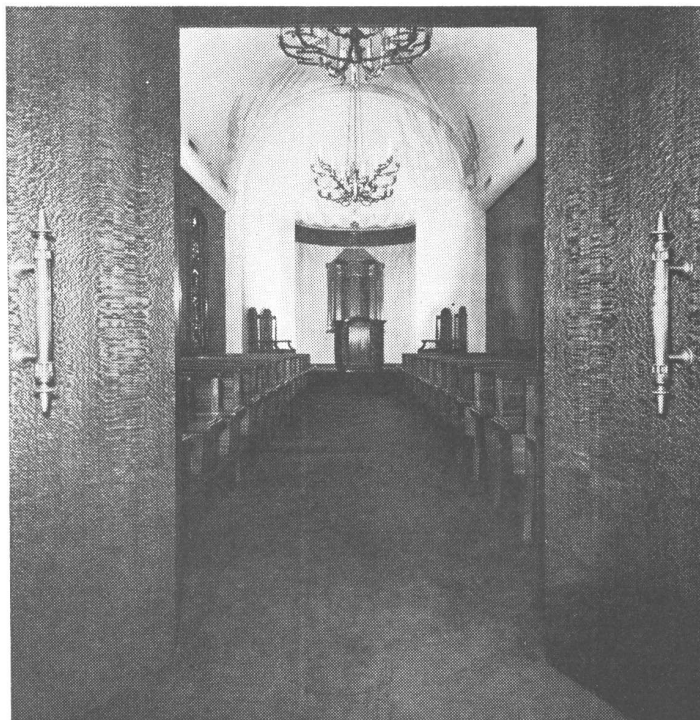
Era obligatorio evitar el uso de luz indirecta lo mismo que las antiguas fuentes de luz eléctrica a la vista. Las arañas están compuestas de 21 luces cada una y tienen 1,50 m. de diámetro.

A fin de usar las ventanas como decoración nocturna, se colocaron bandas luminosas y reflectores entre las antiguas ventanas y las nuevas. Los cinco paneles de vidrio de cada ventana, están soportados en dos puntos solamente, con bandas de fieltro, que llenan los espacios de  $3/16''$  entre ellos.

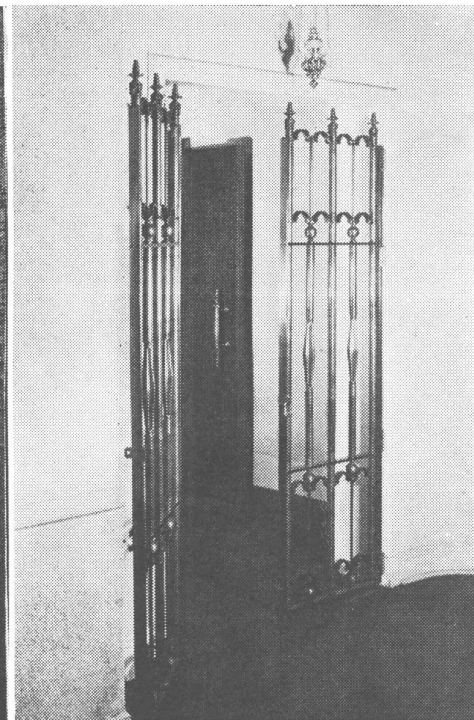
La dignidad del interior está asegurado solamente por sus proporciones y la ausencia de ornamentación. Los muros están revestidos de madera de sicómoro. El cielo raso y todas las otras partes en que entra yeso, son de yeso acústico.

Los paneles decorativos de las ventanas, en número de cinco, representando los cinco libros de Moisés, son de vidrio color rubí de  $1 \frac{3}{4}''$  de espesor.

*Fotos de Mason Weymouth*

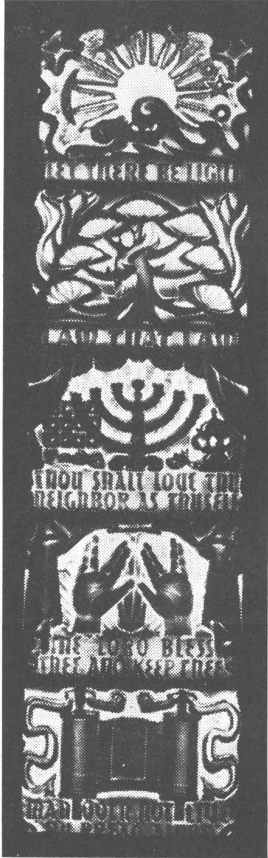


La nave vista desde el vestibulo y la reja de entrada al vestibulo desde la parte antigua del templo. Verja de acero sueco y bronce.





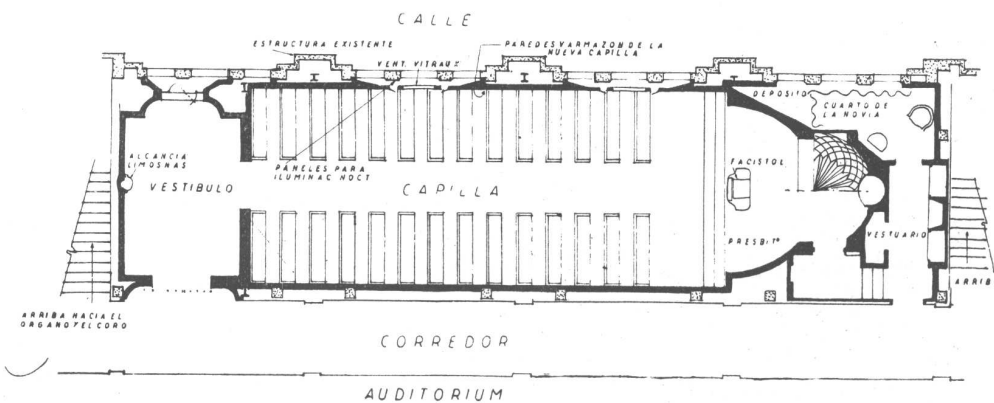
MICHAEL GOODMAN, ARQ.



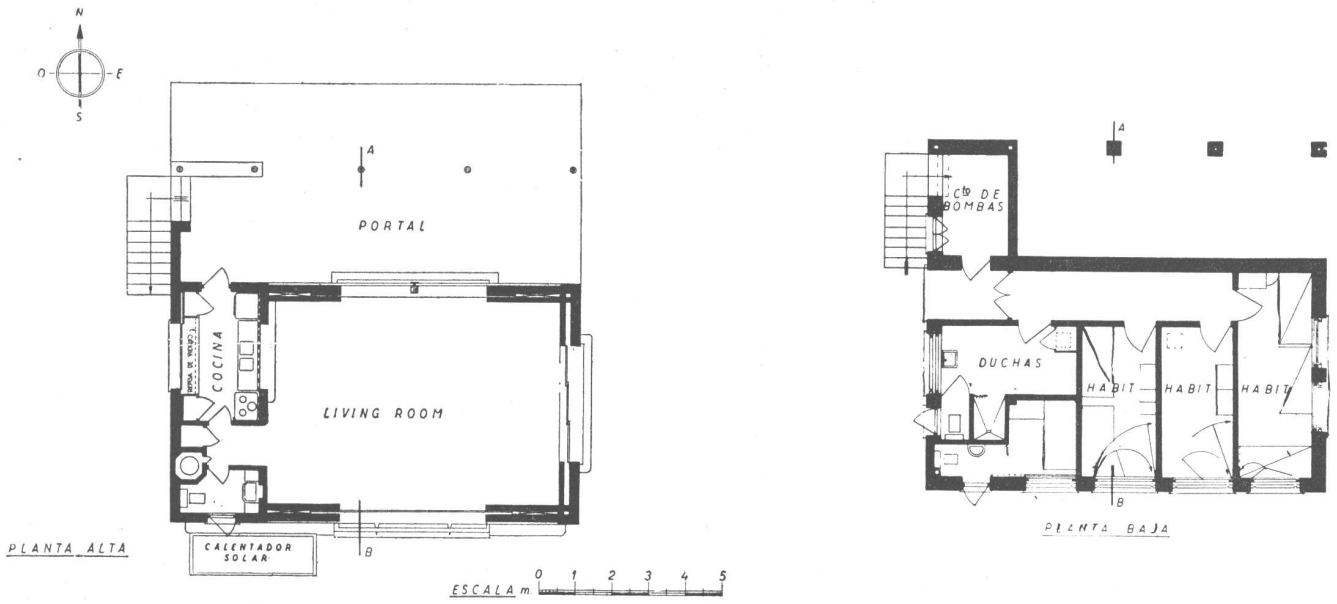
Los cinco paneles decorativos de uno de los ventanales, de vidrio color rubí de 0,04 de espesor.

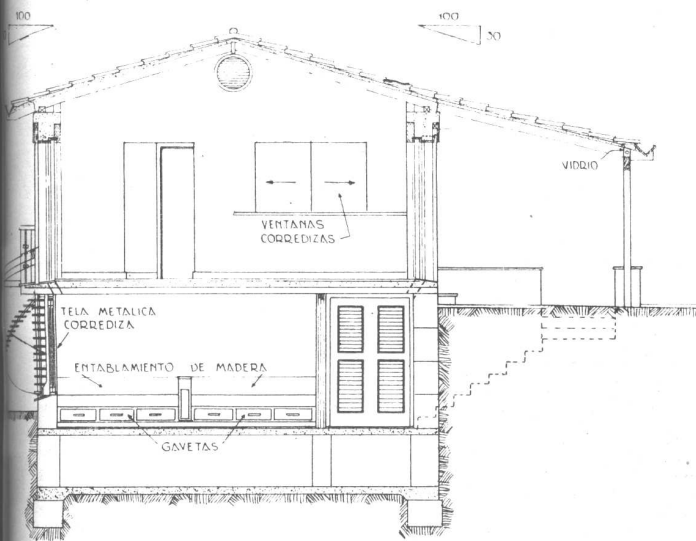
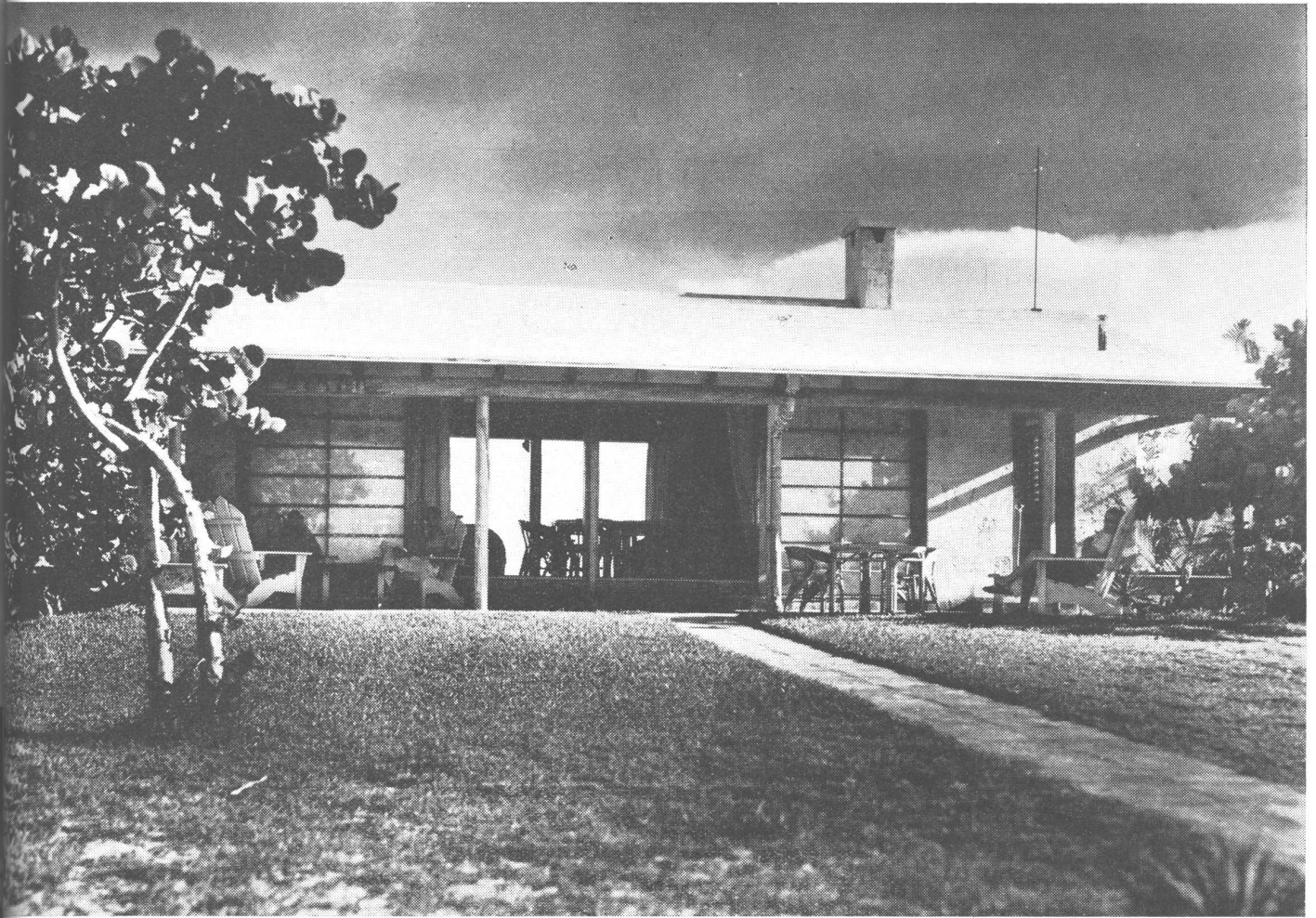


Vista de la nave hacia el vestíbulo.



# CASA DE PLAYA EN VARADERO, MATANZAS, CUBA





CORTE A-B

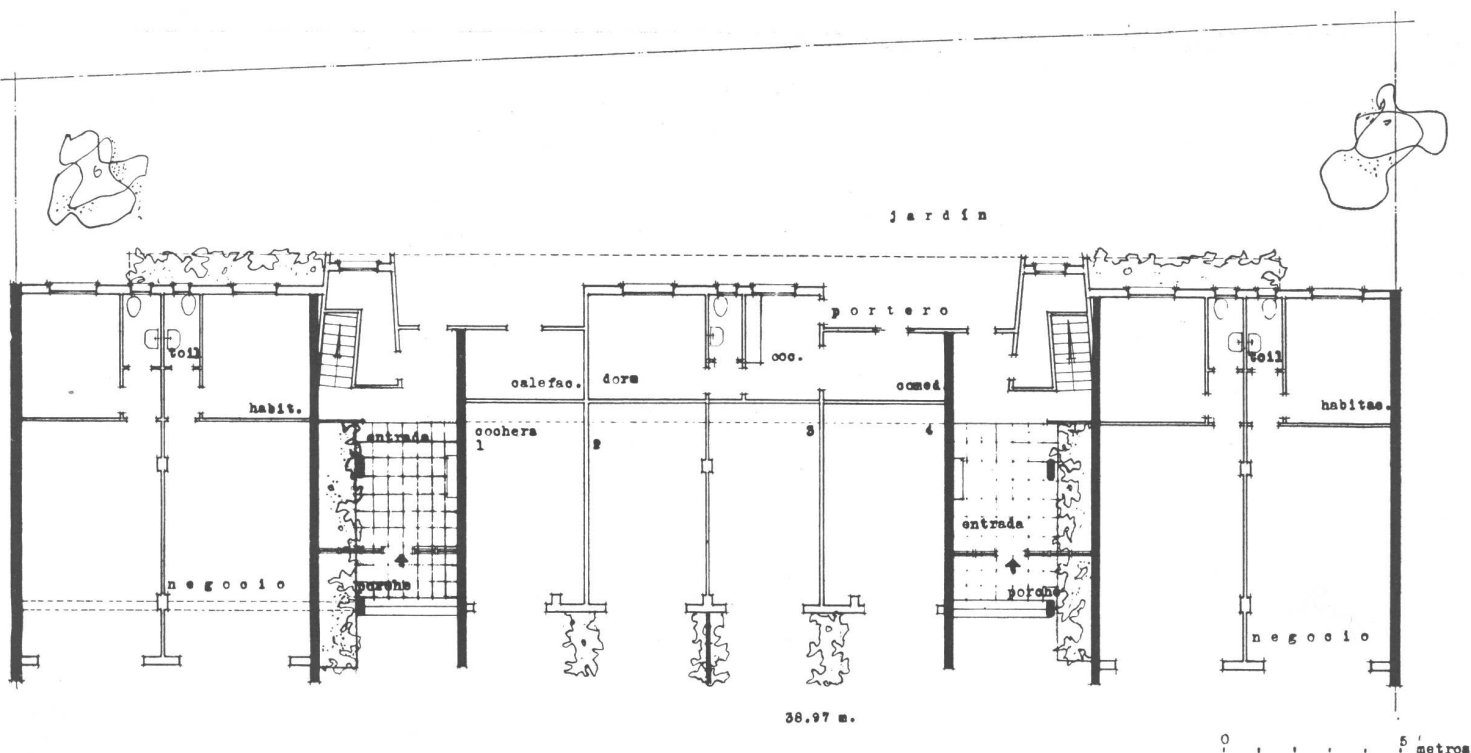
La casa de vacaciones que muestran estas fotografías, es propiedad del mismo arquitecto que la ha proyectado, quien ha tenido la preocupación de utilizar materiales sencillos dispuestos simplemente, de manera que la estructura responda, por su apariencia, al fin a que está destinada.

El terreno está ubicado de tal manera que tiene el mar hacia el norte y un lago hacia el sud. Por eso las habitaciones de dormir que están situadas en los bajos del living room (y que no se ven en las fotografías que acompañan esta nota) miran hacia el lago.

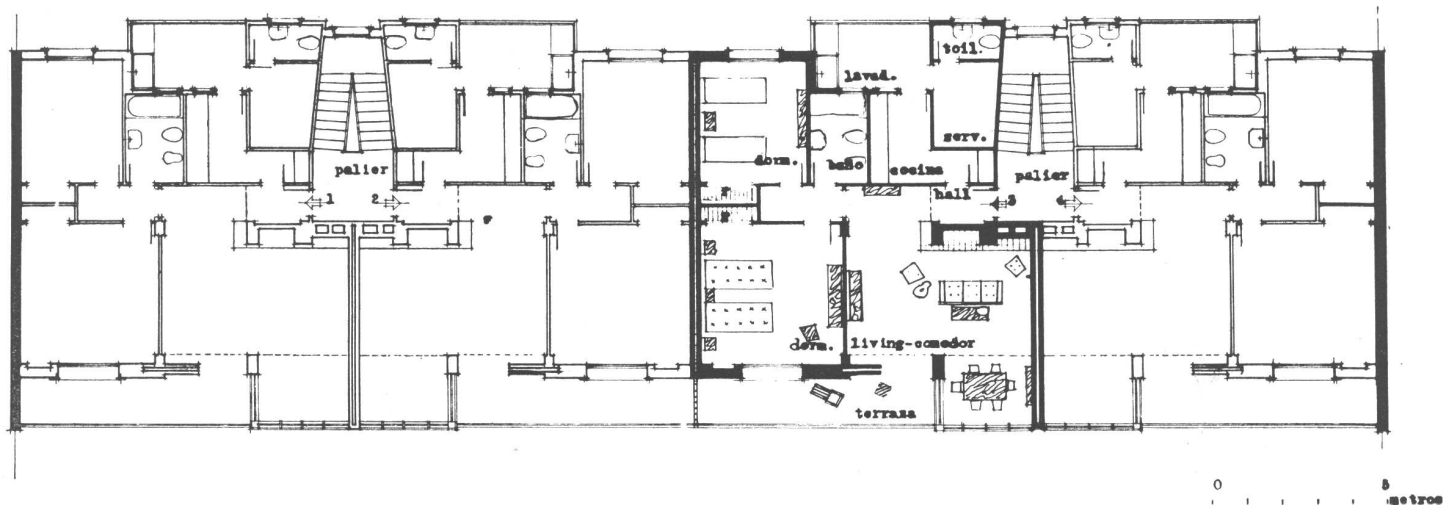
La construcción usada ha sido de hormigón ciclópeo en los cimientos, muros de bloques de cemento, techo de madera dura con aislamiento de papel y tejas, pisos de mosaico, carpintería de madera dura y hojas de cedro, herrajes galvanizados y pinturas al temple en albañilería y de aceite en metales y pintura.



# DEPARTAMENTOS EN VICENTE LOPEZ



Planta Baja



Planta Tipo

Ubicaciones próximas a Buenos Aires, con medios directos de circulación y en proximidades de estaciones suburbanas de ferrocarril, constituyen emplazamientos ideales para determinado tipo de vivienda colectiva. Tal, el presente ejemplo: casa de renta sobre la Avenida Uruburu, sobre el denominado "Camino del bajo" que conduce a Tigre, a dos cuadras de la estación Vicente López del F. C. C. A., en un pintoresco paisaje dominando el Río de la Plata. Contando con un terreno de frente excepcional (casi 39 metros), de buena orientación, la labor de los proyectistas se encaró bajo estas directivas: realizar una casa de renta de coste medio, de especiales características, adecuadas a su emplazamiento, y encajada —por su arquitectura— en el paisaje de la zona. Se llegó así a un block que ocupa, sobre el frente, la totalidad del terreno, con una profundi-

dad de 11 metros, que permite dejar atrás, también a todo lo largo del lote, una amplia faja libre que aísla la casa de las vías del F. C.

Ese block, de una altura de dos pisos altos, se dividió en dos secciones, lo que permitió reducir al mínimo las circulaciones. Dos entradas y dos escaleras independientes sirven a dos departamentos por piso, con un total de ocho unidades. La planta baja fué destinada a ubicar los guardacoches (4), negocios (4), portería y servicios generales (depósitos, calefacción, super-gas).

La unidad-departamento fué estudiada en base a una modulación simple que permitiera una estructura (de hormigón armado), igualmente simple y constructiva.

El espacio de estar-comedor, con su hall de entrada acusado con el macizo de la chimenea, el amplio "bow-window"

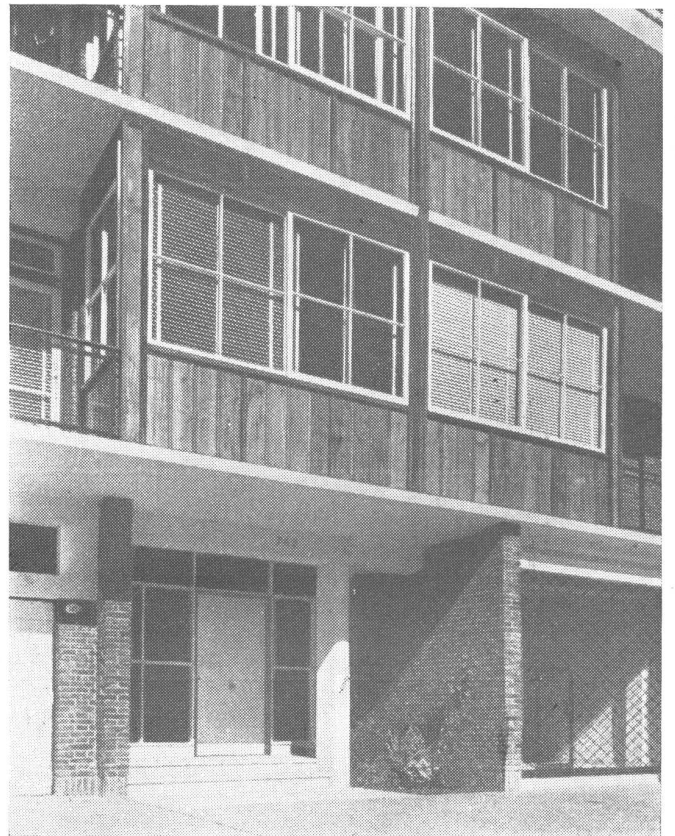


La fachada. El empleo de tres materiales básicos (hormigón, ladrillos, madera), además de dar "variedad" a la fachada ha permitido la diferencia bien lógica de dichos materiales empleados según su función de sostén o cerramiento. Las partes en madera corresponden al saliente de los livings de cada departamento.

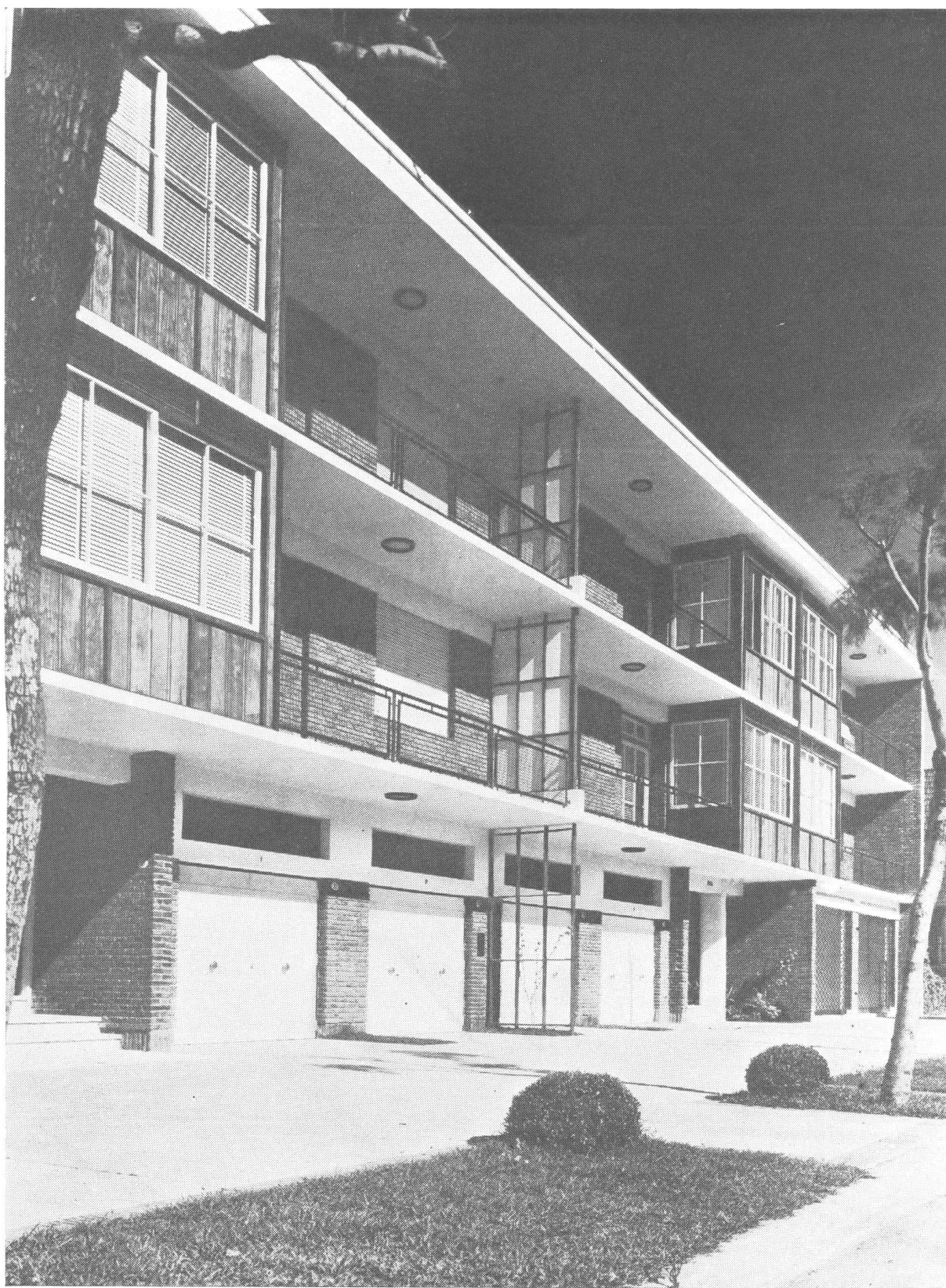
y la terraza-balcón, ordenaron, por su ubicación en planta, las distintas actividades de la casa: vida de relación formando un rincón junto a la chimenea, el comedor en el saliente, en una superficie independiente, y al exterior, la terraza-balcón tratada como un verdadero lugar de estar. Dos dormitorios, con sendos placards, baño y dependencias completas de servicio (cocina-office, patio lavadero, pieza y toilet de servicio) complementan la unidad-habitación.

La arquitectura del block evidencia la separación neta de las distintas unidades. La estructura de hormigón se halla acusada en sus distintos elementos (losas-voladizos de los balcones), y la parte de cerramiento de los salientes (en madera), cargando apenas sobre esos voladizos. En conjunto, se ha logrado un acertado juego de volúmenes en una estructura liviana y transparente. La casa cuenta con servicio central de calefacción a agua caliente, y servicio de super-gas independiente por departamento.

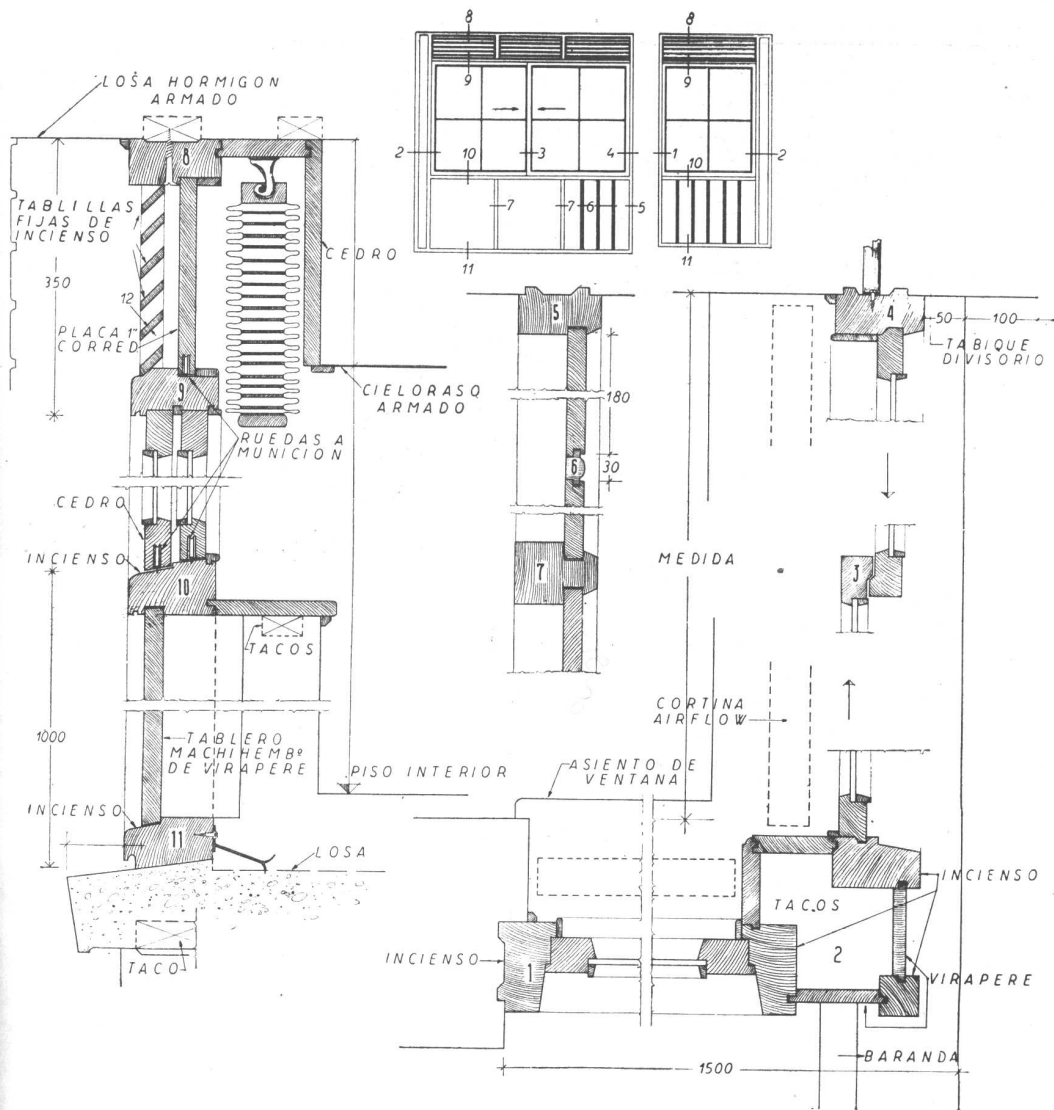
El detalle de una de las entradas y los "bow-windows" de los pisos altos. La parte en madera se ha preparado como una unidad independiente en el taller y armada, en seco, en obra. La parte fija es de virapere barnizado; las partes de abrir, ventanas y puerta corrediza, son de cedro pintado de blanco.



## DEPARTAMENTOS EN VICENTE LOPEZ

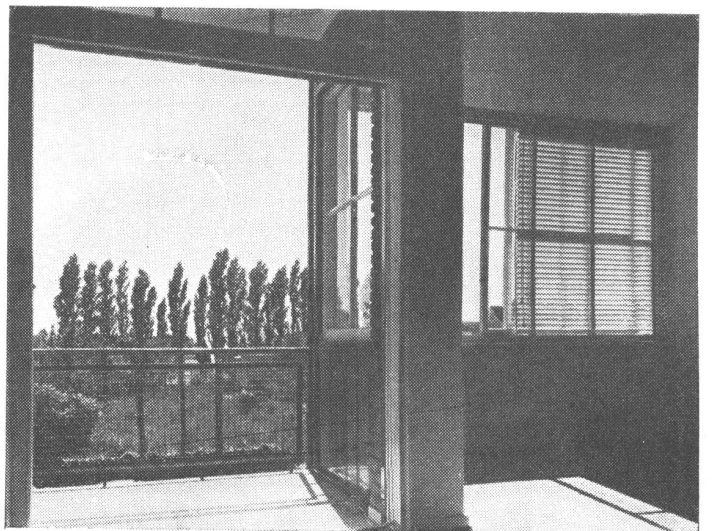
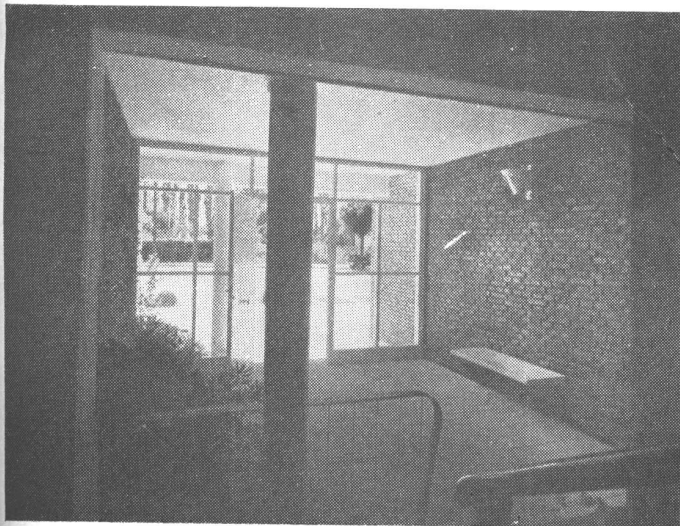


Un sector del amplio desarrollo de fachada (casi 39 metros), en el que se acusa la magnitud de las losas voladas y la liviandad de las partes en madera. La división de terrazas entre los departamentos centrales se ha realizado con un reticulado de madera recubierto de "hard-board", que en la parte baja, correspondiente a las cocheras, se ha dejado abierto.

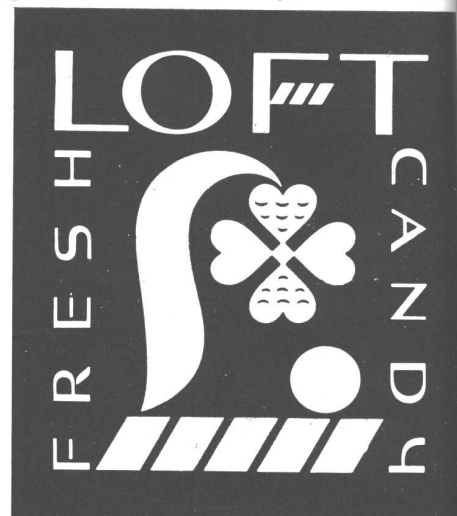
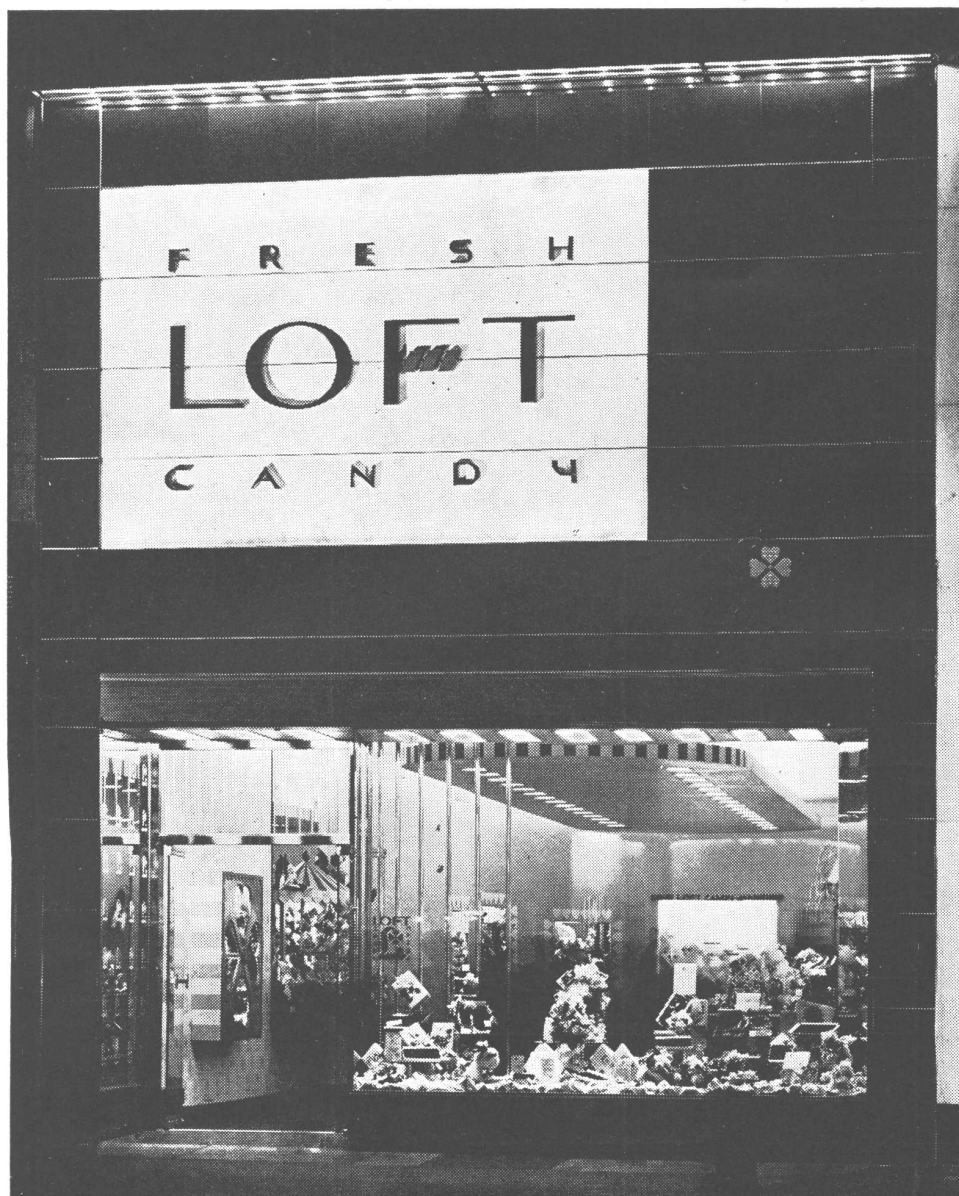


Uno de los "halls" de entrada visto desde el descanso de la escalera. La continuidad de la pared de ladrillos vistos del frente, y la amplitud de la abertura de entrada —de pared a pared— ha acentuado considerablemente la amplitud del hall. Asiento empotrado de mármol blanco.

Una vista hacia la terraza-balcón, desde el living, en la que se aprecia el detalle de la carpintería del cuerpo saliente. Ventanas y puerta, corredizas, esta última empotrada en la pared del frente. Cortinas coloniales de acero esmaltado, color marfil. Baranda del balcón de alambre tejido sobre bastidor de hierro y pasamano de madera lustrada.



## MODERNIZACION DE UN LOCAL COMERCIAL

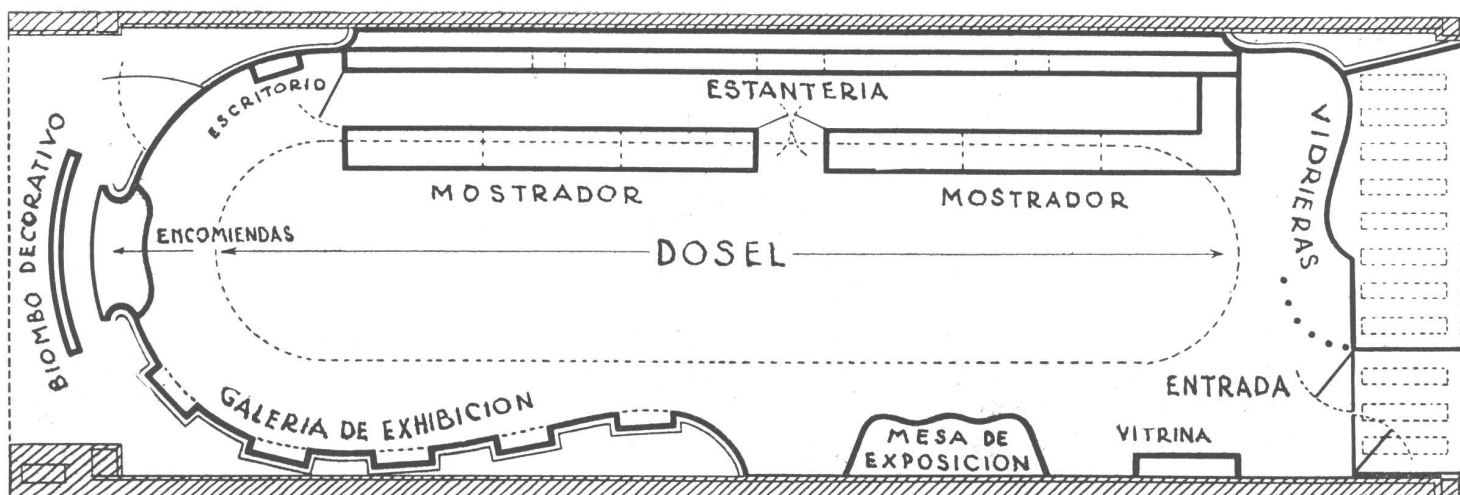


*Texto de P. K. Thomajan.*

Este nuevo negocio neoyorkino constituye el primer paso para la modernización, según las mismas líneas, de otros 175 locales que la corporación propietaria —negocio de caramelos y bombones en cadena— posee en diversas partes del país.

Después de un estudio cuidadoso, el proyectista sometió una idea básica que cubría todas las actividades del negocio: desde el papel para los paquetes y la papelería comercial, hasta los negocios mismos. La concepción del proyecto estaba basada en la adopción de un dibujo unificado que

*Frente del negocio.* Construido con metal inoxidable y vidrio estructural azul Rembrandt. El panel que lleva la leyenda es de vidrio blanco grabado; las letras de metal inoxidable pintadas en la cara anterior, de esmalte azul. Un toldo azul y blanco se recoge en un guardatoldo de metal inoxidable.







La marca del negocio, estampada en el papel que cubre la pared interior de la izquierda, se continúa en el espejo del vestíbulo, que lleva la misma marca, grabada. Barrotes de acero inoxidable que van del piso al cielo raso, sirven como protección para la mercadería que está en la vidriera y también como indicadores de dirección para los mostradores que están a la derecha. La mesa de exposición de la derecha en la fotografía de abajo, tiene un espejo de fondo y pone en el ambiente, una nota atrayente para los niños, con sus golosinas y juguetes.

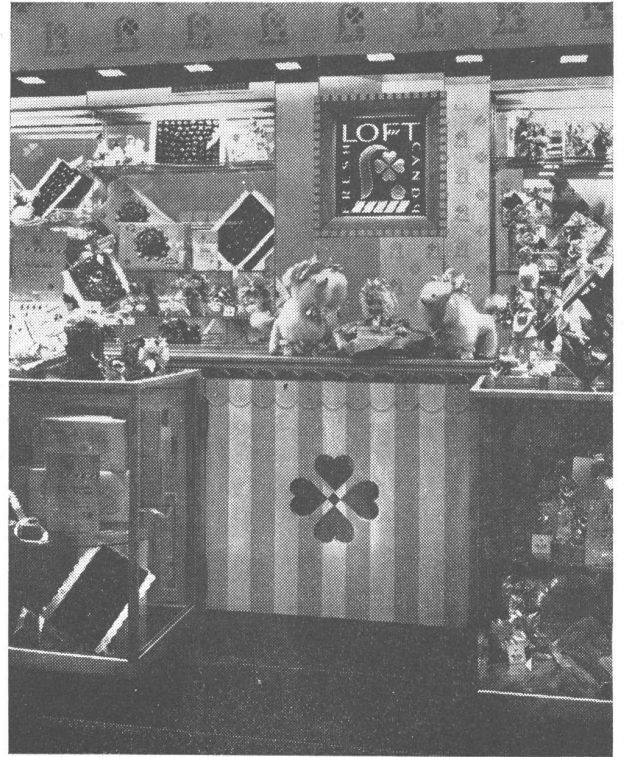
sirviera como un símbolo, cuyas partes componentes podrían distribuirse en una variada serie de maneras interesantes, pero manteniendo lo esencial de la imagen básica. Ese concepto ha introducido una sensación de continuidad en todo el trabajo realizado. El propósito de lograr que la marca comercial sugiriera: frescura, calidad y limpieza, ha sido realizado por el proyectista, incorporando todos los elementos visuales y psicológicos que le ha sugerido su ingenio. Por ejemplo, en el diseño de la marca, el punto



En la fotografía de arriba se aprecia la espaciosidad y la atmósfera particular creada en el interior del local. Se ha suprimido totalmente todo mueble de exposición o de venta en el centro del ambiente, para permitir una fácil circulación de los compradores y una agradable vista sobre las vitrinas de exposición, estanterías y mostradores. El dosel presta intimidad y alegría al local. En la foto de abajo puede apreciarse la serie de cinco vitrinas murales, con fondo de espejos, empotradas en el muro curvo de color gris-beige. Cada vitrina está enmarcada en oro y rodeada de una guarda decorativa de corazones en blanco, repitiendo así el motivo de los pétalos del trébol, símbolo de la firma.

focal es un trébol de cuatro hojas, estilizadas en forma de corazón, que evoca la idea de frescura. Otros ingredientes novedosos de la marca son: una barra de caramelo que forma el trazo horizontal de la letra "F"; una barra de caramelo que forma el trazo inferior de la letra "L"; un motivo de hoja que forma el trazo vertical de la inicial "L". Intimamente unido al diseño de la marca, va el alegre proyecto de colores: oro, azul-cielo y rosa-coral. La marca y los colores han sido

La fotografía de arriba muestra la marca iluminada y la entrada a los mostradores de venta. La puerta de vaivén tiene recortados los corazones del trébol. En la foto de abajo se aprecian los dos mostradores, separados por la entrada, que corren a todo lo largo del salón; están hechos de madera clara, con un zócalo entrado pintado de negro. Corren paralelos a los mostradores las vitrinas de pared, con fondo de espejo, y equipadas con puertas corredizas de vidrio sobre marcos cromados.



utilizados de una cantidad de maneras a través de todo el proyecto. El borde del dosel es de color rosa-coral; las vitrinas empujadas en la pared repiten el corazón como motivo decorativo; el papel que cubre las paredes emplea como dibujo la decorativa inicial "L". Uno tras otro, los negocios de la firma serán remodelados para conformarse a este primer local modernizado.

Todos los detalles decorativos han sido realizados dentro de los cuatro colores básicos que tienden a identificar estos comercios: azul-cielo, rosa-coral, oro y beige grisado. La iluminación es equilibrada en todas las partes del local. Todo el negocio está inundado con una luz suave que acentúa las tonalidades de los colores. Se han utilizado separada y juntamente lámparas incandescentes y fluorescentes. En la vidriera esas luces han sido agradablemente mezcladas con luces incandescentes y fluorescentes alternadas, que atraviesan una placa de vidrio y prestan un atractivo brillo a la mercadería exhibida. El fondo del dosel tiene

*(Continúa en la pág. 78, 2ª parte)*



## DECORACION DE INTERIORES



El chalet que había que decorar, ubicado en el barrio de Belgrano, es un proyecto de Ploetz y Fischer. Y el programa de amueblamiento comprendía solamente la parte de recepción.

El proyectista se empeñó en crear ambientes modernos, que fueran cómodos a la vez que de atractiva apariencia, evitando los efectos o detalles que fueran rebuscados.

Los muebles han sido construidos teniendo en cuenta su función y aunque cada una de las piezas tiene su forma característica, forman un grupo homogéneo, al cual se subordinan los materiales y colores prolijamente elegidos y combinados para crear una atmósfera tranquila y acogedora.

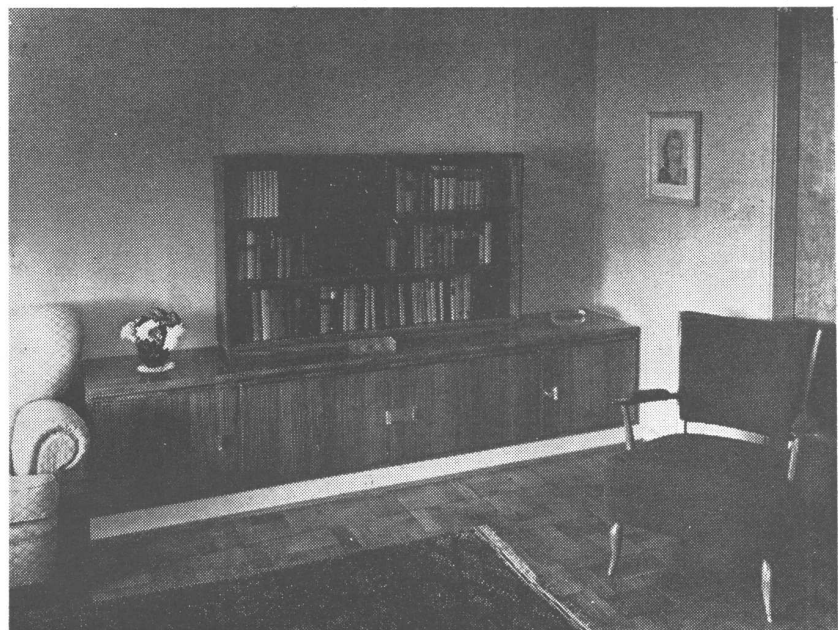
Las cuatro fotografías de estas dos páginas pertenecen al living room, cuyo piso ha sido cubierto con una alfombra Bukhara color castaño. El rincón para reuniones está cons-



tituido por un sofá tapizado en género beige, cuatro sillones confortables tapizados en color verde y rojo ladrillo y una mesa con tapa enchapada en raíz de madrona y recubierta con cristal. La pared de la ventana a la altura del parapeto, como también la tapa del radiador, han sido recubiertos con esterilla.

El mueble al lado del sofá es una biblioteca-discoteca de 2,50 de largo, y tiene capacidad para 500 discos en su parte inferior, que ha sido terminada en madera de viraró. La biblioteca está revestida de vaqueta y lleva puertas corredizas de cristal. El conjunto se apoya sobre un zócalo pintado de color marfil, para alivianar el mueble, pesado por naturaleza.

Entre dos grandes aberturas, se ubicó el mueble-bar de construcción en extremo liviana; el mueble se apoya sobre patas de bronce y sus puertas han sido forradas con pergamino.





Comedor con alfombra Kirman de fondo beige. Muebles enchapados en palisandro de indio, con sillas tapizadas en cretona inglesa de colores rojo ladrillo y turquesa. Mesa extensible. Aparador de líneas sobrias y appliques de bronce con pantallas de seda.



# El Trazado Viario y la Cuestión de la Tierra

## BASES FUNDAMENTALES DEL PLANEAMIENTO

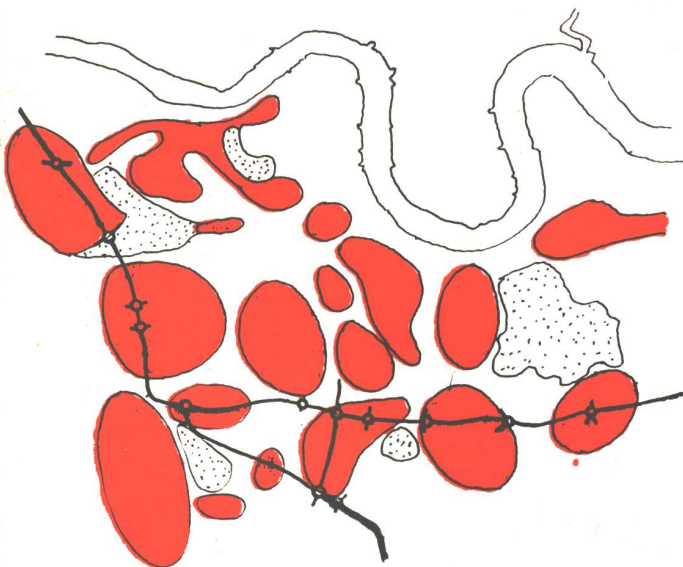
Por el Arq. JOSE M. F. PASTOR

La relación entre ciudad y campo se opera gracias al transporte, o mejor, a las *vías de comunicación* por tierra, agua o aire que convergen al centro urbano; toda ciudad, villa o aldea se constituye siempre en el nudo central de una telaraña de rutas, ferrocarriles, canales, hilos telegráficos y telefónicos, senderos y huellas que rematan en un punto dentro de la zona edificada —una plaza, una estación, una avenida importante de acceso, una central receptora— luego de atravesar la campaña circunurbana radialmente.

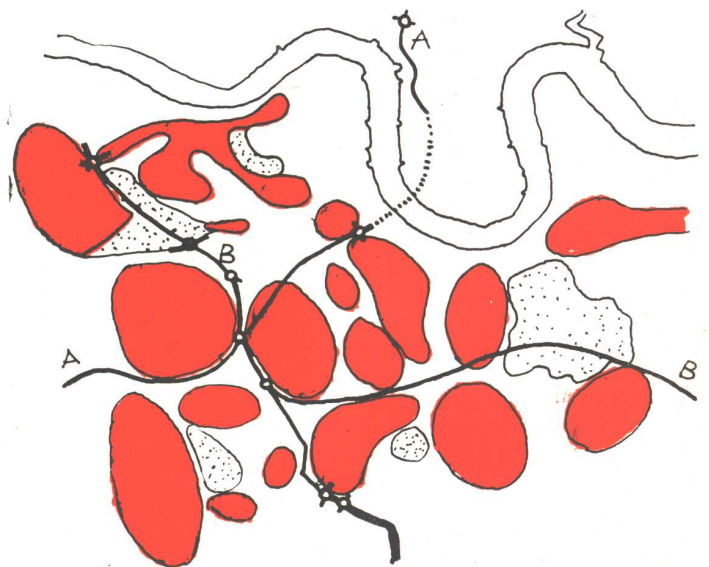
En la mayoría de las ciudades que han crecido “naturalmente”, es decir, sin plan alguno, las estaciones ferroviarias se han ido disponiendo en círculo alrededor del centro urbano, porque cuando se introdujo el ferrocarril en escena (1825-1850) no se le permitió llegar al propio corazón de la “city” como lo hacían las rutas carreteras, que al contrario la atravesaban de por medio; y esto se explica pues desde mediados hasta fines del siglo del “urbanismo” (el XIX) las calles urbanas se trazan y adaptan en función del vehículo tirado por caballos ya que no se permitió que el ferrocarril, con sus ruidos, humos y “alta velocidad”, usara la vía pública (a pesar de que los vagones y locomotoras de la época no eran mayores que una diligencia grande). Sin embargo, las estaciones que habían sido confinadas a la periferia urbana de mitad del siglo, ya hacia 1880 ó 1890, se encontraron rodeadas de edificación y prácticamente en el centro de la ciudad, mientras docenas de kilómetros de vías, otrora en pleno campo, se vieron encañonadas entre los fondos de millares de casas obreras suburbanas; el ferrocarril se constituyó en barrera separativa entre los sectores suburbanos y hubo necesidad del paso a

nivel, para abrir calles a través de la vía. Mientras el tránsito de trenes por un lado y de las diligencias o carros por otro no fué intenso, el paso a nivel cumplió sus funciones sin graves inconvenientes, pues un tren cada hora o dos horas no tenía mayores consecuencias para el tráfico. Pero a medida que la actividad urbana era mayor, también aumentaba la población y el número de vehículos de pasajeros y carga; por su parte ya eran también apreciables los coches particulares. Como ya dijimos en otra ocasión, se introduce el riel tranviario en pleno centro en un esfuerzo por adaptar el ferrocarril a la ciudad, y más tarde se lo prolonga también hacia el campo haciéndolo correr radialmente entre las líneas ferroviarias existentes, lo que provoca una descentralización que llamaríamos intraurbana, del centro hacia la periferia inmediata, para distinguirla de la del ferrocarril, que es extraurbana, esto es, del centro hacia el campo libre; la diferencia entre ambas instancias centrifugadoras reside en que el tranvía provoca la “urbanización” en cinta en el suburbio inmediato <sup>(1)</sup>, mientras el ferrocarril la había producido formando suburbios satélites en torno de las estaciones, dejando campo abierto entre éstos y la ciudad central. Ya para principios de nuestro siglo el tranvía se había encargado de unir las estaciones ferroviarias atrayendo junto a sus vías a la edificación, quedando libres de ésta grandes “bolsones” de quintas y chacras casi en el centro de la ciudad: hasta aquí la estructura urbana no había sufrido grandemente por el aumento y la expan-

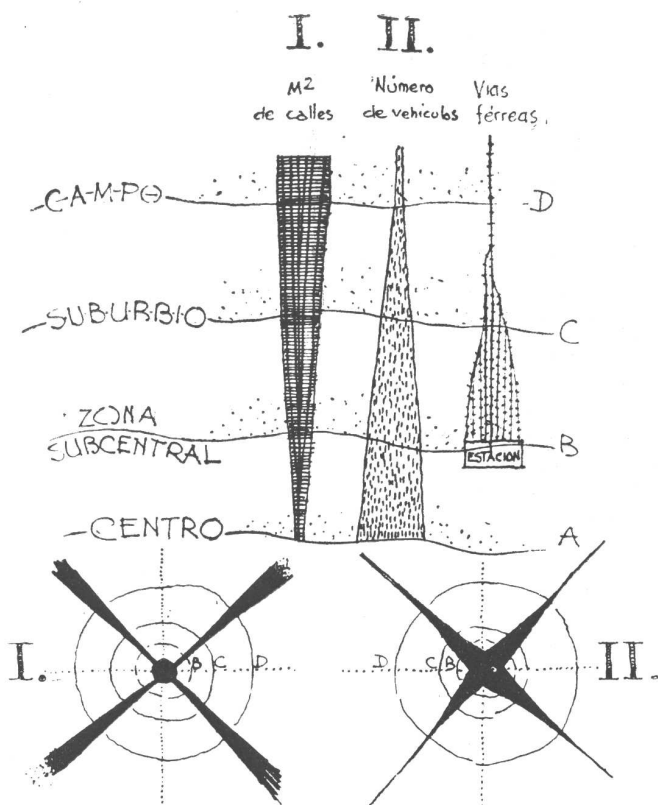
(1) Más tarde el automóvil acentuará el desarrollo urbano en cinta, que en realidad, inicia el tranvía.



Parte del este de Londres, representada esquemáticamente (áreas rojas: barrios — punteadas: parques — blancas: espacios no residenciales). Se muestra aquí un trozo de la red viaria proyectada por la Comisión Bressey-Lutyens; las avenidas atraviesan por el medio las unidades vecinales, por constituir un mero programa de ensanche de calles y rond-points en lugar de un trazado orgánico.



Fragmento del plan del Condado de Londres de los arquitectos Abercrombie y Forsaw, donde aparecen las mismas unidades vecinales. Las avenidas arteriales A (circunvalatoria) y B (radial) están trazadas en función de aquéllas, sin atravesarlas, aprovechando las áreas libres no residenciales y los parques.



ESQUEMA DE LA SUPERFICIE DE LAS AREAS VIALES

ESQUEMA DEL VOLUMEN DE TRÁNSITO AUTOMOTOR

El problema fundamental de la remodelación urbana en las grandes ciudades existentes, inclusive Buenos Aires, reside en el hecho de que las calles céntricas no tienen amplitud suficiente para recibir el caudal de vehículos que, en sístole y diástole continua, el corazón urbano moviliza en torno suyo. Ni el simple ensanche de unas avenidas, ni la superposición de varios planos de tránsito (subterráneos, calles a nivel, viaductos) ni el desarrollo de vehículos en dos plantas (ómnibus y tranvías con imperial) remedian el problema, pues pasan por alto la enorme desproporción entre el número de vehículos circulantes necesarios y los metros cuadrados de vías dentro de las cuales deben circular. En cambio el ferrocarril se ha desarrollado en ese sentido más racionalmente, pues mientras en pleno campo se basta con una vía única, a medida que se acerca a las estaciones terminales, ésta se multiplica proporcionalmente al número de trenes que circulan.

sión sobre el campo circundante, pues las calles, si bien permanecían sin mayor variante en el centro primitivo, fuera de éste eran verdaderas avenidas capaces de absorber un tráfico futuro mucho mayor que el entonces presente; las previsiones de Haussmann en París, las de Rivadavia 40 años antes en Buenos Aires, las de L'Enfant en Washington y en general las adoptadas en todas las grandes ciudades parecían más que suficientes para conjurar la mayor congestión posible de diligencias, tranvías, ómnibus a caballo, jinetes, "charrets", bicicletas y cuanto vehículo pudiera entonces imaginarse; hay que tener en cuenta que en 1880 y aún a fines de siglo, pese a los primeros "rascacielos" de Chicago, los ediles pensaban de las ciudades en términos de casas de 4 pisos cuando más, en vehículos de tracción a sangre y, a lo sumo, de automotores a vapor como una novedad todavía prematura. Si los topógrafos de Rivadavia y los técnicos de Haussmann, así como L'Enfant y muchos arquitectos urbanistas del pasado hubieran podido vislumbrar proféticamente la aparición del automóvil con motor a explosión y llantas de goma,

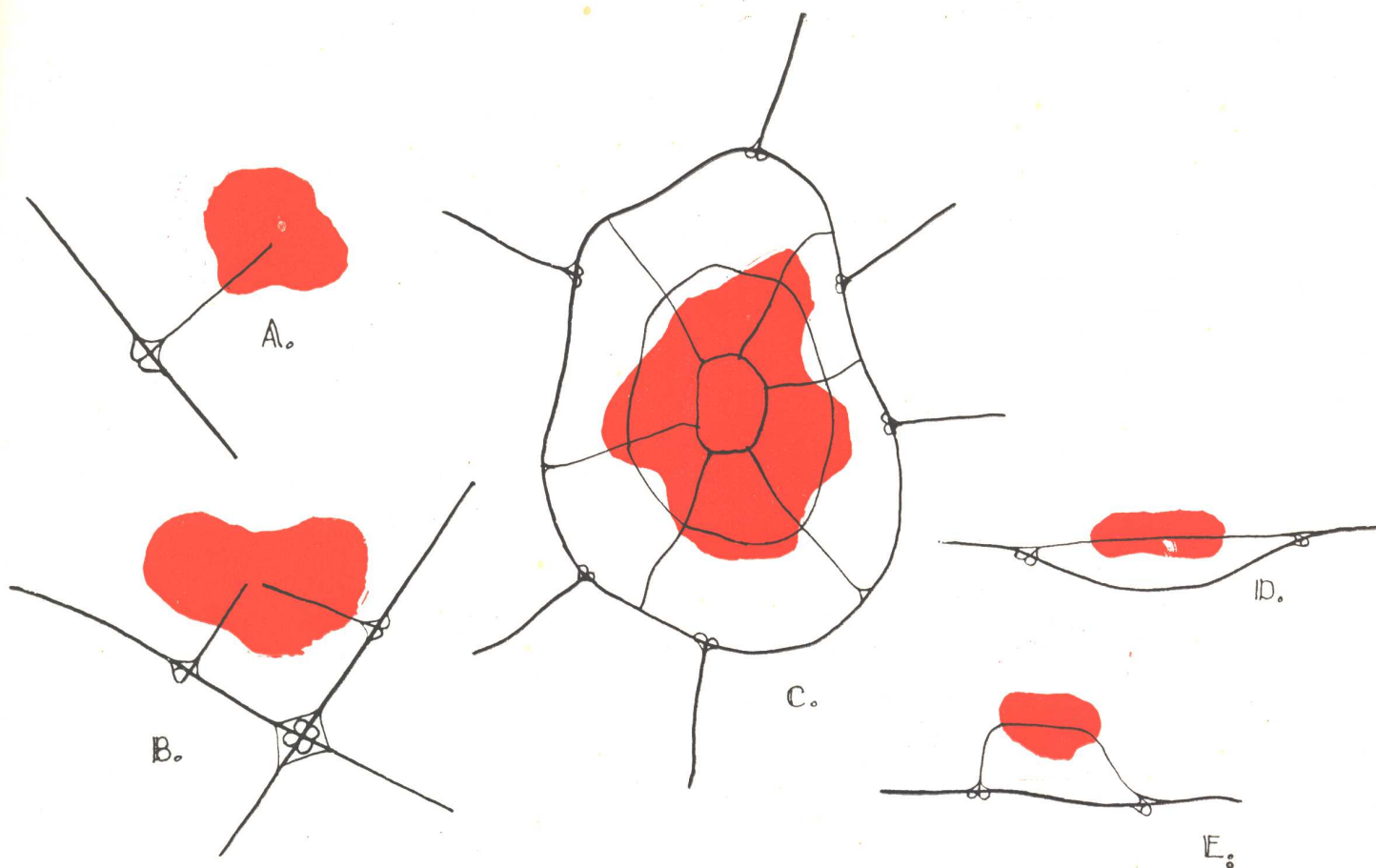
hubieran trazado las ciudades de otra manera como lo hicieron: es más, con el talento que poseían y del cual dejaron huellas notables, hubieran desahuciado de inmediato la "Rue corridor" substituyéndola por otra a la escala del automóvil, cuya movilidad y velocidad introdujeron en el trazado urbano el factor "tiempo", el que a partir de principios del siglo XX debió ser tenido en cuenta tanto como el de "espacio", hasta entonces exclusivo. Luego de la aparición del automóvil, cobra la mayor importancia para el trazado vial de una ciudad el plano sincrónico de recorridos, el cual, gráficamente, pone en evidencia el defecto cardinal de la organización viaria de todas las ciudades crecidas sin plan: *los espacios viarios son más amplios en las afueras urbanas, justamente donde hay menos tránsito y por el contrario han permanecido sin ampliarse en el centro, donde la congestión de vehículos y peatones es enorme.* Esto ha provocado la forzada solución de aumentar los espacios viales por arriba y por debajo de las calles corredor existentes, ya que el tremendo obstáculo de la propiedad privada de la tierra no dedicada al tránsito impedía hacerlo en sentido horizontal: el viaducto y el subterráneo <sup>(1)</sup> son las respuestas al problema. Las grandes urbes como Londres, Buenos Aires, París, Berlín, obligan a las empresas ferroviarias a elevar sus vías sobre viaductos o a enterrarlas en túneles y trincheras y así se resuelve en parte el grave problema de los pasos a nivel; la solución de alejar las estaciones ferroviarias del centro, eliminando varios kilómetros de vías férreas en el recinto del mismo, se opera tan sólo en algunas ciudades, entre ellas Buenos Aires, que elimina su estación frente a la Plaza de Mayo y la de la Plaza Lavalle para fijar en las "afueras" las terminales de Retiro, Once y Constitución; el viaducto se impone a través del suburbio de Barracas y del Bosque de Palermo, mientras la trinchera se establece en el Oeste, recobrando el nivel normal a poco de alejarse de las estaciones.

Otras ciudades como Nueva York, angustiadas por la congestión, hacen algo terrible que va a perdurar hasta bien entrado el siglo XX: inventan el "elevated", esto es, un viaducto de ferrocarril que corre a la altura del primer o segundo piso de los rascacielos a lo largo de las avenidas, hasta el propio centro de Manhattan, convirtiendo en sordidos "slums" los barrios que atraviesan.

Simultáneamente se ensaya con cierto éxito —del punto de vista circulatorio, se entiende, y no más— el recurso de echar mano al subsuelo de las avenidas, haciendo correr, debidamente entubado, un ferrocarril subterráneo; aparece el "Metropolitain" en París (Le "métro"); en Londres se reedita con el "Underground", más conocido por "tube" a causa de que en vez de un túnel como en París se hizo un gran caño redondo por donde —así diría Ortega y Gasset— fluye la "pasta urbana" como el agua en las cañerías sanitarias; Nueva York adapta de inmediato el nuevo invento a su apretada isla de los negocios y lo combina con túneles bajo el río; no se limita en realidad a un simple subterráneo sino que construye un inmenso ferrocarril bajo tierra, concentrando sus terminales en la estación "Grand Central" sobre la que hay edificios de veinte y más pisos; en algunas otras ciudades se está por hacer lo mismo con el ferrocarril, que hasta ahora ha corrido en trinchera en plena ciudad. Berlín, Chicago, Buenos Aires incorporan también a su centro una extensa red de subterráneos y Moscú incluye en su plan regulador una línea que se com-

(1) A pesar de que el primer subterráneo londinense data de 1863, en realidad no influyó este tipo de vehículo en el desarrollo urbano hasta fines del siglo, y, en muchas ciudades, hasta nuestros días.





Relación entre rutas y núcleos urbanos. Esquema del criterio con que los alemanes (y ahora todos los países) encararon el acceso a las ciudades en el plan de las "reichsautobahnen". Las autopistas nuevas no atraviesan las áreas urbanas y las existentes son desviadas (D, E).

pletó recientemente, figurando ambas ciudades nombradas en último término como las metrópolis que poseen las más modernas y mejor diseñadas estaciones.

\* \* \*

La idea del subterráneo, estimulada por el adelanto de las instalaciones cloacales, que sin duda constituyen su antecedente tecnológico, produce un urbanismo subyacente cada vez más congestivo y profundo.

Si se piensa en que, debajo del centro de Nueva York, así como debajo de cualquier gran ciudad, entre ellas Buenos Aires, se ha excavado y edificado un volumen no menor que el tercio de lo que vemos arriba del suelo, se estará de acuerdo con Le Corbusier <sup>(1)</sup> en que constituimos una civilización disparatada como no existió ninguna otra, incapaz de romper con ciertos prejuicios disfrazados con palabras rimbombantes y que impiden a los hombres usar del prodigio de una técnica fantástica en pro del bienestar de toda la humanidad, inclusive del de quienes luchan por perpetuar el "status quo" presente mantenido por esos prejuicios. Porque en verdad, "la disparatada ciudad industrial" como la llama Lewis Mumford, debe su estructura amorfa y su fisiología caótica, sus tremendas contradicciones, su fealdad, su inhumanidad, a la persistencia de impedimentos puramente dialécticos, a instancias eminentemente materialistas

(1) En efecto, quienes consideran un disparate irrealizable las ciudades sobre pilotes que preconiza Le Corbusier, ignoran que bajo cada ciudad existente se desarrolla de continuo otra ciudad, cuyo costo es cien veces mayor que el que demandaría levantar a la primera sobre pilotes.

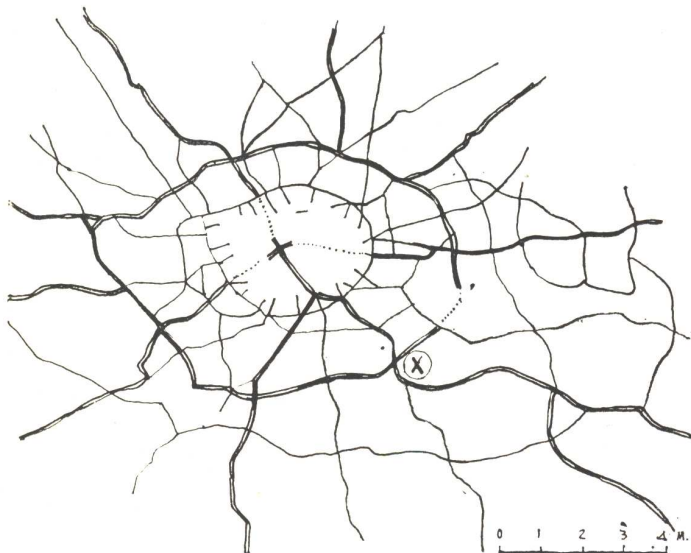
y a prejuicios seudotradicionalistas que se escudan, para impresionar a las masas, en los "sagrados derechos de la propiedad de la tierra", en los "respetables intereses económicos", en el "acervo histórico", en la "identificación del hombre con la tierra", y otras falacias más con que se cohonestan a la congestión cultural, especulativa, edificatoria, industrial y comercial, que sólo beneficia a una mínima minoría y sume a la inmensa mayoría en una vida de suburbio híbrida, antihumana, desarraigando a millones de seres de la tierra (cosa de que tanto se habla), pues la ciudad congestiva ha hecho desaparecer todo vestigio de naturaleza bajo una costra de cal y canto, de asfalto y hormigón.

Esos prejuicios y falacias hábilmente manejados de buena y mala fe, sostienen la inmensa pirámide de valores especulativos urbanos, que es en el fondo lo que se quiere defender: por eso la reconsideración de los trazados viarios urbanos en que deben basarse la remodelación de las actuales ciudades, los programas de viviendas populares y los planes de relocalización industrial, acaban en fracasos rotundos mientras no se eliminen, por lo menos parcialmente si no es posible del todo, algunos de esos prejuicios y "tabús", en especial, el referente a la propiedad de la tierra.

Inglaterra nos está brindando un ejemplo experimental grandioso en ese sentido, con su flamante Ley de Nuevas Ciudades de 1946 y con su plan de remodelación de Londres (cuya descentralización se apoyará fundamentalmente en dicha Ley), que dista mucho de ser una improvisación y muchísimo menos una innovación del actual partido domi-

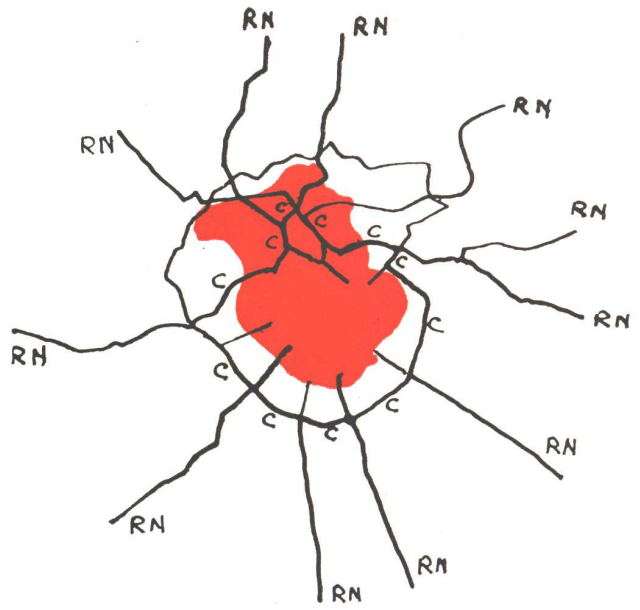
nante en el Gobierno. Lo que los británicos se aprestan a realizar públicamente —pues en privado ya lo han hecho con éxito, como sabemos, en Letchworth y en Welwyn—, es en el fondo lo mismo que la carta de Atenas de los C.I.A.M., inspirada por Le Corbusier, sentara claramente como base fundamental del urbanismo contemporáneo: la *movilización del suelo* en el sentido de organizar socialmente su uso, librando a la idea de “tierra” del valor especulativo ficticio que la hace inaccesible a la mayoría; bien se sabe, pues se lo ha demostrado cientos de veces, que ella no lesiona en absoluto —antes bien beneficia— a la estructura económica presente basada en el capitalismo y en la propiedad individual de los frutos del trabajo humano. La movilización del suelo en el sentido de las “Garden Cities”, de la Carta de Atenas, del Uthwatt Report, de las Redevelopment Companies Acts Norteamericanas o de la New Towns Act Inglesa, significa apenas una reforma jurídico-económica, pues encaja perfectamente en las leyes y la organización financiera de cualquier país occidental, incluso el nuestro; casi diríamos que ello es factible en ninguno mejor que en el nuestro, pues tenemos la ventaja, por pocos medida en su magnitud, de poseer vastísimas extensiones en propiedad fiscal, esto es, común, que nos excusarían, precisamente, de las siempre tan receladas expropiaciones.

Mientras esa movilización no se opere siquiera en cierta medida, mientras la remodelación de las ciudades deba moverse bajo la presión de la pirámide de valores presente, eso significará que los urbanistas deberán trabajar sobre la inmutable cuadrícula de calles corredor y sobre parcelamientos arbitrarios de la campaña. Sus más audaces concepciones caerán aplastadas por el peso de expropiaciones agobiantes, las nuevas tramas viarias se reducirán a simples ensanches de nunca acabar, los futuros barrios de viviendas serán meros amanzanamientos de casas mal emplazadas, donde se resistirán a vivir los más humildes obreros, aun gratuitamente.



LONDRES, 1946.

Esquema vial del plan de Londres con sus avenidas arteriales (trazo grueso) y subarteriales (trazo fino). Las primeras no atraviesan ninguna unidad vecinal como se ve en otro grabado aparte donde se analiza el cruce marcado con una x. El criterio germano de las avenidas circunvalatorias y radiales, cobra la máxima expresión urbana en el plan para la mayor metrópolis del mundo.



LYON, 1936

Lyon es una de las primeras ciudades que estudia racionalmente su sistema de rutas circunvalatorias (c) y radiales (RN).

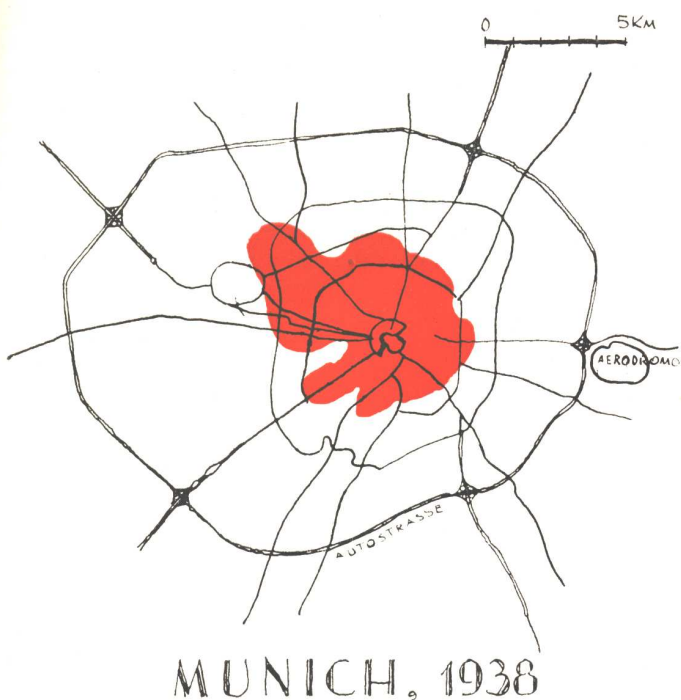
Mientras no se parta del suelo, que es la *base* en todo sentido, se estará incapacitado de comprender el significado urbanístico de concepciones como las de Howard, Le Corbusier, Saarinen, Hilbersheimer, Neutra, o Gropius y se las tildará, con ignorante desprecio, de “utopías descabelladas que tienden a romper los más caros principios de la cultura y la organización social occidentales”, —y quién sabe qué otras vaguedades por el estilo—, pues en todas ellas se parte de la premisa de una *nueva estructura de la propiedad de la tierra*. Mientras los urbanistas quieran desentenderse del problema de la tierra, tergiversarán el verdadero sentido del urbanismo inglés contemporáneo y el plan de Londres, sobre todo, correrá el peligro de convertirse en el modelo, académico a copiar sin ton ni son, tal como el plan de París de Haussmann lo fué durante casi un siglo; así como tampoco podrán tener idea exacta del concepto de ciudad jardín propugnado por Howard y que preside el movimiento pro creación de nuevas ciudades británicas. En tales condiciones *la copia urbanística será tan sólo externa y parcial* pues, de no partir de la reunión en “pool” de la tierra y su ulterior retención en propiedad común —pública o privada— en su mayor extensión, será imposible planear una sola nueva ciudad o remodelar otra existente dándole un plan ala altura de los tiempos; aunque sólo quiera hacerse parcialmente, como podría ser el caso de la zona baja ribereña del Riachuelo en Buenos Aires, cuya urbanización implica prácticamente la creación de una nueva ciudad completa, lo primero que habrá de resolverse es la *reunión de toda la tierra bajo un solo dueño colectivo*, sea éste la propia Municipalidad o una corporación, privada o mixta; luego vendrá el planeamiento urbano propiamente dicho, y quizás podría admitirse una subdivisión ulterior. De lo contrario la magnífica oportunidad se reducirá a una vulgar urbanización que se la llamará “sistematización”, “planificación”, esto o aquello, pero que será simplemente un

planeamiento de ciudades y regiones debe haber un planeamiento financiero, legal y social, si se busca que las remodelaciones urbanas, las creaciones de ciudades nuevas y el desarrollo constructivo de regiones enteras, sea algo más que una escueta lista de obras públicas y un simple ensanche de calles.

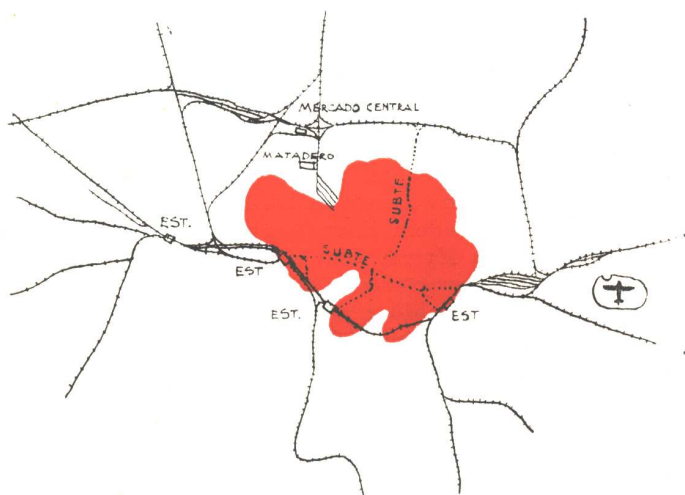
\* \* \*

Cuando las ciudades populosas, ante el espectáculo de millares de automóviles, tranvías, ómnibus y trolleybuses, muchos de dos pisos (hasta en los vehículos llegó la superposición de espacio utilitario), abarrotados en el área central y a lo largo de las calles de acceso, comprendieron que el problema del tránsito y del estacionamiento implicaba soluciones más amplias que los poco menos que ineficaces sistemas luminosos, de señalizaciones y de policía, recién empezaron a escuchar a los urbanistas que desde hacía años hablaban de la reorganización vial; un tanto escépticos, pues París, pese a la magnífica red de calles ensanchadas por Haussmann no estaba exenta tampoco de la congestión vehicular, los ingleses encomendaron a una Comisión de Arquitectos, formada por Sir Charles Bressey y Sir Edwin Lutyens, el estudio de un plan viario para Londres (1937), pues se había calculado que las demoras del tránsito en las congestiones que se producían en el radio céntrico de tres millas, equivalían a una pérdida anual de 11 millones de libras, argumento más contundente, por su índole financiera, que cualquier otra observación urbanística. El referido plan, como debió constreñirse a la estructura presente de la ciudad, sin tener en cuenta para nada otras consideraciones legales y sociológicas, no pasó de ser un simple informe, una vulgar lista de ensanche de calles y formación de "Rond points"; fué posteriormente un funcionario del tránsito, Alker Tripps, quien propuso un distinto criterio vial a la escala del automóvil y del peatón, aplicable a la remodelación de una ciudad en forma de circuitos o "precincts", y la idea circunvalatoria se extendió también al dintorno del centro urbano y al propio campo periurbano, en forma de avenidas-anillo (ring-roads) que evitaban el cruce de poblaciones por carreteras. No era por cierto inglesa la exclusividad de la idea: muchas villas otrora amuralladas como París, habían reemplazado fosos y murallas por "enceintes" formadas de avenidas y parques, a igual que Viena, cuya "ringstrasse" famosa tiene idéntico origen; hasta en nuestros pueblos de campaña es frecuente que el ejido esté limitado por una avenida de circunvalación y el caso más interesante es el de Buenos Aires que la ha desarrollado en forma de "park-way". Pero tanto los alemanes como los ingleses perfeccionaron la idea aplicándola a toda la región urbana y sentando con ello la primera tendencia al planeamiento regional: Berlín y Munich desarrollaron y llevaron a la práctica un excelente plan de "autobahnen" en anillo y en sentido radial, método que luego aparece en casi todos los planes urbanos de las grandes ciudades, incluso Nueva York, a pesar de no ser ciudad mediterránea, condición ésta que favorece el desarrollo vial en forma de tela de araña (Moscú, París, Londres, Berlín, Varsovia).

El planeamiento urbano queda así íntimamente ligado al plan regional de rutas y ferrocarriles, y conduce al planeamiento de por lo menos la *región de influencia urbana* y por consiguiente exige la delimitación de ésta, o sea una definición de lo que debe entenderse por tal, cosa que veremos en otra oportunidad con detención. La excelente red viaria alemana se realiza de acuerdo con normas pre-



MUNICH, 1938



Arriba:

Red de "autostrassen" con sus tres círculos céntrico, subcéntrico y exterior, que se verá repetir en el plan de Londres; obsérvese la cercanía del aeropuerto al centro (8 Km. o sean menos de 5 minutos de auto).

Abajo:

Red de ferrocarriles, eliminando las clásicas estaciones terminales por centrales de paso, con lo que se eliminan las vastas "parrillas" de vías que exigen las terminales.

desarrollo urbano novedoso más, un remiendo del actual trazado vial.

Para que los técnicos urbanistas puedan realizar obra contemporánea, es decir remodelaciones urbanas, nuevos barrios de viviendas, nuevas áreas fabriles racionalmente localizadas, sistemas lógicos de vialidad y áreas recreativas relacionadas entre sí, es preciso que se vean lo más libres posible de los "respetables intereses económicos" que no son otra cosa sino prejuicios sobre el concepto del "jus utendi et abutendi" en cuanto a terratenencia; para ello no deben huirle el cuerpo a los problemas financieros, legales y sociológicos que es preciso resolver junto con los del planeamiento urbano y rural; *previo o simultáneo al*



Esquema en perspectiva mostrando una ciudad existente trazada en clásico damero y las villas satélite de su contorno. La red vial está formada por las avenidas urbanas (A), los actuales caminos (B) y carretera nacional (C) remodelados y la futura gran autopista de tránsito veloz. (De "Magic Motorways", por Norman Bel Geddes).

cisas en su relación con las ciudades, villas y aldeas: premisa fundamental es que las "reichs-autobahnen" o rutas nacionales deben ser carreteras de gran velocidad, por lo que sus accesos y cruces se supeditan a esta condición; por consiguiente, ninguna ruta atraviesa un núcleo urbano como lo hacen (salvo raras excepciones) las de nuestro sistema vial. Por ello las nuevas carreteras se trazaron fuera de las áreas urbanas y aquellas existentes que las atravesaban fueron desviadas, construyéndose cruces a distintos niveles, con gran maestría en el diseño de puentes, túneles, viaductos, etc. Además del cuidado paisajístico, el plan vial regional no se desentendía de los núcleos urbanos, dejando que éstos se procuraran el acceso a la carretera como pudieran, sino que se complementó con autorrutas secundarias que penetran hasta el propio corazón de la ciudad, dentro de la cual se elaboró también una trama de "rings-trassen" y vías radiales que luego han sido reproducidas en el plan de Londres. En este último se clasifican categóricamente las avenidas urbanas y periurbanas en *arteriales* y *subarteriales* y se las integra en un todo orgánico con los subterráneos y las estaciones ferroviarias, estando la coordinación de los planes a cargo del London Passenger Transport Ltd.

Para los expertos en planeamiento contemporáneo, el nuevo trazado vial urbano llegó a constituirse en el entramado básico para la organización de la ciudad en unidades vecinales, y esta idea es netamente inglesa; el remodelamiento urbano ha dejado de reducirse, como en París, a un ensanche y apertura de nuevas calles a base de expropiaciones y reventas, sino que comienza siendo primero un problema de reunión en "pool" (land assembly) de los lotes afectados por la remodelación para luego permutarlos por los nuevos lotes equivalentes en área o en valor. Alemania realizaba esta operación previa mediante el mecanismo de

la "Lex Adickes", mientras Inglaterra ponía esas atribuciones en manos de la "Town and Country Planning Act"; la destrucción bélica ha acelerado la implantación del sistema de la tierra en propiedad común, sobre distritos y aún ciudades enteras, que venía gestándose en Gran Bretaña desde hace casi medio siglo y que había sido también ensayado por los Estados Unidos en los famosos Greenbelts; doquiera tal sistema de apropiación común de la tierra fué aplicada, ya sea en ciudades enteras (Letchworth, Welwyn, Greenbelts, villas del valle del Tennessee), ya en vastos sectores urbanos de grandes ciudades (Metropolitan Parkchester en Nueva York, los Siedlungen germanos, los barrios de cooperativas suecas) ha sido posible aplicar sin presiones negativas los más modernos principios urbanísticos, especialmente el trazado viario: Valga, pues, la experiencia para ser tenida en cuenta en nuestras futuras remodelaciones intraurbanas (Casa Amarilla, el Bajo de Flores, el Dock Sur por ejemplo), y la creación de futuras ciudades.

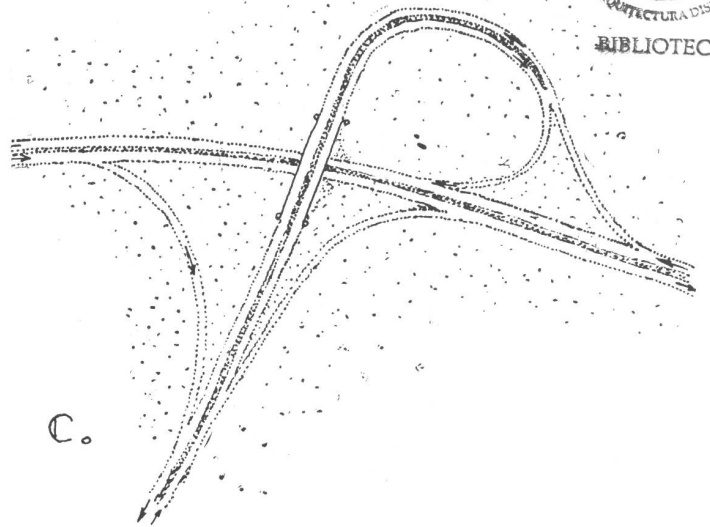
El aspecto de la trama viaria más difícil de solucionar, por cuanto en él gravita poderosamente la cuestión de la propiedad de la tierra, es el de los ferrocarriles: tanto que en el propio plan de Londres, donde se proponen los más audaces proyectos de nuevos barrios, avenidas y carreteras, el plan ferroviario no ha podido redondearse íntegramente, formulándose tan sólo en líneas generales, más como diagrama que como plano concreto: en efecto, a pesar de que la remoción de vías y estaciones es de vitalísima importancia para el remodelamiento de numerosas ciudades, suele resultar muy difícil el lograrlo con la anuencia de las empresas y, en no pocos casos, el plan ha debido someterse al hecho consumado de playas ferroviarias, vías o estaciones cuya remoción en base a expropiaciones hubiera sido abrumadora financieramente. El criterio para el trazado de vías férreas dentro y fuera de la ciudad es similar al de las carreteras y en muchas ocasiones la solución estriba en combinar la vía férrea con la carretera, tendiendo a eliminar en las líneas urbanas la locomotora a vapor substituyéndola por la tracción eléctrica o a diesel-oil; en estos casos es de rigor la interposición de fajas arboladas en las vías y las áreas residenciales, para que hagan de amortiguador de ruidos. El cruce de vías férreas entre sí o con carreteras, obvio es decirlo, debe hacerse en distintos planos, pero siempre procurando que ambos tipos de circulación se hagan en su mayor recorrido sobre nivel, evitando las vías férreas en trinchera, pues entonces viajar en tren significa un continuo y obsesionante contemplar murallones y taludes; las vías ferroviarias, del punto de vista del planeamiento, son parangonables con las carreteras de tránsito veloz; éstas son, por así decir, un riel único de varios metros de ancho de hormigón o macadam, en vez de acero. El criterio paisajístico en ambos casos debe ser idéntico, tanto en lo que se refiere a arbolado y jardines como a diseño de cercos, señales, puentes, alcantarillas, estaciones, casillas, etc. El planeamiento de la red ferroviaria no debe concebirse fuera del plan regulador y cuando éste no ha sido formulado todavía, resulta más que nunca necesaria la planificación conjunta e integral de vías férreas, rutas y avenidas de acceso, subterráneos, líneas tranviarias, etc., como medida previa a toda remodelación urbana.

Las estaciones ferroviarias no deben serlo tan solo para el ferrocarril, sino también para el ómnibus, el trolley bus o el subterráneo, cuando éste exista. La errónea política de dejar librado el problema de las estaciones a cada com-

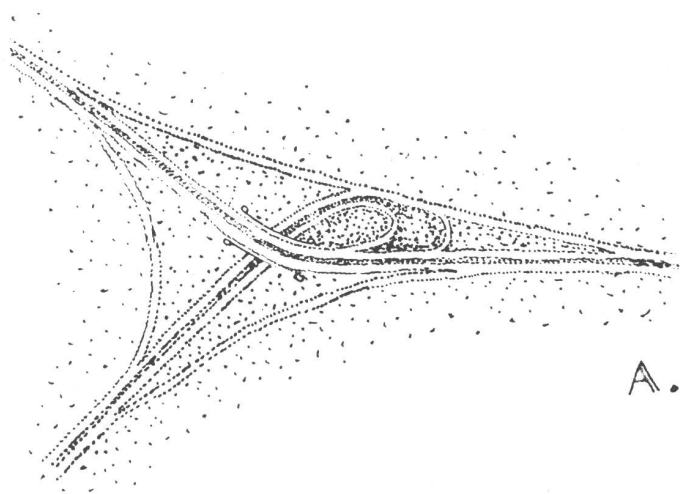
pañía o entidad de transporte de pasajeros y cargas, trae como consecuencia la proliferación innecesaria de estaciones terminales incomunicadas entre sí y que ocupan grandes extensiones de tierra en pleno sucentro de la ciudad: ejemplo típico de esa falta de coordinación nos lo dan las tres estaciones terminales de Retiro en Buenos Aires. La tendencia urbanística actual, por el contrario, tiende a evitar esas concentraciones terminales de punta de rieles substituyéndolas, como en Cincinnati, en Buffalo, Chicago, Berlín o en Munich, por estaciones centrales de paso; la implantación del tercer riel permitiría coordinar las distintas trochas en líneas y estaciones comunes, convirtiendo



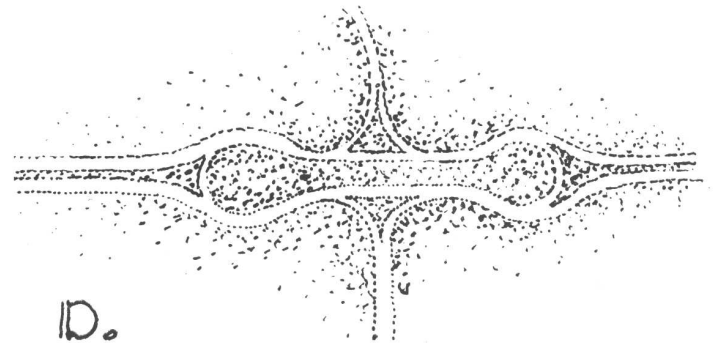
BIBLIOTECA



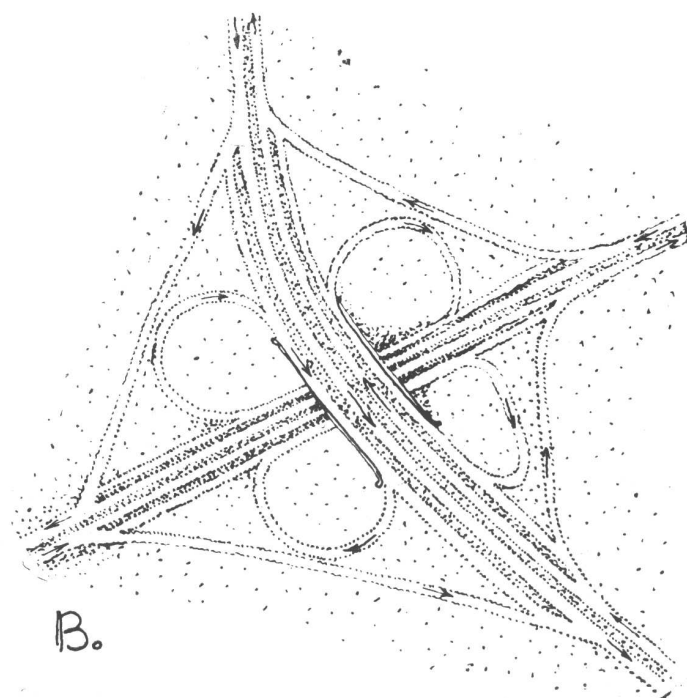
C.



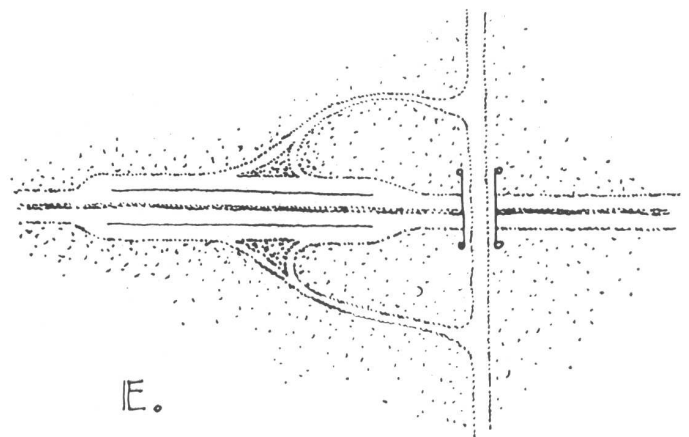
A.



D.



B.



E.

Cruce de rutas. — Algunas de los tipos más frecuentes de cruces desarrollados sobre todo en las "reichsautobahnen" (C, A, E); el trébol (B) ya clásico en Inglaterra, Alemania y Estados Unidos y un cruce a un solo nivel que requiere el mínimo espacio para esta clase de enlace de rutas (D). Los tipos E y D pueden ser empleados en el empalme de avenidas urbanas con las avenidas de circunvalación.

a estas últimas en centrales dinámicas, de tránsito continuo (1).

La ubicación de las estaciones para cargas, configura un problema anexo al de las de pasajeros, pues se hace necesario eliminarlas de las proximidades del centro urbano, pero manteniendo su recíproca vinculación así como su ajustada coordinación con las instalaciones portuarias. Por todas estas razones, y teniendo en cuenta que el ferrocarril sigue siendo el medio de transporte principal, junto con la navegación, sobre todo en lo que se refiere a cargas y traslado de grandes muchedumbres, la red ferroviaria debe merecer especialísima atención en todo planeamiento urbano y rural.

En otro orden de ideas, el tránsito aéreo aumenta día a día su influencia en el trazado urbano y exige una estrecha relación entre el plan viario y la ubicación de los aeropuertos. La cuestión se plantea en estos términos: reducir el tiempo de traslado del centro urbano al aeródromo a una proporción tal, con respecto a la duración media de los viajes en vuelo, que no se neutralicen las ventajas de tiempo que brinda el avión. En otras palabras, evitar el absurdo de que para cubrir la distancia en avión entre Buenos Aires y Santiago de Chile, por ejemplo, que se hace en menos de cinco horas, haya que malgastar una hora extra en cada ciudad para alcanzar el aeródromo y viceversa. Las ciudades que mejor tienen resuelto ese problema son, Berlín, con su aeropuerto magnífico de Tempelhof en pleno centro y Varsovia con el nuevo aeropuerto proyectado; Buenos Aires lo tiene también resuelto en lo que se refiere a hidroaviones, pues la aéreo-estación de los mismos es el propio puerto al que fácilmente se lo podría equipar para cumplir con corrección esas funciones accesorias. En cambio casi todas las grandes urbes, por causa del problema de la tierra creado por la expansión edificatoria huérfana de plan, sólo pueden resolver el plan de sus aeropuertos llevándolos fuera de la ciudad, viéndose obligadas a complementarlos con autorrutas de acceso que casi nunca llegan al propio corazón urbano en calidad de tales; ese remedio cabe para los grandes aeropuertos que sirven líneas aéreas de varias horas, pero cuando se trata de vuelos cortos con aparatos menores, sólo se puede aprovechar la rapidez del avión con aeródromos auxiliares más cercanos al centro que sirven además para decentralizar las funciones del aeropuerto principal. El anuncio de la popularización futura del helicóptero individual influirá notablemente en el trazado urbano, sobre todo en el vial, pero todavía es prematura toda anticipación al respecto, pudiéndose sólo adoptar precauciones en los nuevos trazados para evitar que en pequeño ocurra lo mismo que con los grandes aeropuertos. En ese sentido recordamos las palabras de Lewis Mumford en el prólogo de una reciente reedición del clásico libro "Garden Cities of Tomorrow". "Las iniciativas de Howard en su "Garden City" son paralelas a la de los her-

(1) Esta tendencia se observa en el plan regulador para Rosario de los Ingenieros Della Paolera, Guido y Farengo, corroborada recientemente por el Gobierno Nacional al designar la Comisión para el estudio y ejecución de la Estación Central Unica de Rosario. En cambio contrasta con esta idea la anunciada en el plan para San Juan, donde se separan las dos estaciones terminales, desestimando la posibilidad de la central con razones urbanísticas que distan mucho de ser todo lo consistentes que exige un problema de esta naturaleza, ya que urbanísticamente sólo se aduce que la ubicación conjunta de las estaciones (no se prevé su coordinación en forma de central) "crearía un centro activo no previsto en el conjunto del planeamiento". Ahora que los ferrocarriles van a pasar total o parcialmente al dominio del Estado, es muy posible que las soluciones ferroviarias basadas principalmente en la menor transformación de las vías existentes, no resulten ser las que más convengan a un buen plan regulador, aunque en apariencia sean más baratas.

manos Wrigth. Hago resaltar este paralelismo, pues él apunta hacia una relación que muy frecuentemente ha sido pasada por alto, aún por aquellos que defienden la ciudad jardín porque, en verdad, si el aeroplano, en su actual forma o en otra futura concebible, ha de resultar algo bien distinto de una amenaza a nuestra salud, a nuestra vida o a nuestro seguridad y si ha de convertirse en parte de nuestra existencia tanto como lo ha sido hasta hoy el automóvil, ello sólo será posible una vez que la Ciudad Jardín, con su amplia cintura de tierras sin edificar, se haya constituido en la forma urbana dominante".

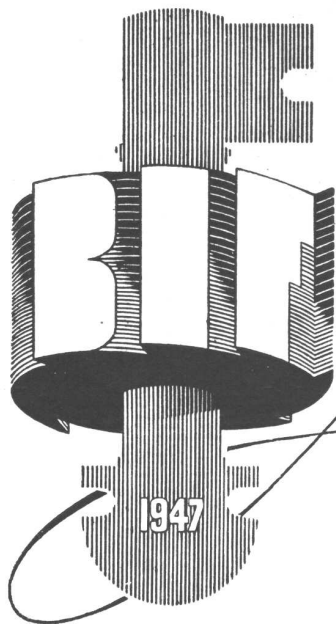
\* \* \*

Cerramos con la penetrante observación de Mumford arriba transcripta, nuestras disquisiciones en torno a la fundamental relación que existe entre el problema del transporte y el problema de la tierra como factores básicos y previos para la correcta remodelación de las ciudades, tanto más para la instalación de otras nuevas. El concepto howardiano de la Ciudad-Jardín resuelve ambos problemas simultáneamente, dejando amplio margen de adaptación al futuro. Elaborar una legislación que permita aplicar ese concepto a todo planteamiento que se lleve a cabo es tarea importantísima, sin resolver la cual, todo cuanto se diga de nuevos barrios con fisonomía propia, de futuras ciudades y villas industriales o de remodelaciones urbanas, no pasará de simples expresiones de deseos y, lo que pueda llevarse a cabo, claudicaciones urbanísticas que repetirán lo que ya en otros países se ha sindicado como erróneo y perjudicial, a costa de serias experiencias.

"¡No hagáis planes mezquinos!" dijo el arquitecto Daniel Burham cuando se remodelaba a Chicago, significando que debía encararse el planeamiento a lo grande; no a lo grande cuantitativo tan solo, sino también cualitativo. Los planes que se reducen a simples programas de obras públicas, sin rozar la actual estructura legal y económica del abarrotamiento urbano y de la expoliación rural, están llamados al más rotundo fracaso y, esto es lo peor, contribuyen a desprestigiar públicamente la técnica del planeamiento, postergando de este modo la oportunidad de dar al hombre un "habitat" concomitante del alto grado de cultura de que se jacta la civilización occidental.



El cruce vial más interesante conocido, pues concurren en él avenidas de acceso al centro, vías tranviarias, vías férreas y un canal-esclusa; todo ello en una zona densamente edificada.



*Annunciando*



# LA FERIA DE INDUSTRIAS BRITANICAS

LONDRES Y BIRMINGHAM, DEL 5 AL 16 DE MAYO DE 1947

Esta será su primera oportunidad en siete años para ver a sus antiguos proveedores en Gran Bretaña y para conocer a nuevos fabricantes.

Se invitan a compradores en el exterior a visitar a Gran Bretaña para la Feria de Industrias Británicas de 1947. Así podrán establecer contacto personal con los fabricantes de la enorme diversidad de mercaderías británicas que serán exhibidas en las dos secciones de la Feria en Londres (Industrias Ligeras) y Birmingham (Ferretería y Maquinaria). La manera

hábil de disponer las muestras ayudará a los compradores a seleccionar los productos de fabricantes competidores con un mínimo de tiempo, molestia y gastos. Como solo se permite al mismo fabricante o el agente exclusivo de ventas participar en la Feria, será factible conversar sobre las disposiciones especiales que exigen mercados determinados y convenir de común acuerdo los precios y condiciones directamente con el fabricante.

★ Para mayores detalles de la Feria de 1947, se ruega dirigirse al Agregado Comercial o Consul Británico.

**¿MERCADERIAS DE CALIDAD?  
Gran Bretaña se las proveerá!!**

## MATERIAL MONOLITICO A BASE DE MAGNESITA

# DUROSIL

MARCA REGISTRADA

• PISOS

• ESCALERAS

• REVESTIMIENTOS

## BONAVENTURA S.R.L.

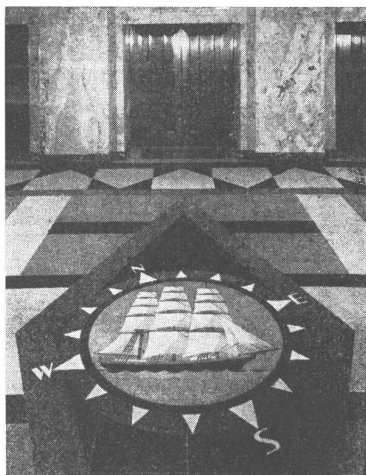
Cap. \$ m/n. 50.000.—

SARMIENTO 938

T. A. 35 - 2474

BUENOS AIRES

## PISOS HERMOSOS Y DURADEROS



Las infinitas combinaciones de dibujos y colores que pueden realizarse con el mosaico granítico mantienen su primitiva lozanía durante muchos años cuando en su fabricación se emplea CEMENTO BLANCO **ATLAS**



**ENRIQUE CARPENTER**

SAN MARTIN 687  
T. A. 31 - 8058  
BUENOS AIRES



## MODERNIZACION DE UN LOCAL...

(Viene de la pág. 97)

dos filas de vidrios depulidos cuadrados, con lámparas incandescentes, cuya luz se mezcla efectivamente con la de las lámparas fluorescentes que están en el techo, creando una vívida área de luz sobre el azul y el blanco de las partes superiores de los muros y el cielo raso. Todas las vitrinas de pared están iluminadas con luz indirecta.

## LA CASA PREFABRICADA...

(Viene de la pág. 74)

parte el problema de la reconstrucción en Bélgica. Entre los prototipos basados en este principio encontramos el pabellón, cuyo elemento principal es la placa de hormigón vibrado, fijada entre dos pilares de unión; la placa interior, alveolada en hormigón de Bims está fijada entre pilares de armadura.

El vacío entre las dos paredes es continuo y circular. Las placas inferiores, lado exterior, son pintadas de alquitrán, formando así un basamento a la casa.

Los elementos exteriores están combinados de tal manera, que ningún pilar es visible. Después del terminado, una capa de color lavable de tono claro es aplicada sobre las fachadas.

La duración de la construcción de estos alojamientos, en tipos normales, es aproximadamente de 30 días. Existen igualmente prototipos contruidos con blocks y mezcla de hormigón. El block comporta 4 láminas de hormigón duro y poroso con 3 láminas de aire y de cemento celular.

Con relación a las construcciones tradicionales, presenta las ventajas siguientes:

1º — Su peso no es más que 780 kg. por m<sup>3</sup> contra 1800 kg. para el ladrillo; de ese aligeramiento de 55 % resulta una repercusión favorable sobre los transportes y los cimientos.

2º — Permite economizar un 80 % de mano de obra en el lugar del trabajo.

3º — Permite realizar 40 % de economía sobre los gastos de calefacción.

4º — Enfín, la economía es de 30 % en los precios del m<sup>3</sup> de mampostería montada.

Todos estos elementos pueden igualmente ser utilizados en las otras partes de la industria de la construcción, para el montaje de tabiques y de partes que no deben soportar las grandes cargas. A estos dos tipos de casas, placas entre pilares y montaje con blocks prefabricados, hay que agregar todavía un sistema mixto. En este caso, el material está constituido de materiales friables o no friables, porosos o no porosos, debidamente calibrados, de manera tal que las dimensiones de los vacíos de la malla de aire sea de un orden superior al orden capilar.

Esta manera de actuar da al material una resistencia al fuego excelente. Una insonoridad aproxima-

(Continúa en la pág. 81)



**PINTURERIA y  
PAPELERIA DEL NORTE**

Variado surtido  
de papeles pin-  
tados. Las últi-  
mas novedades

en **TEKKO y  
SALUBRA**

**Vicente Biagini y Hnos.**

PARAGUAY 1126  
U. T. 41, Plaza 2425  
Buenos Aires

DE  
**ASFALTO  
FIELTROS ASFALTICOS  
TECHADOS**

PERSONAL ESPECIALIZADO  
USINAS PROPIAS

**SEGISMUNDO P. FRANCO**  
PERU 375 33-3737-3486

**Lechos**



PROTEJA  
SU TECHO  
PINTANDOLO  
CON

**GRAFISOL**

PRESERVA Y EMBELLECE  
Solicite folletos con colores  
Fco. J. COPPINI  
CHACABUCO 82 - U. T. 33, Av. 9676

**MOSAICOS**

**E. ALFREDO QUADRI**

Fundada en el año 1874

**Avenida Angel Gallardo 160**

(antes Chubut)

(Lindando con el P. Centenario)

U. T. 60, Caballito 0301 - 2564

Coop. Tel. 988, Oeste



Las copias de pla-  
nos del edificio cine  
Normandie fueron  
confeccionadas por

**LA FOTO  
ARGENTINA**

Rivadavia 751 Buenos Aires  
U. T. 34, Defensa 2964 y 3572

**CATTANEO**

CORTINAS DE ENROLLAR  
PROYECCION A LA VENECIANA  
SISTEMA AUTOMATICO

**"8 en 1"**

PERSIANAS INTERIORES  
PLEGADIZAS

AMERICANA  
**"VENTILUX"**

Exposición y Ventas:

GAONA 1422 - U. T. 59-1655

**FABRICAMOS:**

Arañas, Faroles  
Aplicques - Morillos  
Herrajes - Rejas  
Consolas, etc.



Se efectúan tra-  
bajos sobre cual-  
quier dibujo.

**HERRERIA ARTISTICA FORJADA**

**LUIS PEDROLI**

MONROE 826/32

U. T. 71 - 1783

Premiada en varias Exposiciones

**CORREOS  
NEUMATICOS**



**Simon, Leisse y Cía.**

GARAY 737 U. T. 23 - 3258

**COPIAS  
DE  
PLANOS**



IMPORTACION DE PAPELES Y TELAS  
Artículos para dibujos en general  
**DESALVO Hnos.**  
Sucesores de S. Casagrande

B. de Irigoyen 276 Ferro Prusiato -  
U. T. 37, Riv. 0231 Galato y Sepia  
U. T. 38, Mayo 4647


TALLERES  
GRAFICOS

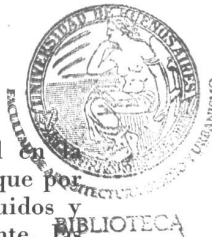
**ALFONSO RUIZ & CIA.**

Gral. URQUIZA 564

U. T. 46 - 0072

# GUIA PROFESIONAL

<p>AMIANTO</p>	<p>EMPRESA DE CONSTRUCCIONES "OETTEL" CORRIENTES 4634 U. T. 79, Gómez 6153</p>	<p><b>S. GIROLA</b> FUNDICION BRONCERIAS ESCULTURAS ARTISTICAS Rodr. PEÑA 280 - Bs. As. - U.T. 37-0434</p>	<p>MARMOLERIA</p>
 <p><b>amianto</b> AISLACIONES DE VAPOR EN GENERAL MARCA REGISTRADA <b>Termodéctica Argentina</b> (José Tomassini) RIVADAVIA 755 U. T. 34-1734</p>	<p>MOBLAJES Y DECORACIONES</p>	<p><b>RODOLFO RAPETTI</b> Ex Empleado de la Casa Thenée Hierros forjados - Cobre a mano - Cerámicas de Estilo - Arañas - Faroles - Lámparas - Herrajes para bargueñ y chimeneas TALLER EN LA CASA CARLOS PELLEGRINI 748 U.T. 41-4612 - Bs. Aires</p>	<p><b>MARMOLES</b> <b>Erminio Celsi &amp; Cía.</b> R. de Janeiro 631 esq. Díaz Vélez U. T. 60, Caballito 1840 Buenos Aires</p>
<p>CALEFACCION</p>	<p><b>Angel di Baja</b> Decoraciones de interiores Tapicería Bustamante 884 U. T. 79, Gómez 4295</p>	<p>INSTALACIONES DE GAS</p>	<p>MOSAICOS</p>
<p><b>D. Fortunato &amp; Cía.</b> INSTALACIONES DE <b>CALEFACCION</b> en todos los Sistemas y Anexos Instalaciones de quemar petróleo QUESADA 2670 — U. T. 70-5024 BUENOS AIRES</p>	<p><b>CASA RIZZA</b> CARPINTERIA MOBILIARIOS DECORACIONES INSTALACIONES 47, Cuyo 4960 CASTELLI 135</p>	<p><b>Cía. Arg. Instal. Gas</b> S. R. L. (CAP. \$ 20.000) Matr. Gas de L. E. y Munic. COC. CALEF. RAD. ETC. Exp. y Venta B. MITRE 2664 Dep. A. THOMAS 784 I. A. 54 - 8561</p>	<p>MOSAICOS REVESTIMIENTOS Y ESCALERA <b>V. MOLTRASIO e HIJOS</b> S. R. L. - Cap. \$ 200.000 Exp. y venta: FED. LACROZE 3335 U. T. 54, Darwin 1868 Buenos Aires</p>
<p>CALEFONES</p>	<p>HERRAJES PARA OBRAS</p>	<p>LADRILLOS</p>	<p>PINTURAS</p>
<p><b>HURI</b> Supercalafones y Cocinas a Gas Seguros - Sólidos - Económicos Exposición y Ventas: SARMIENTO 2745 U. T. 47, Cuyo 4353</p>	 <p>HERRAJES PARA OBRAS MODERNOS Y DE ESTILO <b>CARLOS R. FORNI</b> Av. Pte. R. S. PEÑA 1146 • 35-7724</p>	<p>SUCESION DE <b>FRANCISCO CTIBOR</b> FABRICA DE LADRILLOS Ringuelet F.C.S. - U. T. 890, La Plata Escritorio: Avda. de Mayo 878 U. T. 34, Defensa 8580 LADRILLOS MACIZOS F. C. aprobados por la Dir de las O. S. de la Nación HUECOS PATENTADOS para entrepisos azoteas, chimeneas, bebederos, etc.</p>	<p><b>B. BAYON</b> EMPRESA DE PINTURA Para Trabajos de Calidad Escritorio y Depósito ESTADOS UNIDOS 324/6 U. T. 34 - 2083</p>
<p>CONSTRUCTORES</p>	<p>HIERRO FORJADO COBRES A MANO Y BRONCERIA ARTISTICA</p>	<p>MAQUETTES</p>	<p>VITRAUX</p>
<p>Luis V. Migone ING. CIVIL EMPRESA CONSTRUCTORA Arenales 2428 U. T. 44 - 9119</p>	 <p><b>BELLANI &amp; Cia.</b> CREACIONES FABRICANTES-IMPORTADORES <b>HIERROS ARTISTICOS</b> ARAÑAS-FAROLAS- CANDELABROS LAMPARAS-CONSOLAS-CHIMENEAS REJAS- HERRAJES- APLIQUES BRONCES, COBRE BAT. CERAMICAS DIAZ VELEZ 3473 • U.T. 62-2879</p>	<p><b>MAQUETTES</b> CUALQUIER CATEGORIA <b>HANS E. JORGENSEN</b> Victoria 676 - U. T. 34-5207</p>	<p><b>CASANOVA Hnos.</b> Vitraux D'Art En todos los estilos Av. FOREST 731-33 U. T. 54, Darwin 8050</p>



**COPIAS DE PLANOS**

*Papeles*  
 y TELAS TRANSPARENTES  
 MATERIAL PARA DIBUJO  
 FOTOGRAFIA TECNICA

**A. & M. CASASCO Y CIA**  
 SOC. de RESP. LTDA. CAPITAL \$ 1.500.000. - 7/8

SUC. RIVADAVIA 589 • LIMA 461 • B. A. Casa Central: **CORDOBA 1836**  
 • SUCURSAL ROSARIO RIOJA 167 •

**LA CASA PREFABRICADA ...**

*(Viene de la pág. 78)*

damente igual a la del ladrillo. Las lluvias que castigan las paredes no perjudican el muro y no se comprueba succión capilar. La adherencia de las cales y del cemento es netamente superior al de los mismos revoques sobre el ladrillo.

Los muros en ladrillo expuestos al sol, abandonan lentamente su calor, de suerte que en verano, la casa permanece caliente, aún después que el sol ha desaparecido. Este no es el caso con las placas que hemos citado más arriba.

La pared exterior está constituida de piedra natural o de materiales vibrados que dan el aspecto deseado, mientras que la pared interior, aislante y portante está constituida por una baldosa especial, engastada en un marco de chapa perfilada de 5 pulgadas de espesor. Este cuadro tiene por objeto servir de molde a los materiales y de proteger las aristas; él absorbe los momentos de flexión y facilita el ensamblaje de la armadura metálica.

La pared exterior está unida a la del interior por medio de grapas metálicas inoxidables, de manera a constituir entre las paredes un vacío continuo de una pulgada y media de espesor.

Además de la rapidez y de la elasticidad en la fabricación y en el montaje, hay que notar que por el hecho de la supresión total de los enduidos y revoques, tanto interior, como exteriormente, las construcciones prefabricadas levantadas según este método son habitables inmediatamente.

No hay que temer ninguna evaporación del agua en exceso. Ahora bien, esta exudación dura a veces más de un año en las casas construídas con los materiales tradicionales.

A fin de completar estas notas, debería hablar de la cuestión de la financiación de la construcción de este tipo de casas. En general la financiación por hipotecas de las casas, se basa en el hecho que la casa no se alterará durante el contrato. Para las casas prefabricadas, nosotros no sabemos todavía cuanto tiempo podrán durar, si su conservación es descuidada. Es el caso de los malos deudores hipotecarios que, así, pueden dejar destruir su vivienda, que cuando llega la oportunidad de la venta forzada, no valga ya nada. Desgraciadamente no tengo tiempo de ocuparme de esta cuestión.

En conclusión, vemos que las casas prefabricadas, sean ellas construídas en hierro, en madera o en hormigón, presentan ventajas particulares para cada prototipo, y en su conjunto, cualesquiera sean los materiales empleados. La elección del prototipo y del material deberá necesariamente ser determinado por las condiciones climáticas y económicas del país.

Si los constructores belgas han desarrollado métodos de construcción que se basan en estos tres materiales, es que Bélgica, además de la madera, produce en cantidad suficiente el cemento y el metal. La condición primordial para la reconstrucción del país, es que ante todo hay que construir pronto y bien; que la materia prima sea abundante y que pueda ser suministrada en los más cortos plazos, de manera que el beneficio obtenido por la prefabricación, no sea perdido por la falta de materias primas.

*Cortesía de Techniques et Architecture*



INDUSTRIA GRANDE  
 NACION PROSPERA

- CEMENTO PORTLAND
- CALES HIDRATADAS MOLIDAS
- AGREGADOS GRANITICOS

**LOMA NEGRA S. A.**  
 AV. ROQUE SAENZ PEÑA 636 - BUENOS AIRES  
 U. T. 33, AVENIDA 1533

## EL GASODUCTO COMODORO RIVADAVIA-BUENOS AIRES

La Dirección General de Gas del Estado, ha editado un folleto para dar a conocer las razones que han inspirado la construcción de este gasoducto, y las características generales del mismo en cuanto a construcción y funcionamiento.

Para poder ofrecer a las dueñas de casa de la Capital y otras ciudades un combustible barato y de cómodo manejo, se ha pensado imitar el ejemplo de otros países que tienen extensas redes de cañerías, para aprovechar el gas natural que se origina en los yacimientos petrolíferos. En nuestro caso, el arranque de las cañerías estaría en Comodoro Rivadavia y, pasando por Rawson, San Antonio Oeste, General Conesa, Río Colorado, Bahía Blanca, General Pringles, Olavarría, Azul y Las Flores, terminaría en Buenos Aires, después de un recorrido de 1700 kilómetros. El gasoducto abastecería de combustible, no sólo a la Capital, sino a las ciudades que atraviesa.

El gasoducto está constituido por una cañería de acero de 0,25 a 0,30 de diámetro útil y 0,006 de espesor; irá ubicada en una trinchera de 1 metro de profundidad, excavada al efecto mediante máquinas especiales. El caño será revestido de una capa de asfalto de hasta 0,01 de espesor; después va envuelto en bandas de fieltro y material plástico alquitranado. Toda esta capa tiene por objeto proteger la tubería contra los efectos de la hume-

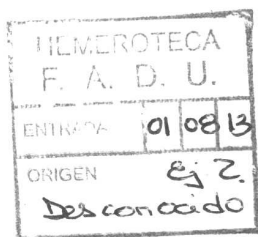
dad, la corrosión de los agentes químicos y los efectos destructivos de las corrientes eléctricas vagabundas.

Para la instalación de las cañerías, que irán soldadas eléctricamente, se probará cada tramo de 2000 metros por medio de equipos neumáticos, para asegurarse contra pérdidas eventuales por las uniones; probado cada tramo, se soldarán unos con otros.

La impulsión de gas se hace por medio de estaciones de compresores ubicadas aproximadamente a distancias de 500 kilómetros, accionadas por el mismo gas que conducen las cañerías. En los puntos terminales y en las ciudades intermedias que los requieran, serán instalados gasómetros para tener una reserva para 24 horas, para los casos en que se produzcan averías en el conducto o interrupción en el funcionamiento de las máquinas de las estaciones de compresores. Por lo demás, la experiencia enseña que estas interrupciones son rápidamente reparables y muy rara vez sobrepasan de las 12 horas. Además, y para prevenir fugas en las cañerías, cada treinta kilómetros hay válvulas de seguridad que permiten aislar el tramo accidentado del resto de la línea.

La capacidad de transporte del gasoducto ha sido calculada en 1.000.000 metros cúbicos de gas por día, su costo ha sido estimado en \$ 90.000.000 y se calcula que la obra estará terminada para 1949.

## LA ARQUITECTURA PINTORESCA



*Para construir y decorar su casa en Mar del Plata o en cualquier otra parte, le conviene tener a la vista las hermosas fotografías y planos de las 53 viviendas que se han reunido en el nuevo libro "LA ARQUITECTURA PINTORESCA", que está en venta. Precio ..... \$ 12.*

Pídalo adjuntando 50 centavos para el franqueo a:

### EDITORIAL CONTEMPORANEA

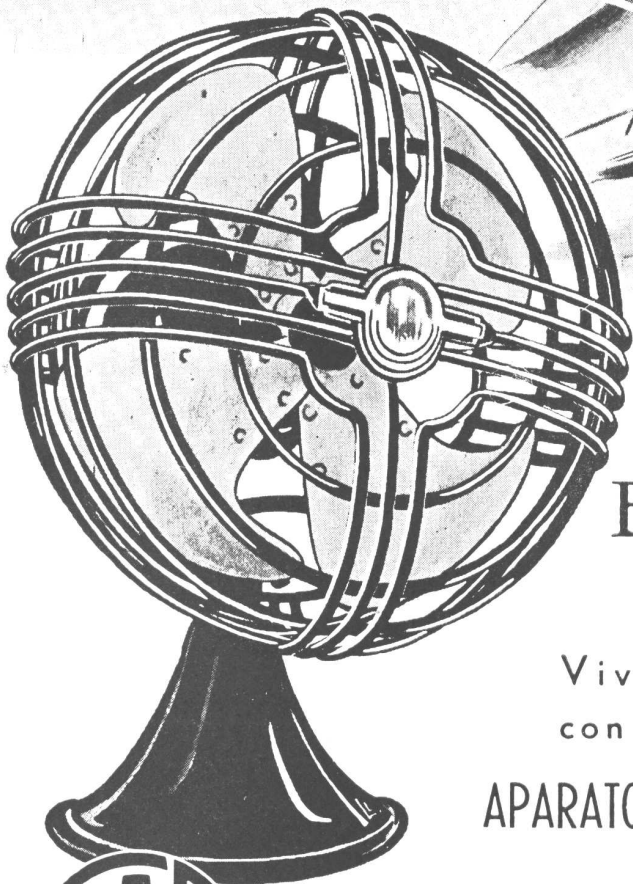
S. de R. L. - Capital \$ 51.000..

SARMIENTO 643

BUENOS AIRES



SUAVES Y FRESCAS BRISAS



CON UN  
VENTILADOR  
ELECTRICO

— || —

Viva comodamente  
con la ayuda de los  
APARATOS ELECTRO-DOMESTICOS



CIA. ITALO ARGENTINA DE ELECTRICIDAD

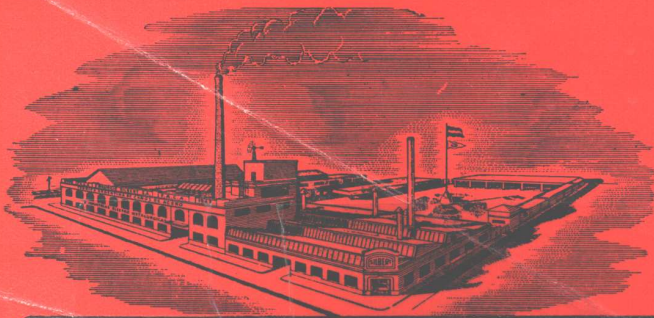
SAN JOSE 180

U. T. 37 - RIVADAVIA 4461

# "AISLABITUM"

*En constante afán de superación, los caños para instalaciones eléctricas "SILBERT" y "SILBERTMOP" se entregan ahora, protegidos con un nuevo y excepcional esmalte, creado exclusivamente para nuestros productos, y denominado AISLABITUM, que es el resultado de largas investigaciones, realizadas con el mejor de los éxitos.*

*Este nuevo procedimiento de esmaltado y horneado a alta temperatura, ofrece a Ud. la seguridad de obtener un caño perfectamente protegido, exterior e interiormente por una capa compacta y aislante, que elimina el peligro de las corrosiones y del contacto accidental.*



FABRICA ARGENTINA DE CAÑOS DE ACERO  
E INDUSTRIAS ELECTRO METALURGICAS

**MAURICIO SILBERT S.A.**

ESTABLECIMIENTO FABRIL FUNDADO EN 1909



*Si sus construcciones  
son de primera cate-  
goría, los caños serán*  
**SILBERT O  
SILBERTMOP**